

Historie transversální dráhy Rakovník–Protivín

Část 2 – Rakovník - Beroun

„Železnice zarostlá do krajiny“

Myšlenku železniční spojení severu a jihu Čech lze datovat již k roku 1869, kdy vídeňské min. obchodu vydalo souhlas k přípravným pracím na České jihozápadní dráze (BSWB) z Hodkovic do šumavského Kunžvartu. Teprve počátkem r. 1872 byla stavba této transverzální dráhy projednávána v rakouském parlamentu ve Vídni. Dělo se tak v rámci nové státní iniciativy, kdy rakouský stát po 20 letech existence soukromé sféry v železničním podnikání se snažil o průnik do této oblasti. Vedly jej k tomu zejména ekonomické důvody (výprodej státního majetku), ale také důvody strategické*. Dne 28. června 1872 stát zadal stavební koncesi sdruženému konsorciu, v čele se severočeským E. Hartigem, dále tzv. Vimperským družstvem zastupovaným hlubockým J. A. Schwarzenberkem, ale též s účastí např. Píseckého sdružení zastoupeného městy Pískem*, Příbramí, Březnicí a okolními šlechtickými zájemníky (Lobkovici, Colloredo-Mansfeldy, orlickými Schwarzenberky, Fürstenberky, BD aj.) Předchozí chybné kroky rakouského státu v ekonomické oblasti vyústily r. 1873 k burzovnímu krachu a posléze k hospodářské krizi. Stát si v jejím průběhu uvědomil, že musí stavět dráhy sám a stávající deficitní dráhy převzít do svého provozu nebo je zestátnit. Také v případě koncesování BSWB se ukázaly stejné problémy z minulosti. Uvedení koncesionáři nesehnali potřebný kapitál, naopak požadovali od státu značné subvence. A tak byla koncese vydaná pro stavbu zrušena zákonem ze 16. května 1874 a současně rozhodnuto, že stát postaví železnici sám, ale ve značně redukovaném rozsahu, a to pouze z Rakovníka do Berouna a dále ze Zdic do Protivína. Dráha byla zadána ofertním říze-

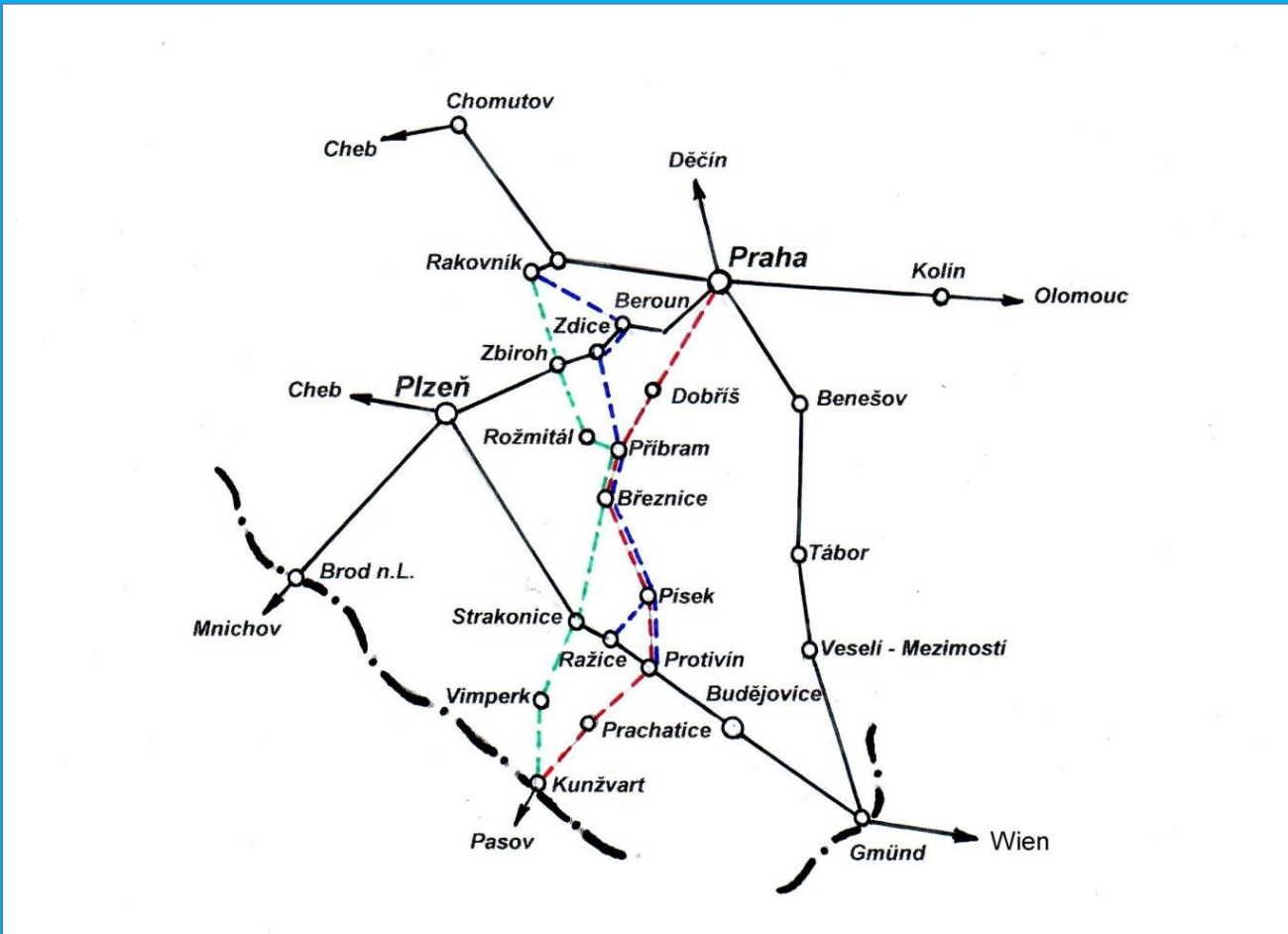
ním 11. června 1874 vídeňskému stavebnímu podnikateli K. Schwarzovi za paušální částku 11,4 mil. zl. Ten však přepustil provedení stavby společnosti Muzika-Schnabel. Stavební povolení bylo vydáno 13. června 1874 s tím, že stavba byla po rozhodnutí císaře uznána jako „nouzová“ s přihlédnutím k vysoké nezaměstnanosti a přetrvávající nouzi obyvatelstva v oblasti postižené katastrofální povodní v květnu 1872.

V průběhu přípravy stavby byly stále upřesňovány požadavky stavebních podnikatelů i státu, které nakonec vyústily po intervencích Muziky na vídeňském ministerstvu obchodu a veřejných prací ve vzájemně výhodnou smlouvu, a to tak, že stát se zavázal poskytnout nezúročitelnou zálohu 8 mil. zl., současně převzal jako protihodnotu akcie a nárok na dividendy po zprovoznění stavby a zavázal se k dodávkám kolejnic, pražců aj., zajištění jejich dopravy do míst stavby a úhradu nákladů za trasování a projekty naběhnuvší před schválením stavby.* Termín dokončení celé stavby byl stanoven ke dni 25. 12. 1876. Díky iniciativě a erudici inž. Muziky byla sjednána s BWB tzv. peáž v úseku Beroun-Zdice, čímž nebylo nutné stavět další kolej. Úsek Rakovník-Beroun byl dokončen před termínem, a to ke 30. dubnu 1876. Původní rozpočet stavby dráhy z Rakovníka do Berouna a ze Zdic do Protivína činil 16,050 mil. zl., podle závěrečného protokolu se tedy ušetřilo 28 tis. zl. Muzika tehdy rakouskému státu dokázal, že lze stavět železnice při důsledné a odpovědné přípravě a vlastní realizaci stavby i úsporně, a to při dodržení požadovaných technických parametrů a určených termínů výstavby.



Původní návrh trasy tzv. České jihozápadní dráhy z Hodkovic nad Mohelkou přes Českou Lípou, Lovosice, Louny, Rakovník, Beroun/Příbram, Březnici, Strakonice/Protivín do Kunžvartu (Strážný) projednávány na počátku roku 1872 ve vídeňském parlamentu...

Rozdílné názory a požadavky k vedení trasy dráhy z Rakovníka či z Prahy na bavorskou hranici u Kunžvartu vyřešila vláda tak, že udělila roku 1869 souhlas k přípravným pracím všem třem navzájem si konkurujícím uchazečům a to:



- 1) komitétu píseckému pro směr z Prahy přes Dobříš, Příbram a Písek do Protivína a odtud přes Prachatice a Volary do Kunžvartu (červeně čárkovaná trasa),
 - 2) komitétu vimperskému pro směr Rakovník- Zbítov-Rožmitál - Blatnou do Strakonice a odtud přes Vimperk do Kunžvartu a dále přes bavorský Freyung do Pasova (zeleně čárkovaná trasa),
 - 3) stavební společnosti Muzika-Schnabel pro směr Rakovník - Křivoklát do Zdic neb Hořovic a odtud přes Písek do Ražic neb Protivína s odbočkou z Březnice do Strakonice a vhodnou trasou na bavorskou hranici, spíše však v oblasti Klatovska (modře čárkovaná trasa). Černě označené trasy železnic jsou k r. 1869 již provozovány či rozestavěny.
- Tato tři povolení byla nakonec v r. 1872 zrušena a vláda předložila parlamentu konečnou variantu, a to z Písku do Ražic a Protivína a trasu do Kunžvartu vést ze Strakonice přes Volyni a Vimperk...

*Leopold Šmilauer

Ich ersuche demnach das Sie
das k.k. priv. l. l. Privilegium
bezüglich der k.k. priv. l. l. l.
zu gefertigten Konzession der
Eisenbahn von Protivín nach
Luzná, im k.k. priv. l. l. l.
von Protivín nach Luzná
keine Sanction und überhaupt
keine Genehmigung mit keiner
formalen Genehmigung.
Inwiefern ich die
zu gefertigten Eisenbahnen
der k.k. priv. l. l. l.
Eisenbahn - Protivín -
Luzná im k.k. priv. l. l. l.
Eisenbahnen die erforderliche
Genehmigung zu treffen.
Wien, am 16. Mai 1874

Prunovitz

Sankční formule k předloze říšského zákona pro stavbu dráhy Rakovník-Příbram-Protivín ze 16.5.1874 nezbytná k vydání zákona ke stavbě této dráhy...



Z á k o n

ze dne 16. května 1874

o neodkladné výstavbě dílčí trati Rakovník – Příbram – Protivín
projektované lokomotivní železnice z Hodkovic u Liberce do Kunžvartu

Se souhlasem obou sněmoven říšské rady rozhodují se naříditi, jak následuje:

Článek I.

