

Vývoj nádraží v Kolíně od roku 1845 do současnosti



Kolejiště kolínského nádraží prošlo od roku 1845 do současnosti rozsáhlým vývojem. Na začátku se jednalo o stanici se třemi dopravními kolejemi a dnes je to významný železniční uzel umožňující po realizaci sanačního průjezdu jízdu vlaků rychlostí do 120km/hod.

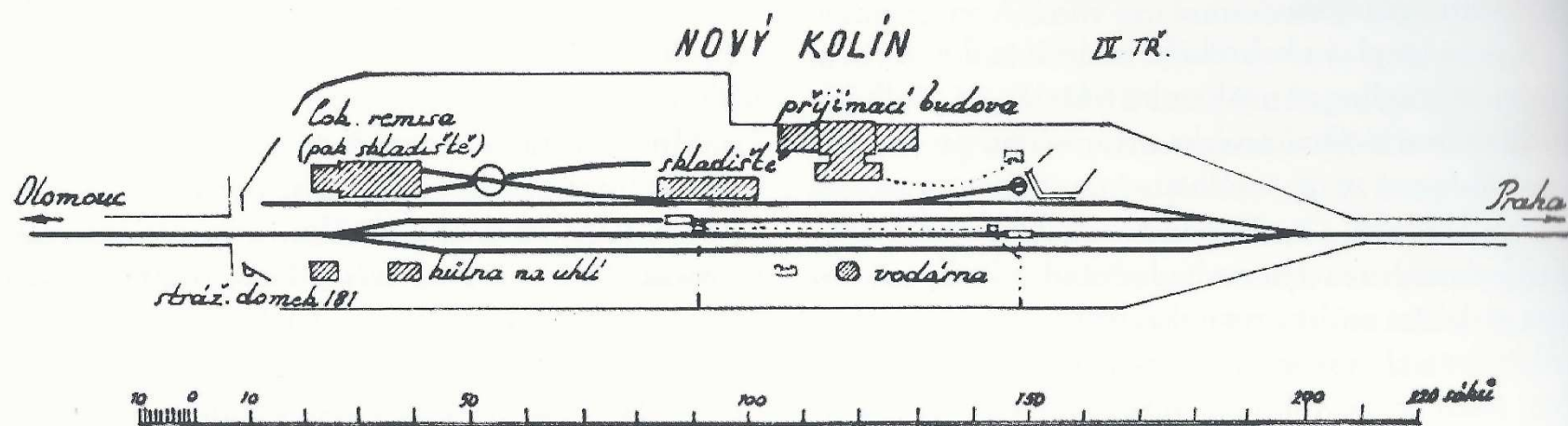
Připraveno s použitím
materiálů
pana Ing. Vladimíra Kellnera



Pohled na město Nový Kolín v době stavby Olomoucko – pražské dráhy



Situační náčrt nádraží v Novém Kolíně kolem roku 1845



Obr. 115: Náčrt nádraží v Novém Kolíně kolem roku 1850.

Kolín - železniční uzel z letadla od východu (2008)



Vývoj železničního uzlu Kolín

- První železniční trať procházející Kolínem (vedoucí z Olomouce do Prahy) byla vybudována v letech 1843–1845.
- Kolínem dne 20. srpna 1845 projížděl slavnostní zahajovací vlak
- Postavila ji společnost NStB c. k. Severní státní dráha (K. k. privilegierte Nord-Staatsbahn) neboli též Severní státní dráha
- Do hry vstupuje StEG C. k. privilegovaná Rakouská společnost státní dráhy K. k. privilegierte österreichische Staatsbahn-Gesellschaft –Společnost státní dráhy.
- Byla zřízena počátkem roku 1855. Společnost odkoupila koncese na erární železniční síť a tedy i trať Olomouc - Praha
- V letech 1868–1871 byla postavena Rakouská Severozápadní dráha (ÖNWB), která přešla původní trať nadjezdem a pokračovala do Velkého Oseka
- V roce 1900 byla otevřena místní dráha z Kolína do Nového Dvoru u Rataj n. Sázavou. (později Kolín–Čerčany s odbočkou z Rataj do Kácova),
- Stanice Kolín se postupně stala významným železničním uzlem.