Vláda se zmocňuje zříditi na vlastní náklad dílčí trat' Rakovník – Příbram – Protivín lokomotivní železnice z Hodkovic u Liberce do Kunžvartu, dne 8. 10. 1872 koncesované.

K tomu se vládě povoluje pro rok 1874 úvěr 8 milionů zl. r. m., který se má uhraditi z půjčky povolené zákonem ze dne 13. 12. 1873.

Článek II.

Předběžné výlohy koncesionářů železnice z Hodkovic u Liberce do Kunžvartu, pokud se vztahují na dílčí trat' Rakovník – Příbram – Protivín, zvláště ony za vypracování projektu, za vyvlastnění pozemků a za opatření hmot, směji být nahrazeny jenom, jestliže se tyto výkony skutečně uplatní, a to za cenu jejich nynějšímu stavu průměřenou. Cena budíž zjištěna odhadem, ministerstvem obchodu prozkoušena a co do výše částky schválena, a jenom v této částce nahrazena.

Článek III.

Koncese z 8. října 1872, ř. z. č. 167 prohlašuje se za propadlou. Dosavadním koncesionářům se však udílí pro 2 roky přednostní právo k zajištění všech v článku I. zákona z 28. 6. 1872, ř. z. č. 101 označených linií anebo také ien jednotlivých z těchto linií před jinými uchazeči, přijmou-li tytéž podmínky jako jini uchazeči. a zavaží-li se k tomu právoplatně v době 2 měsíců od příslušného vyrozumění.

Článek IV.

Provedení tohoto zákona přikazuje se ministru obchodu a ministru financí.

Budapešť dne 16. května 1874.

František Josef m. p.

Auersperg m. p.

Banhans m. p.

Pretis m. p.

Pozn. J.Z. - Auersperg min.předseda
Banhans min. obchodu
Pretis min. financí

Zákon vydaný 16. května 1874 k výstavbě transverzálky Rakovník - Protivín...

Parametry tratě Rakovník – Protivín

Kolejivo atd. opatrovalo a dodávalo na stavbu dráhy *C.k. ředitelství pro státní železniční stavby*, jehož odbočkou byl *C.k. železniční stavební inspektorát* se sídlem v Praze v čele s přednostou ing. Hermannem.

Technické parametry tratě:

- sklony násповých svahů zakládány v poměru 1 : 1,25 až 1 : 5,
- použité kolejivo muselo vyhovět pro přípustný osový tlak 12.5 tuny (kolejnice tvaru III o délce 7 až 9 m),
- šířka stěrkového lože 3,4 m, jeho výška 0,35 m,
- u mostů o světlosti větší než 20 m byly opěry projektovány a stavěny pro 2 koleje,
- přípustné stoupání nesmělo překročit 13,5 ‰,
- nejmenší poloměr oblouků kolejové osy byl stanoven na 300 m,
- rovněž tunely měly být raženy pro 2 koleje.

Velké mosty - dodávky a montáže PŽS, výroba ve Vojtěšské huti na Kladně.

Malé mosty - dodávky a montáž Českomoravské strojírny v Praze a Vítkovické železárný

Ceny za výkup pozemků:

Za 1 ha zahrady2800 zl.

Za 1 ha luk2260 zl.

Za 1 ha pole kat. Ia1564 zl.

Za 1 ha pole kat. IIa1216 zl.

Při výpočtu původně užívána stará plošná míra 1 jitro = 5754.64 m² = 0.57 ha

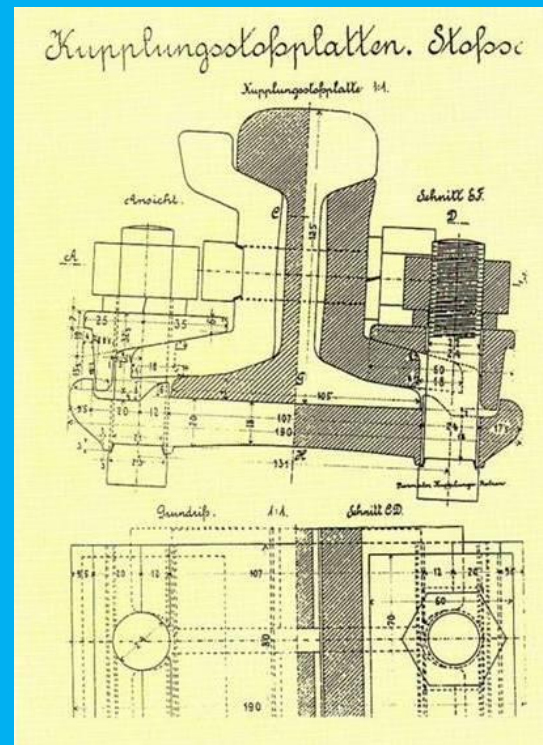
Výdělky dělníků v poslední čtvrtině 19. století činily 20 – 60 kr./denně. Ceny potravin např.

Mléko 1/3 l./ 6 kr., máslo 1 kg/87 kr., mouka 1 kg/15-26 kr., pecen chleba 12 kr.,

1 l kořalky/20 kr., šicí stroj Singer/35 zl. (1 zl. = 60 kr.)



Úsek Rakovník-Beroun projektoval Muzika v době, kdy ještě působil na stavbě Buštěhradky, konkrétně na úseku z Března do Karlových Varů. Pro trať Zdice-Protivín určil největší přípustné stoupání 12.5 ‰ a nejmenší poloměr oblouků 300 m. To byly parametry dovolující na dnešní dobu nejvyšší tratovou rychlost 75 km/hod.



Původní kolejnice tvaru III na stykové desce o délce 7 a 9 m byly nahrazovány v l. 1896-1904 kolejnicemi tvaru XI o délce 12.5 m, od r. 1911 pak tv. Xa o délkách až 20 m. Dnes na trati tv. R a S49.

Údolím Berounky se železnice přece jen nakonec stavěla, ale až v letech 1873-1875 v rámci výstavby tzv. transversálky z Rakovníka do Berouna a dále až do Protivína...



Náš historický vláček vyjíždí ze železniční stanice Rakovník. Od zaústění odbočky Buštěhradské dráhy z Lužné - Lišan roku 1873 a po dokončení stavby transversálky v roce 1876 byly do Rakovníka postupně zaústěny další tři tratě. O rušném provozu v této stanici z období existence rakousko-uherské monarchie nasvědčuje obrázek se starými lokomotivami a vozy. Naše jízda po trati do Berouna malebnými údolími Rakovnického potoka a řeky Berounky právě v Rakovníku začíná...

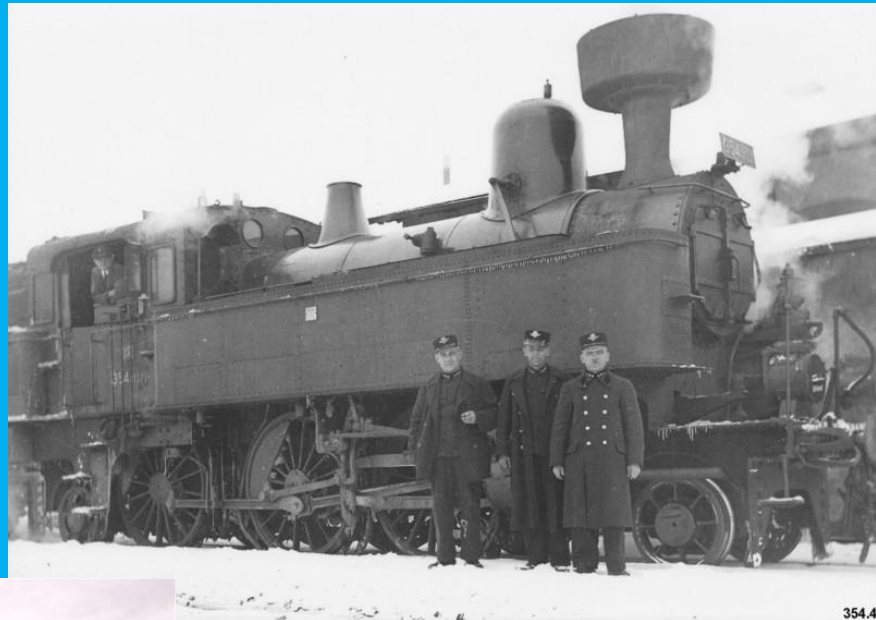


Rakovník – vpravo řídicí přístroj Rank v dopravní kanceláři. Na hradlové skřini v pravé polovině přístroje výpravčí povoluje vjezdy a odjezdy vlaků do směrů Lužná u Rakovníka a Beroun. EMZZ bylo ve stanici Rakovník instalováno až v letech 1930/31. Na obr. vlevo nahoře je ovládací panel RZZ pro zhlaví, z něhož odbočují další tři trati do směrů Louny, Bečov n. Teplou a Kralovice ...

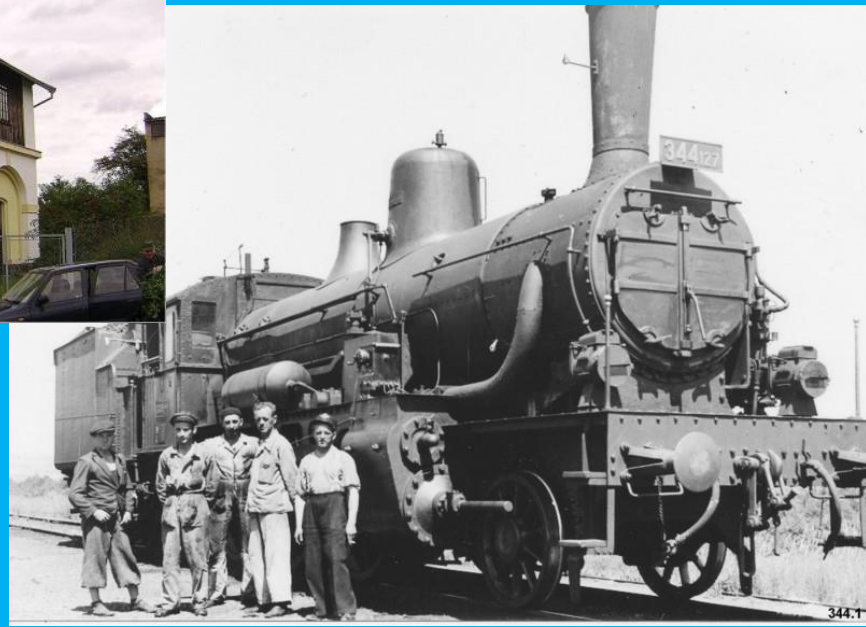


Stanice Rakovník - pohled na berounské zhlaví ze stavědla č. 2 a na spojovací kolej do rakovnické topírny, která byla hlavní topírnou na rakovnicko-protivínské transverzálce. Zdická a pozdější berounská výtopna byly jejím expoziturami ...



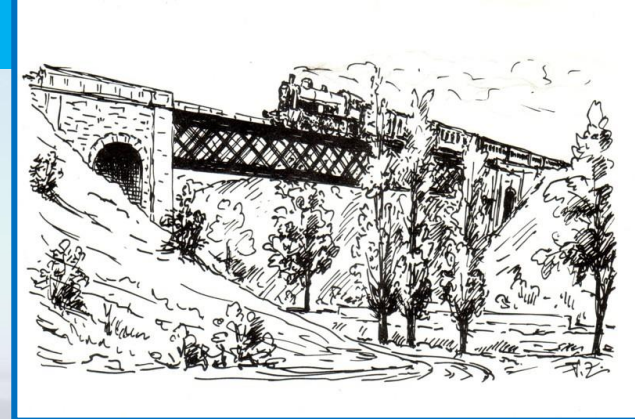


354.4



344.1

Rakovnická výtopna v období 40. – 50. let minulého století...



Krátce po výjezdu ze stanice Rakovník se tratě do Lužné u Rakovníka a Berouna rozdělují. Trať do Lužné přechází po železobetonovém mostě, původně kamenném, strženém při povodni v roce 1872 (obr. vlevo nahoře), obnoveném příhradovém (obr. vpravo nahoře). Trať do Berouna nabíhá vpravo do údolí Rakovnického potoka...



První most na trati z Berouna do Rakovníka přechází Rakovnický potok na katastru města Rakovníka v lokalitě zvané „U Kohoutova mlýna“. Při rekonstrukci mostů v průběhu 60. a 70 let minulého století byla původní dolní příhradová konstrukce nahrazena železobetonovou mostovkou...

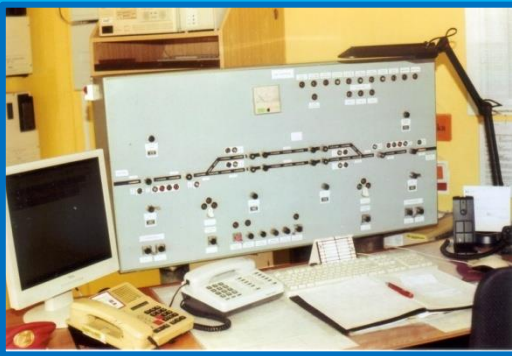


Za zastávkou Chlum u Rak. se nachází na trati do Berouna první, tzv. Chlumský tunel dlouhý 80 m. Na snímku vpravo je výjezd vlaku z rakovnického portálu...





Na bývalé zastávce Lašovice byla zřízena v období let 1908 -1926 hláska. V r. 1938 byla hláska obnovena, znovu zrušena po vybudování druhé koleje a zřízení výhybny. Postavena a zprovozněna byla pouze mechanická vjezdová návěstidla L a S, odjezdová návěstidla nebyla zatím aktivována. Jako stanice byla ustavena a zprovozněna až v měsíci listopadu 1942. EMZZ bylo sice vyprojektováno, uvedeno však do činnosti až v srpnu 1946. V roce 1974 bylo EMZZ nahrazeno RZZ staršího typu s individuálním stavěním výměn z výzisku JhZD (Kam. Malíkov). Na obr. vlevo nahoře je původní řídicí panel RZZ, pod obrázkem použité relé tohoto typu RZZ. Musela splňovat řadu bezpečnostních podmínek. Instalací RZZ se zvýšila propustnost 12 km traťového úseku mezi stanicemi Rakovník a Městečko v období, kdy po trati znovu začaly jezdit ucelené uhelné vlaky z mostecké pánve. Prostor pro RZZ byl získán přístavbou staniční budovy. Počátkem r. 2015 bylo původní reléové stavědlo nahrazeno modernější variantou RZZ AŽD 71 s tzv. cestovým stavěním výměn...



Stanice Lašovice prošla od r. 2015 náročnou modernizací. Postupně byla zrušena odstavná kolej s výhybkou č. 3, původní starší typ RZZ nahrazen typem AŽD 71 a pro vedení dopravní dokumentace zaveden elektronický dopravní deník. V soutěži „Nejkrásnější nádraží“ roku 2015 skončily Lašovice na 2. místě a získaly titul „Pohádkové nádraží“. Mnozí turisté říkali lašovické stanici také „Myslivna“...

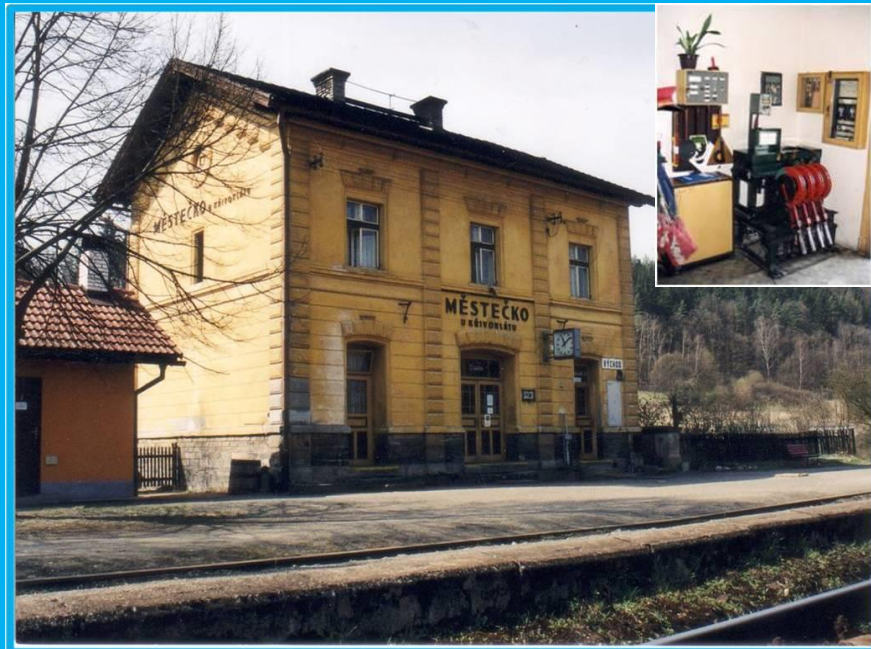


V roce 2015 byl opraven 50 m dlouhý železobetonový most přes Rakovnický potok mezi Lašovicemi a Pustověty včetně kamenného propustku s půlkruhovým obloukem. Původní most byl rovněž příhradový s dolní mostovkou ...





Most u zastávky Pustověty přes Rakovnický potok a jeho inundační území v km 31.595 se dočkal náročné rekonstrukce. Původní nosníky byly nahrazeny obloukovou ocelobetonovou konstrukcí o délce 2 x 22.85 m. Nový most umožnil zvýšit traťovou rychlost na 90 km/h...



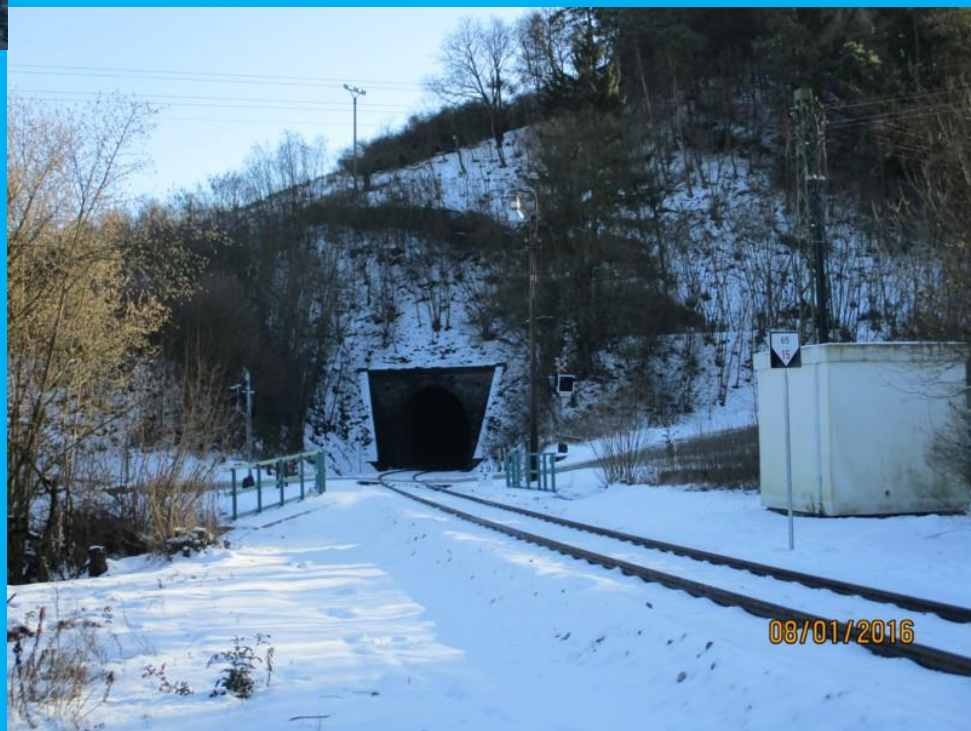
Zažloutlé foto z r. 1929 typizované výpravní budovy III. třídy v základní třídílné variantě v žel. stanici Městečko u Křivokláta se dvěma bytovými jednotkami. Všechny staniční budov na transverzálce navrhl vídeňský architekt Hanns Plank, který vycházel ze slohu Rakouské společnosti státní dráhy, uplatňovaného u většiny staveb železnic budovaných státem. Stanice je dnes zastávkou. Jedna dopravní kolej (blíže k budově) byla snesena. Na obr. vpravo nahoře je nádražní skladiště, poněkud vzdálené od staniční budovy. Do roku 1918 se obec jmenovala Stadtl a stejně tak byla stanice označena v jízdním řádu...





Křivoklátské zhlaví ve stanici Městečko u Křivoklátu před zrušením stanice v roce 2006 a její převedení na zastávku-nákladíště. < Krajní výhybka na berounském zhlaví se nacházela několik metrů před přejezdem. Na obrázku vyčnívá roh stanoviště zrušeného výhybkářského stanoviště č. 2

Situace na zhlaví po zrušení železniční stanice Městečko, demolici stavědla č. 2, snesení výhybky a zrušení dopravní koleje č. 2 >





Trasování dráhy ing. Muzikou v letech 1872-73 na Křivoklátsku...



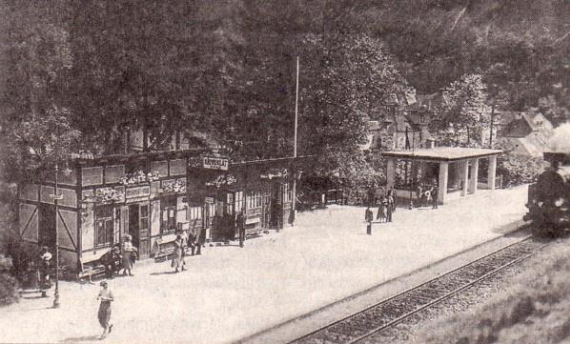
Návrh ing. Muziky na vedení trasy dráhy mezi Městečkem u Kř.- a Roztoky u Kř. v letech 1872-1873 implementovaný do současného leteckého snímku okolí hradu Křivoklátu. Navržené tunely pod hradem měly vyústit v místech dnešního penzionu „U Jelena“ v Křivoklátu-Budech...



Křivoklátský portál tunelu Pod Basou (dl. 217 m) za Městečkem u Křivoklátu...



Pohled od zastávky Křivoklát na portál prostředního tunelu zvaného „U sv. Josefa“ nebo též „Pod královskou pěšinkou“. Jeho délka činí pouhých 155 m. Při ražení křivoklátských tunelů zde zahynulo 10 dělníků. Silnice do Městečka tehdy křížila v rozmezí asi 150 m dvakrát dráhu – mostem a podruhé v úrovni tratě před křivoklátským portálem tohoto tunelu. U strážního domku před tunelem se nacházelo závorářské stanoviště. Původní úrovňové křížení silnice s tratí bylo nahrazeno úpravou trasy silnice ve 30. letech minulého století...



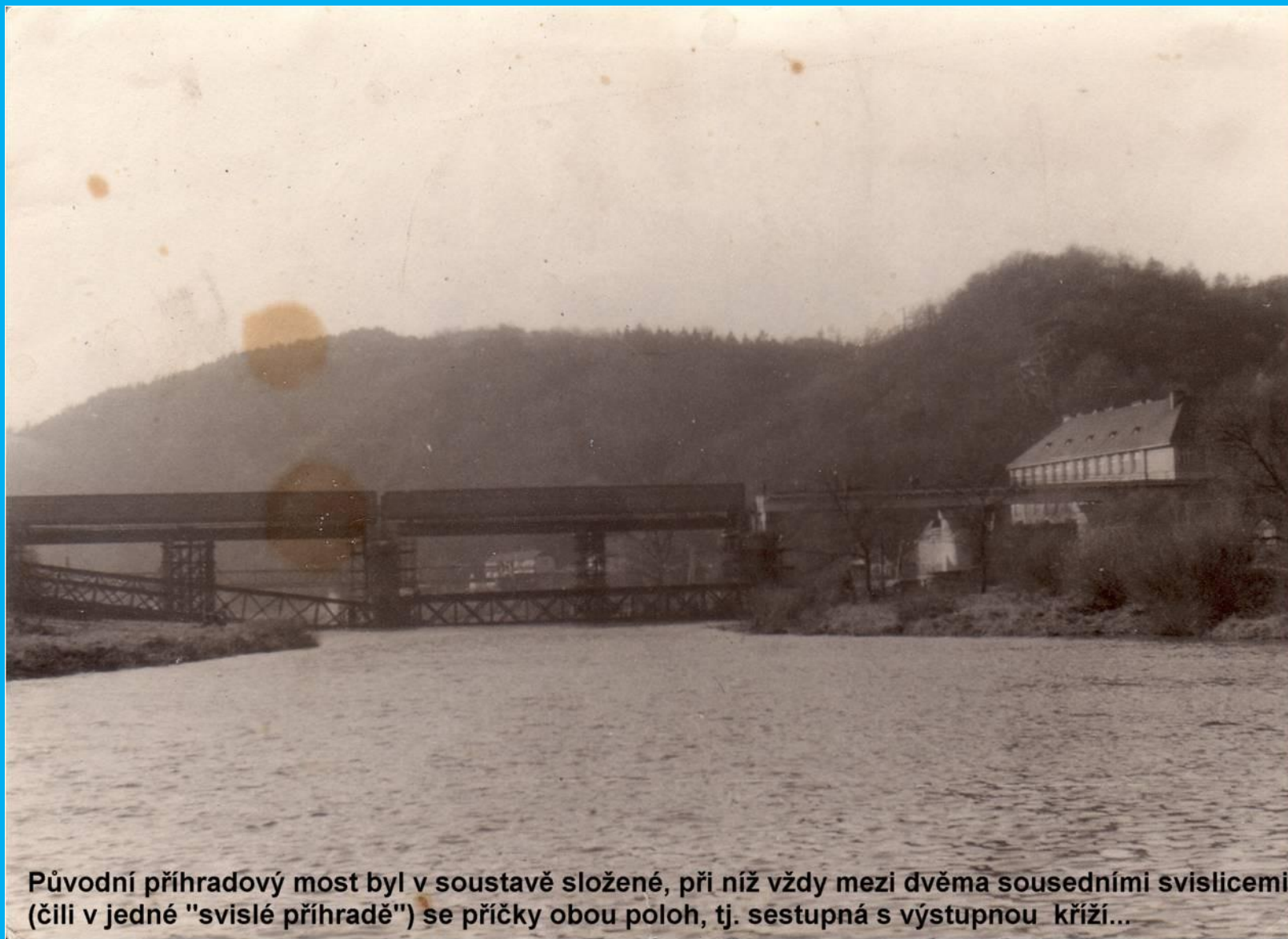
Železniční zastávka Křivoklát vznikla roku 1878. Do té doby chodili Amalínští a Budští včetně turistů k vlakům až do stanice Křivoklát (dnešních Roztoky u Křivoklátu), vzdálené tehdy od hradu a dolní části obce Budy cca 2.5 km. Podle místního učitele Aloise Busse to byla údajně první žel. zastávka v c.k. monarchii...



Regionova vyjíždí ze čtvrtého tunelu Nad Budy (dl. 235 m) za zastávkou Křivoklát...



Náš historický vláček projel po původním příhradovém mostě s dolní mostovkou, postaveném přes Berounku v oblouku o poloměru 285 m. Na starém fotu se v zákrutu řeky nachází Steinova textilka, postavená na místě bývalých železáren...

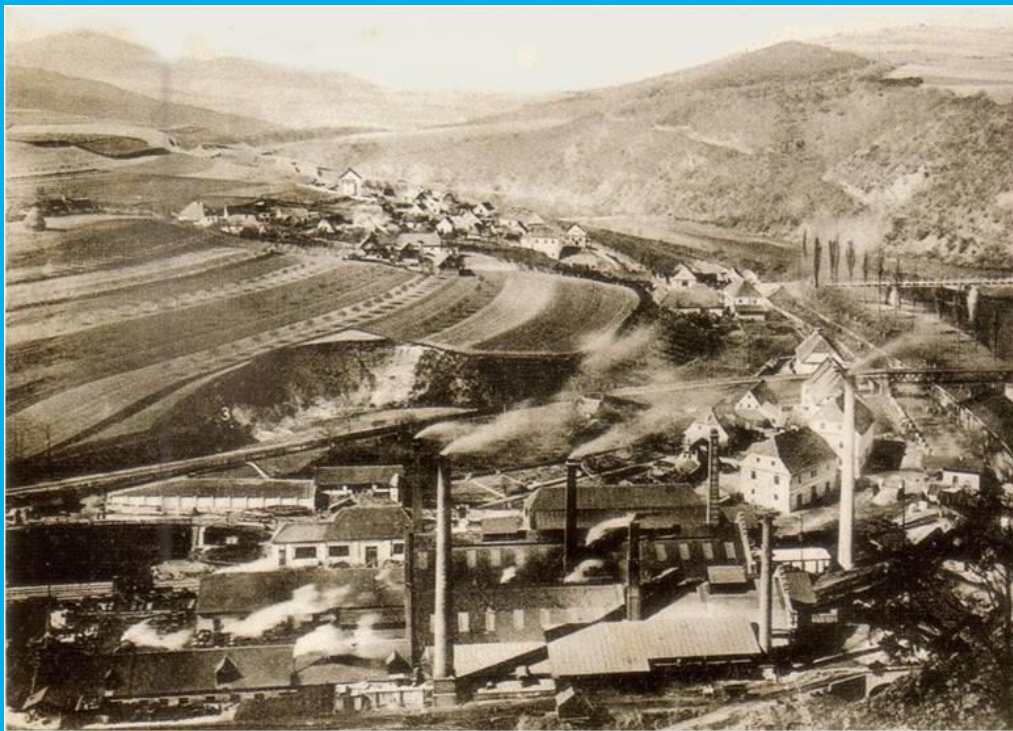


Původní příhradový most byl v soustavě složené, při níž vždy mezi dvěma sousedními svislicemi (čili v jedné "svislé příhradě") se příčky obou poloh, tj. sestupná s výstupnou kříží...

Obrázek z r. 1966 – původní příhradový most v Roztokách, zesílený v r. 1937, skončil v řečišti Berounky, nový ocelový plnostěnný most se pne nad řekou...



Pohledy na nový most v Roztokách ze čtyřech míst. Mostovka nového plnostěnného ocelového mostu byla uložena na původní pilíře, o jedno pole byl most zkrácen...



Železářny v Roztokách u Křivoklátku v období po postavení železnice (skončily r. 1880). Za nimi je vidět < železniční trať a její náběh na železniční most. Továrna nebyla ještě napojena na železniční vlečku z nedaleké stanice Křivoklát (pohled od Sokolí)

Brzy po výstavbě Steinovy textilky v roce 1905 na místě bývalých roztockých železáren byla do > textilky ve 20. letech minulého století zřízena ze stanice Roztoky-Křivoklát železniční vlečka dlouhá asi 500 m (pohled z vyhlídky Paraplíčko)

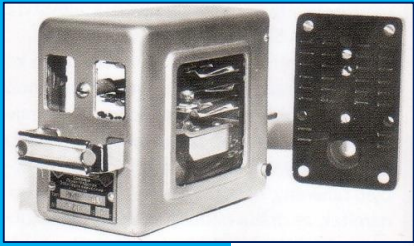




Tato stanice s typizovanou staniční budovou III. třídy nesla původně název Křivoklát, od roku 1878 Rostoky-Křivoklát, po 2. světové válce pak Rostoky u Křivoklátu. Snímek byl pravděpodobně pořízen někdy koncem 19. století...



Typizovaná třídlílná rozšířená staniční budova v Roztokách u Kř. nesla stejné typizované proporce a stavební prvky jako ostatní budovy na Rakovnicko-protivínské transversálce. V této stanici byla přijata 1.9.1952 první žena do služby ČSD do funkce výhybkářky...

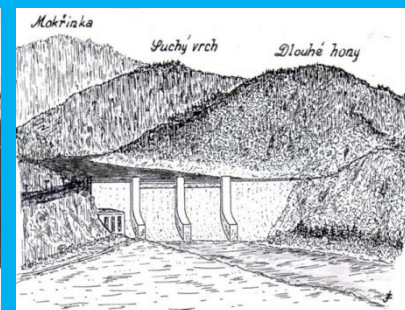
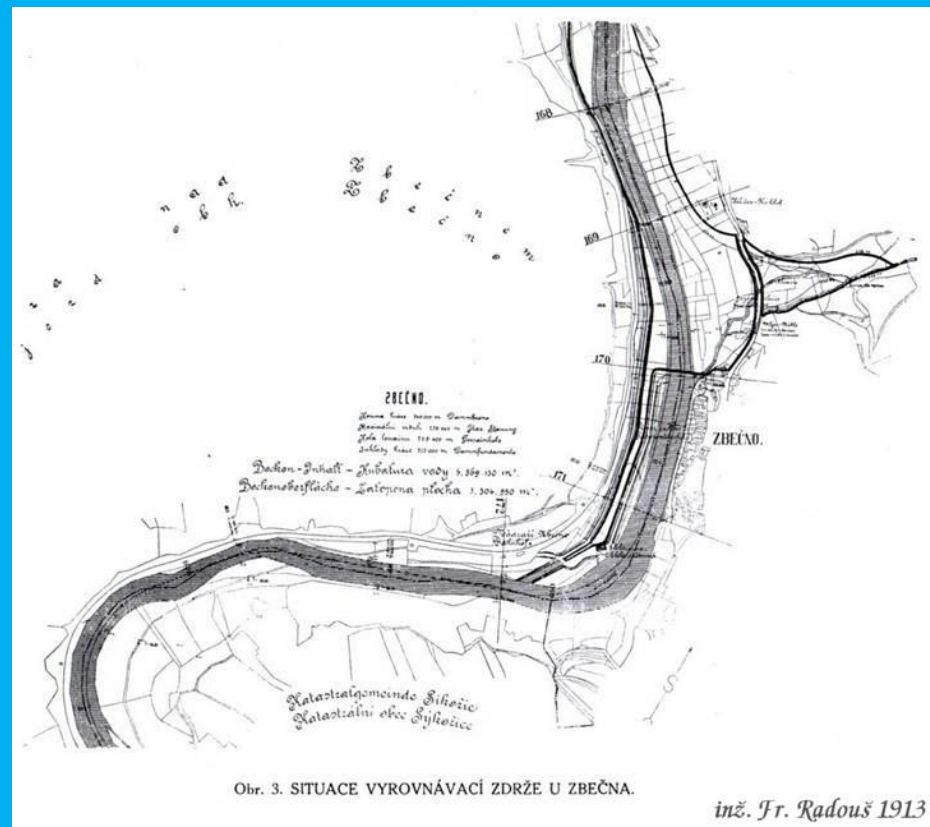
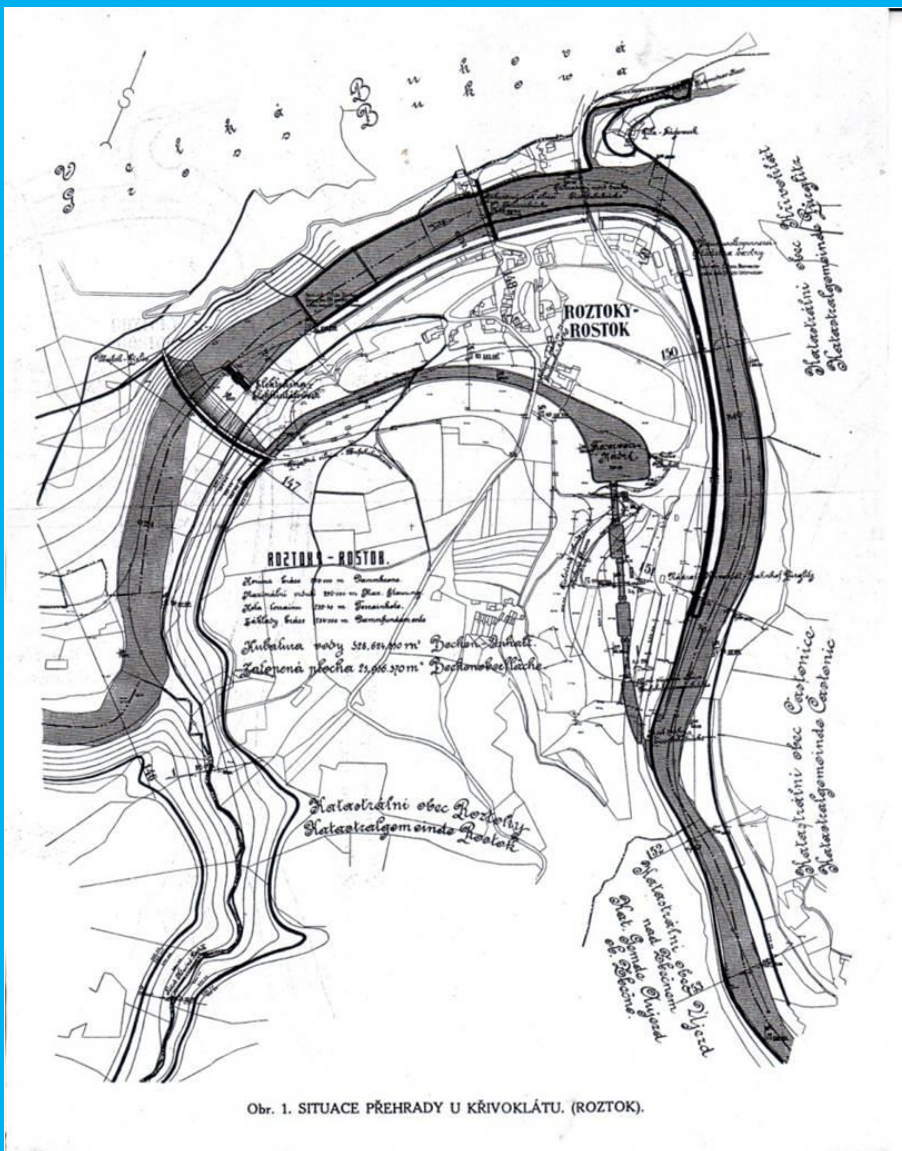


25/02/2016



První SoZ PLZEŇ a.s.

Také v Roztokách u Křivoklátu ovládá výhybky a návěstidla výpravčí z řídicího panelu reléového zabezpečovacího zařízení typu AŽD 71, instalovaného v červnu 2014. Vlevo nahoře je obrázek relé typu NMŠ, které je 4x menší než relé dříve použitá např. u původního RZZ v Lašovicích...



Plánovaná přehrada na Křivoklátsku byla v r. 1913 situována nad stávajícím jezem v Roztokách u Křivoklátku. Odlehčovací kanál měl vyústit pod roztockým nádražím. Stavba údolní nádrže na Křivoklátsku byla projektově rozpracována znovu v 50. letech. V poslední době v důsledku nepříznivých klimatických změn myšlenka znovu ožívá...



Mezi Roztoky a Zbečnem došlo v minulosti i ke dvěma velkým železničním nehodám. Při první, která si v r. 1914 vyžádala 2 lidské životy, vyšinula parní lokomotiva a několik vozů po zřícení skalní suti na železniční trať. Lokomotiva a několik vozů vykolejilo a zřítily se na srázu do řečiště Berounky. Při druhé nehodě vykolejilo v r. 1944 na výhybce ve stanici Zbečno 29 nákladních vozů a zatarasilo trať na několik dlouhých hodin. Nehodu vyšetřovalo kladenské gestapo jako sabotážní akci...





Výstraha!
Pod trestem zapovězeno jest:
Otvíratí závory u dráhy, cho-
diti po dráze, poškozovati ji a
její příslušenství, přerušo-
vati telegraf, pásti dobytek
podél dráhy bez dohlídky,
jakož i zprotivili se zřízen-
cům železničním.

Mechanické závory v obvodu stanice Zbečno, obsluhované z pohonu Liberta před dopravní kanceláří jsou dnes už minulostí. Nedávno byly nahrazeny automatickými závory...





Typizovaná třídílná nádražní budova ve stanici Zbečno na snímku z období před 1. světovou válkou. Dnes jsou kopce okolo vrchu Pěňčiny nad Nižborem zalesněny...



Na snímku z doby nedávné lze spatřit ve stanici Zbečno typizovaný objekt vodárny a také vodní jeřáb, který koncem 90. let dosloužil. ...

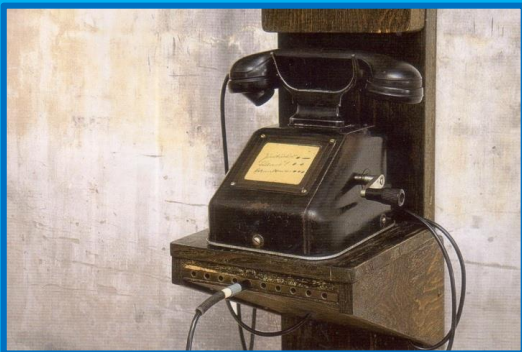


Zabezpečovací zařízení ve stanici Zbečno (levý obrázek) je z r. 1952 s mechanickými vjezdovými a odjezdovými návěstidly a vloženými světelnými návěstidly typu SP na berounském zhlaví. V roce 2008 bylo zčásti modernizováno (světelná návěstidla, elektromotorické přestavníky na výhybkách).

Není však vyloučeno, že i toto rekonstruované zařízení může být zakrátko nahrazeno stejným zařízením jako v Lašovicích, Roztokách a Nižboru a stane se tak vyhledávaným historickým šrotem...

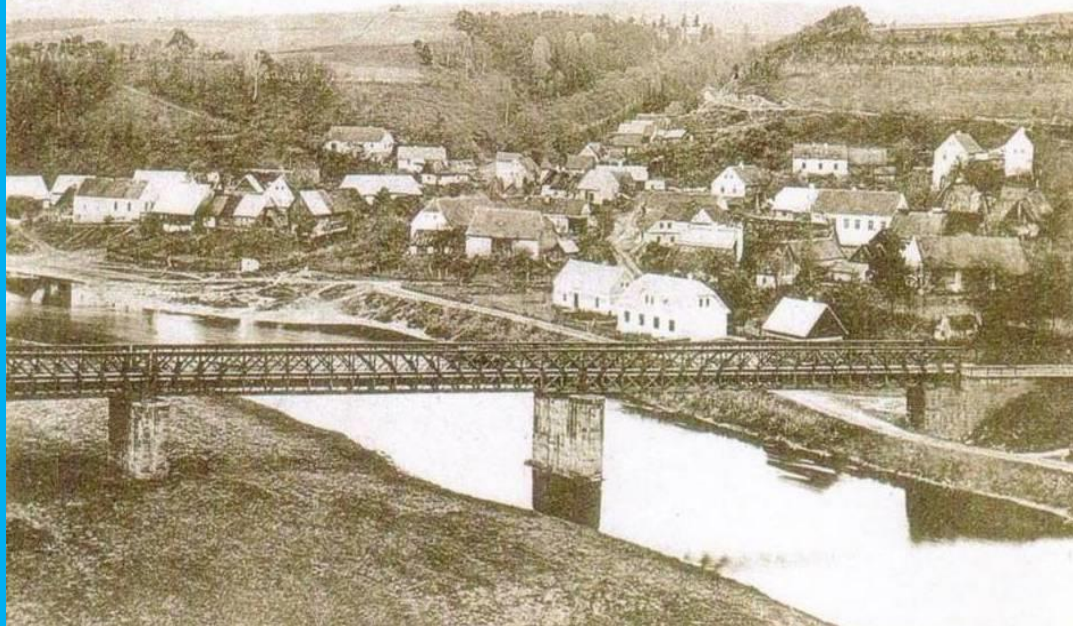


Rekonstruované bývalé nádražní skladiště a přilehlá rampa sloužila v 50. letech k vykládce stavebního materiálu pro stavbu údolní přehrady na Klíčavě u Zbečna. Hospodářský sklad na obrázku vlevo nahoře nebyl majetkem ČSD ...



Račice nad Berounkou – frekventovaná zastávka v rekreační oblasti Křivoklátska. Byla zřízena stejně jako žloutkovická zastávka až ve 30. letech minulého století, kdy byly na trati nasazovány lehké motorové vozy. Spojení se sousedními dopravami (Zbečno , Nižbor) bylo zajištěno tzv. hláskovým telefonem, obvykle umístěným ve výdejně jízdenek...

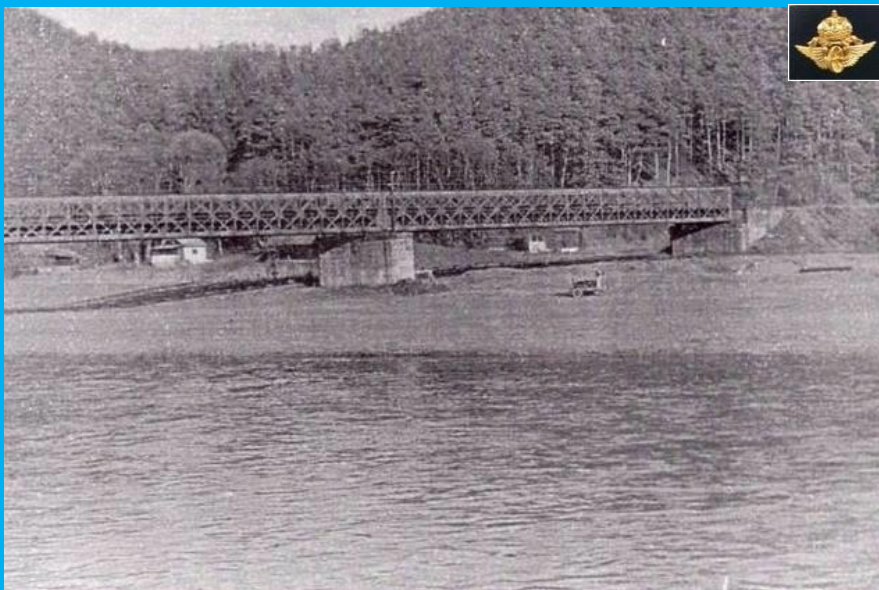
Pozdrav ze ŽLOUKOVIC.



Původní příhradový most přes Berounku ve Žloutkovicích z návodní strany. Jeho výstavba probíhala v zimním období 1873/74 za krutých mrazů. Nezalesněné stráně nad obcí jsou dnes posekreačními objekty...

* Šturc sr.





Žloukovice – na horních snímcích starý příhradový most s horní mostovkou (v soustavě dvojnásobně složené) z r. 1874, na dolních snímcích most z r. 1974, který byl na návodní straně doplněn lávkou pro pěší...

** Stavbu původního mostu vč. přilehlého traťového úseku Nižbor vč.- Hýskov řídil ing. Jan Babtista Urban*



Do skály, původně spadající až do Berounky, byly postupně vytesávány stupně, tzv. štafle, umožňující přístup k vyvrtávání děr pro dynamitové nálože. Havíři byli při vrátání uvázáni řemeny ke stromům na straně a samotné odstřelování skály se dělo pod stálým dohledem zkušeného dozorce...

Před železniční stanicí Nižbor, na skalním masivu pod Šnárovou horou, v místě na starých mapách uváděného jako „Finis terae“, místními nazývaného také Koubova skála, došlo při stavbě trati o Vánocích roku 1873 k tragickému neštěstí, které si vyžádalo 4 lidské životy a několik vážně zraněných dělníků z okolních obcí, převážně havířů z novojáchymovských železorudných dolů. Obdobný případ se nedlouho poté opákoval u nedalekých Strádonic*, naštěstí skončil bez zranění osob...

*(Gritti)



Do nižborské sklárny založené v r. 1903 Ant. Rücklem kdysi vedla ze stanice 280 m dlouhá železniční vlečka. Nádražní budova vyčnívá úplně vlevo...



Než zastavíme ve stanici Nižbor, povšimněme si po levé straně bývalého strážního domku č. 10. V roce 1894 se zde narodil arm. generál Antonín Hasal (1893-1960), první poválečný ministr dopravy v tzv. Košické vládě. V roce 1948 emigroval do USA, kde se podílel na vzniku Rady svobodného Československa...



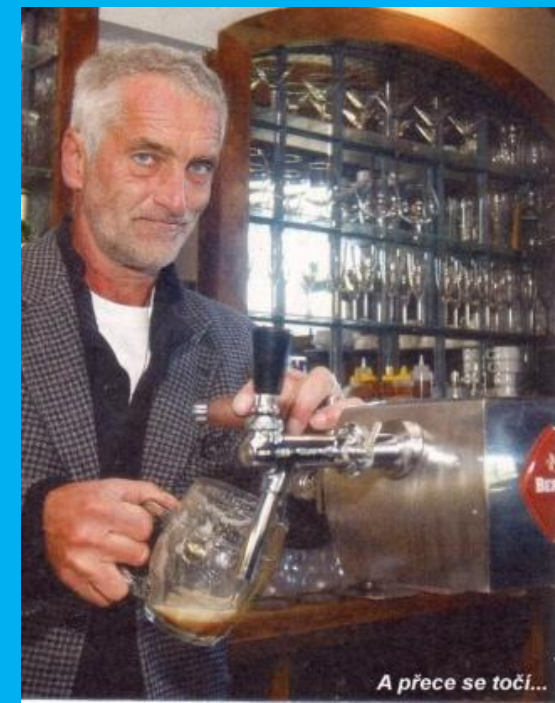
Původní název stanice byl Nová Huť u Berouna, od r. 1925 Nová Huť pod Nižborem, od r. 1946 pak Nižbor. Sem přijela v neděli 30.4.1976 vyzdobená lokomotiva se třemi vozy, uvítána hornickou kapelou a množstvím lidu zdejšího i ze širokého okolí. V pozadí za staniční budovou se nachází původní nádražní skladiště, nyní restaurace Old Railway PUB, kterou vlastní český herec Tomáš Hanák...



**Řídicí panel nově instalovaného RZZ AŽD 71 v železniční stanici
Nižbor...**



Old Railroad PUB



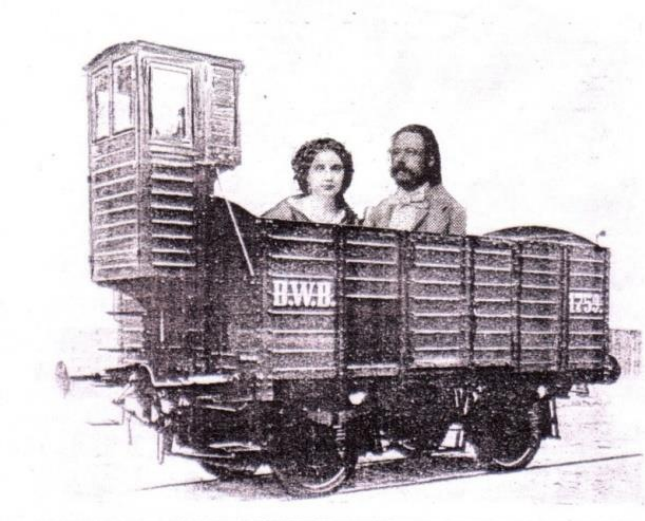
A přece se točí...



Interier Railroad PUB



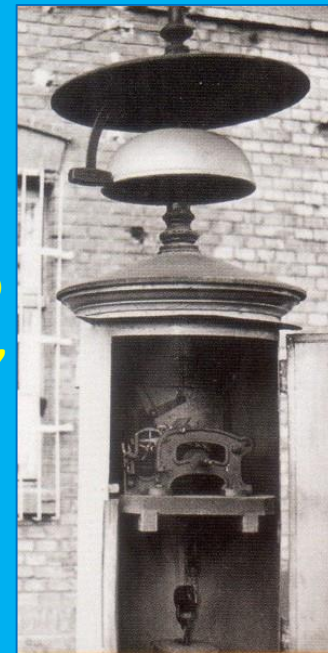
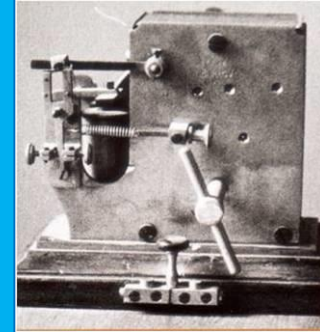
Posezení na starých lavicích železničních vozu



Portartur – bývalý zájezdní hostinec v Nové Huti p. Nižborem, kam se uchýlil v červenci 1866 na několik dnů Bedřich Smetana s chotí Bettinou před okupací Prahy pruským vojskem. Po dobu svého pobytu zde Smetana údajně komponoval známé fanfáry z Libuše...



Starší pohled na Starou Huť nad Berounkou se železárnami, nahoře pod vrchem Plešivcem se nachází obec Hýskov. Na snímku druhý dům zleva dole je nádraží ve Staré Huti. Když v neděli 20. 4.1876 přijížděl slavnostně vyzdobený vlak do stanice, byl kamenován místními občany. Proč, to kroniky neuvádějí. Přitom mnoho lidu z okolí našlo obživu při stavbě dráhy...



Stará Huť nad Berounkou - snímky žel. stanice pochází asi z počátku minulého století. Na obrázku vpravo nahoře je vnitřní zvonkový přístroj, umístěný v DK, dole pak detail vnějšího zvonkového přístroje zvaného „čičan“ nebo také „hekafon“ s pohonným mechanismem. Signály byly sjednoceny, např. 3 x 2 údery zvonců znamenaly, že vlak přijede od Rakovníka (začátku trati), 3 x 3 údery příjezd vlaku od Berouna (konce trati) aj. Stanice byla po sloučení obcí Hýskova a Staré Hutě n. Berounkou přejmenována 22.5.1937 na Hýskov ...



Interiér dopravní kanceláře v železniční stanici Stará Huť n. Ber. od 30. do 50. let minulého století se nezměnil. Ošoupaný stůl svědčí o zvýšeném pracovním úsilí výpravčích této stanice s frekventovanou žel. vlečkou do místních železáren s ob-
ratem 60 až 70 vozů za 24 hodin...





Osazenstvo železniční stanice Stará Huť n. Ber. na počátku 30. let minulého století, kdy přednostou stanice byl Josef Pilař. Pro spor s místním žid. obchodníkem Fantlem byl z funkce přednosty odvolán a přeložen do Jirkova u Mostu. Nahradil ho Václav Linek, bývalým dělesloužící rotmistr čs. armády. Linek byl po nějaký čas starostou obce a náčelníkem místního Sokola...



Václav Linek a Václav Št...



Železniční stanice Hýskov v současnosti s odbočující vlečkou do bývalých železáren PŽS, které byly r. 1937 zrušeny. Vlečka byla v provozu do poloviny 90. let minulého století... * až 70 vagonů/24 hod.



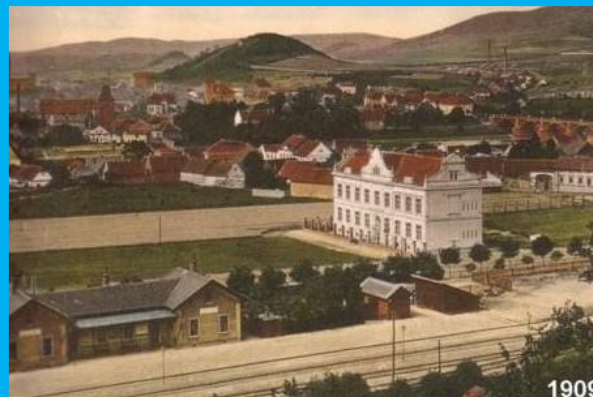
Řídicí přístroj v dopravní kanceláři byl do roku 2017 jakýmsi hybridem mechanického stavědla s reléovou nadstavbou. V následujícím roce 2018 bylo ve stanici uvedeno do provozu RZZ typu AŽD-71. Původní řídicí přístroj byl nahrazen šikmým řídicím pultem reléového stavědla AŽD-71. V traťovém úseku mezi Hýskovem a Berounem Závodí zůstalo nadále v provozu AH-88.

Současně s RZZ bylo instalováno nové sdělovací a informační zařízení a systému graficko-technologické nadstavby (GTN), která zobrazuje plán a skutečnost GVD vč. vedení elektronického dopravního deníku...



Stavědlo č. 1 na rakovnickém staničním zhlaví žst Hýskov se vyznačovalo zajímavou kombinací zabezpečovací techniky s „hotelovým“ interiérem...

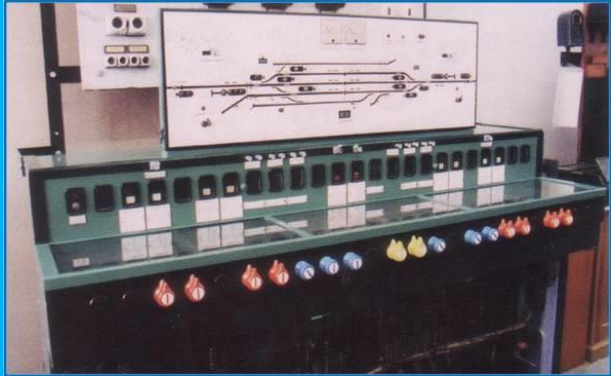




* avízo Slavašov

* A.Zap.

Po zaústění trati z Dušník do rakovnické trati r. 1897 sloužila závodská doprava zpočátku pouze jako provozní výhybna. Staniční budova byla postavena r. 1898. Výpravní oprávnění, tj. statut žel. stanice získala až v roce 1899, ale již rok předtím sloužila cestující veřejnosti. Výměny se přestavovaly ručně, uzamykaly na místě a klíče přenášely do stavědlového přístroje-kozlíku. Návěstidla byla zpočátku jen vjezdová a stavěla se z tzv. stavědlového kozlíku umístěného před DK. Teprve ve 30. letech bylo vybudováno EMZZ, z něhož se přestavovaly výměny a návěstidla na dálku drátovody. Koncem 60. let bylo EMZZ nahrazeno RZZ typu AŽD 71. V rámci modernizace trati Praha Smíchov-Rudná-Beroun v roce 2015 bylo ve stanici Beroun Závodí instalováno nejmodernější dálkově ovládané elektronické stavědlo ESA 44...



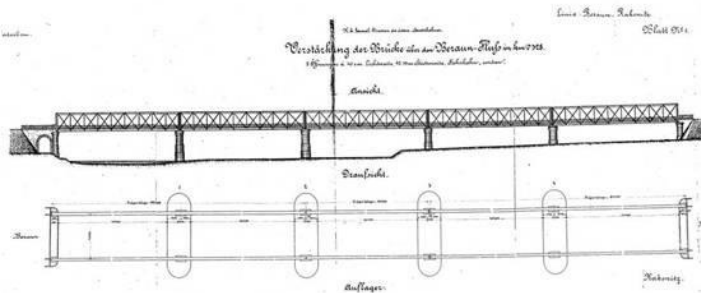
V dubnu 1952 proběhlo na Úř státních drah v Praze jednání s OŘ drah v Plzni k vypracování projektu EDZZ typu VES pro stanici Beroun-Závodí a současně i kolejových úprav v souvislosti s napojením železniční vlečky do místního závodu Frigera. V důsledku probíhající reorganizace bývalého MD na MŽ v říjnu 1952 nebyl projekt realizován. Na snímku v popředí je původní stavědlo, z něhož se pomocí přestavných mechanismů a drátovodů obsluhovaly až do roku 1976 výměny a návěstidla. V následujícím roce došlo k výstavbě RZZ a zrušení stavědla. Při modernizace a rekonstrukci trati Beroun – Rudná – Praha Smíchov v roce 2015 byl objekt stavědla odstraněn a stanice vybavena elektronickým systémem ESA 44 ...



BMB
ČMD

Ve čtvrtek 3.5.1945 v 7.15 hod. najel na závodském nádraží v Berouně vl. 7939 jedoucí od Vráže na osobní vlak 4106 stojící na 3. koleji. Při této srážce bylo usmrceno 22 cestujících a 42 zraněno. Vlak 7939 měl 54 vozů a nebyl na spádu tratě z Vráže do Berouna-Závodí (25 %) ubrzděn...



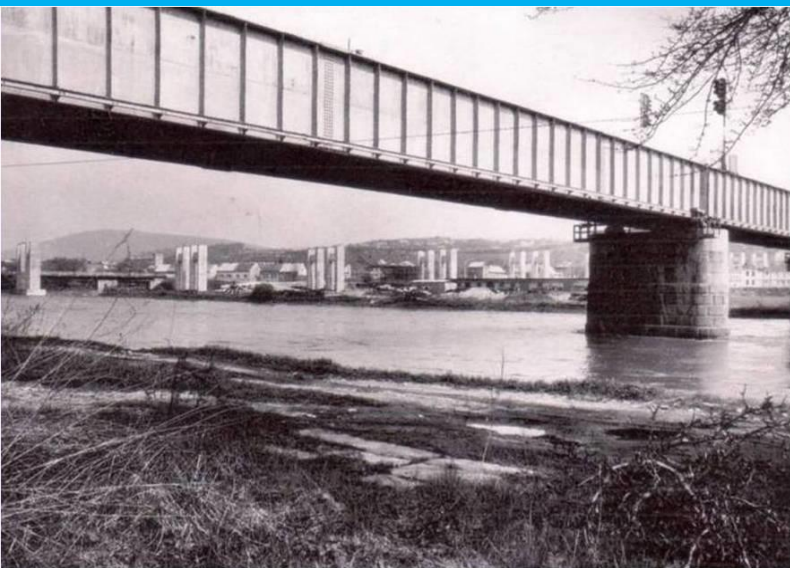


Soustava složená mezi dvěma sousedními svislicemi (v jedné svislé příhradě) se kříží příčky obou poloh, tj. sestupná s výstupnou.



BEROUN. Partie se železnič. mostem.

Po opuštění stanice Beroun-Závodí přejezděl vlak přes přes řeku Berouнку po železném příhradovém mostě o pěti polích s horní mostovkou, který byl dokončen již roku 1875. Most dodala a smontovala kladenská Vojtěšská huť...



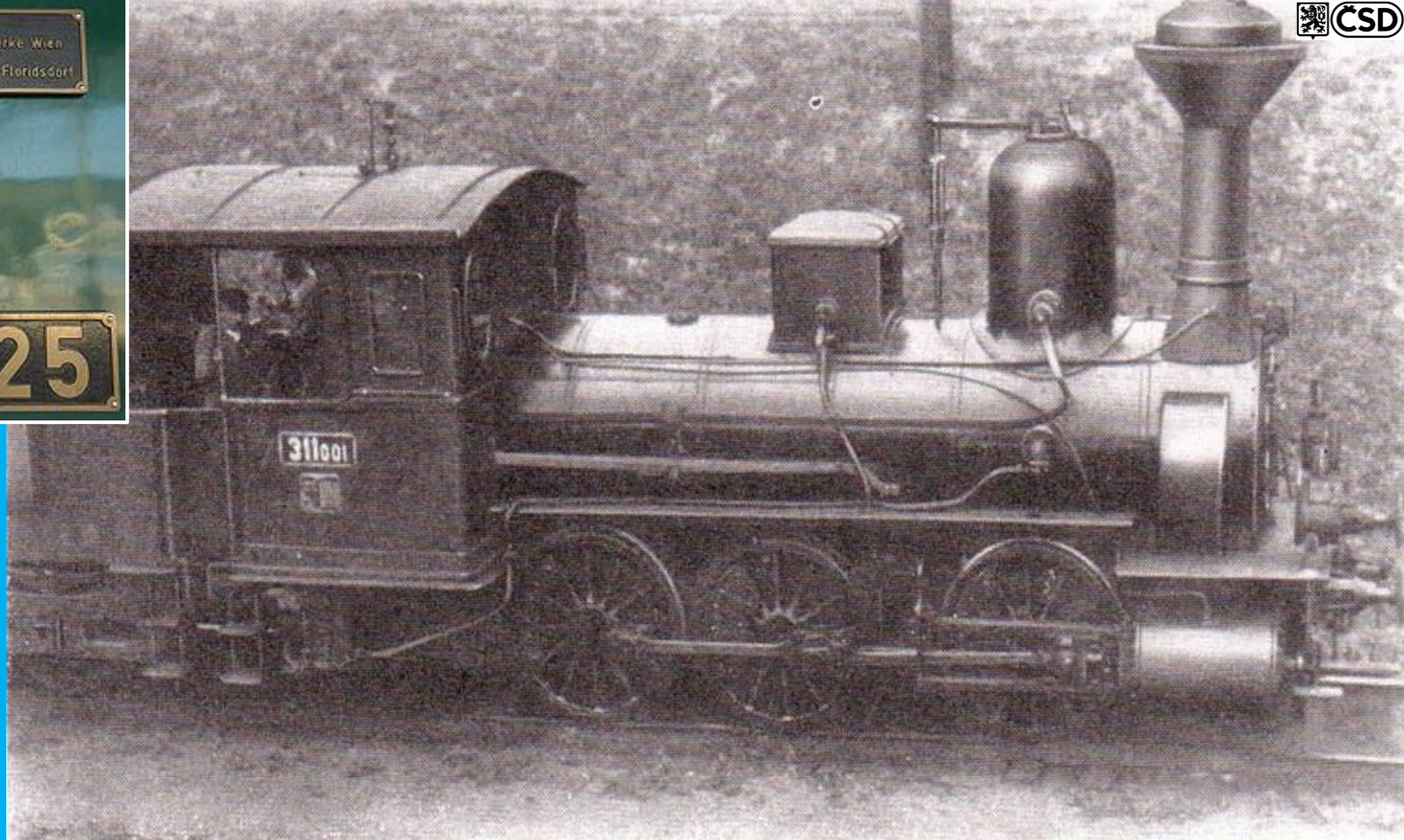
K výměně původní příhradové mostní konstrukce železničního mostu v Berouně z roku 1875 došlo po více než 100 letech provozu. Nový most dostal jinou podobu...



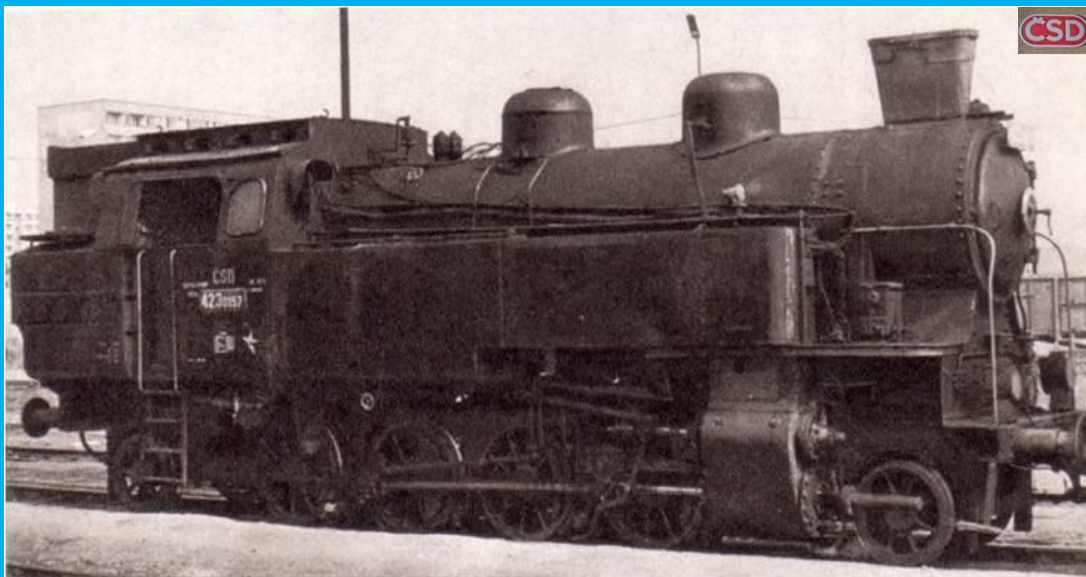
Snímek berounského nádraží z počátku 20. století. Původní staniční budova ČZD ze 60. let 19. století je na obrázku vlevo, pozdější budova ze 70. let téhož století je vpravo. Mezi Berou-nem a Zdicemi sjednána tzv. peáž ...



Snímek z berounské pobočné výtopny pocházející z období před 1. světovou válkou. Na obrázku je lokomotiva ř. 73 (po přeznačení ČSD ř. 414.0)



Parní lokomotiva původní řady 32, přeznačená ČSD po roce 1920 na ř. 311.0, byla určena pro osobní a nákladní vlaky i posun. Byly to první lokomotivy od výrobce StEG Vídeň, jezdící na transverzálce z Rakovníka do Protivína. Původní výrobní štítek je zobrazen vlevo nahoře...



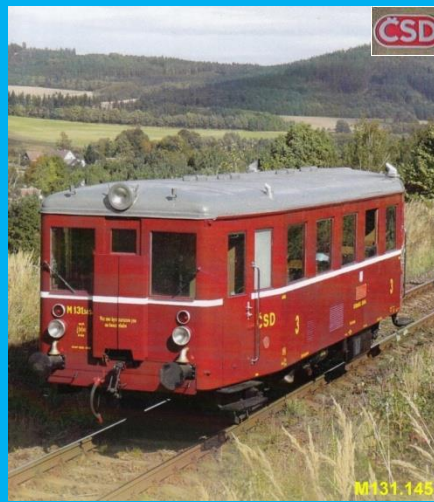
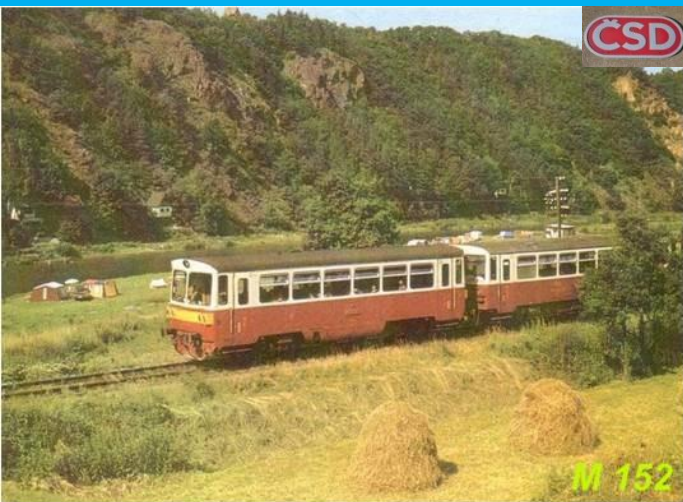
Občas bylo vidět na trati při Berounce parní lokomotivu ř. 423 zvanou „Velký Bejček“.

Jezdila z Loun od 20. let zejména na uhelných vlacích...



Nejčastěji však bylo možno vidět na kolejích mezi Rakovníkem a Berounem parní lokomotivu řady 354.0, známou „Všudybylku“...





Velký věžák jezdil mezi Rakovníkem a Berounem ve 30. letech minulého století. Na rychlících Most-Strakonice-Sušice jezdil po dlouhá léta motorový vůz ř. 843 013-5. Zcela nedávno jezdil po trati též motorový vůz ř. M 152. Nyní ho nahradila motorová jednotka 814 Regionova (vpravo dole v žst Beroun)...



Nejčastěji bylo vidět na trati mezi Berounem a Rakovníkem resp. Louny osobní vozy 3. třídy řady Ci, typické pro část parku ČSD, převzatou po roce 1918 od rakouských státních drah...



V r. 1875 převzala na několik měsíců správu nad transverzálkou soukromá DBE, následně pak ATB. Zaměstnanci byli obléknuti do jednotných a slušivých uniforem prvně jmenované společnosti. Brzy poté byla dráha předána do správy BWB. Po zestátnění BWB a transverzálky v roce 1894 byly pak zavedeny jednotné uniformy (obr. vpravo)...



Jan Muzika



**Stavitel dráhy, březnický rodák inž. Jan Muzika (1832-1882)
a jeho hrob na březnickém hřbitově...**



Protivín – obelisk postavený na paměť ukončení stavby transverzální železnice Rakovník – Beroun – Protivín...

Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn.

Betriebs-Eröffnung
der *Strecke*

ZDICE-PROTIVIN

Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn.

am **20. December 1875**

Die Direktion der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn
der Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn.

Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn.

Fahrplan

gültig vom 30. April 1876 bis auf Weiteres.

Von Habary nach Bessen				Von Bessen nach Habary					
Abfahrts- zeit	Stationen	1. K.	2. K.	3. K.	Abfahrts- zeit	Stationen	1. K.	2. K.	3. K.
7.00	Habary	2.00	1.00	0.50	7.00	Bessen	1.00	2.00	3.00
7.15	Wald	4.00	3.00	2.00	7.15	Wald	3.00	4.00	5.00
7.30	Protivin	6.00	5.00	4.00	7.30	Protivin	5.00	6.00	7.00
7.45	Bessen	8.00	7.00	6.00	7.45	Bessen	7.00	8.00	9.00
8.00	Habary	10.00	9.00	8.00	8.00	Habary	9.00	10.00	11.00

Von Zdice nach Protivin				Von Protivin nach Zdice					
Abfahrts- zeit	Stationen	1. K.	2. K.	3. K.	Abfahrts- zeit	Stationen	1. K.	2. K.	3. K.
7.00	Zdice	2.00	1.00	0.50	7.00	Protivin	1.00	2.00	3.00
7.15	Lochovice	4.00	3.00	2.00	7.15	Lochovice	3.00	4.00	5.00
7.30	Protivin	6.00	5.00	4.00	7.30	Protivin	5.00	6.00	7.00
7.45	Protivin	8.00	7.00	6.00	7.45	Protivin	7.00	8.00	9.00
8.00	Zdice	10.00	9.00	8.00	8.00	Zdice	9.00	10.00	11.00

Pozvánka a současně jízdenka k slavnostnímu otevření dráhy Rakovnicko-protivínské (úseku Zdice-Protivín) a jízdní řád z roku 1876, tj. rok po zahájení provozu. Srovnání jízdních dob os. vlaků podle jízdních řádů roků 1876, 1915, 1922 a 2008 na trati Rakovník – Beroun ukazuje následující tabulka:

- 1876 - 67 - 72 min. 7 stanic
- 1915 - 64 - 69 min. 9 stanic a zastávek
- 1922 - 72 - 77 min. 10 "
- 2008 - 58 - 63 min. 15 "
- 2019 - 54 - 57 min. 15 "



Pamětní medaile vydaná k výročí 130. let od zahájení provozu na trati Zdice-Protivín