Vývoj železničního uzlu Kolín

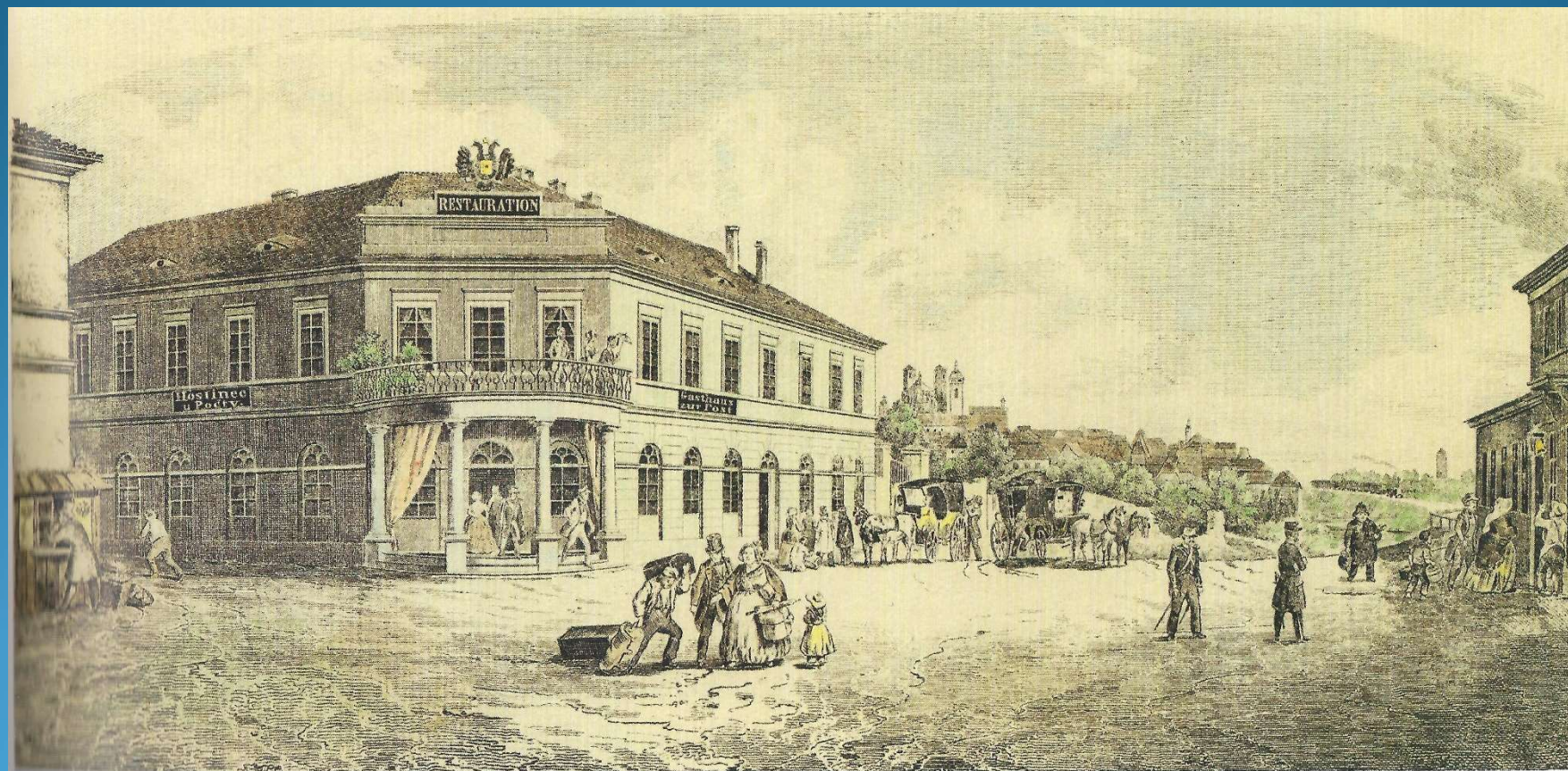
- V roce 1871 byla otevřena nová odbavovací budova ležící uprostřed kolejiště (v prostoru dnešního 3. a 4. nástupiště), která byla společná pro StEG a ÖNWB
- Přístup k nádražní budově byl řešen po silnici a pomocí lávek přes železniční trať
- Dne 25. 6. 1908 byla otevřena nová zastávka Kolín zastávka na trati směr Praha a 15. září 1925 nová zastávka Kolín-Zálabí na trati směr Nymburk.
- V letech 1910–11 byly vypracovány plány na přestavbu kolínského železničního uzlu, ale stavební práce byly zahájeny až po roce 1919.
- Nové nákladové kolejiště bylo v současném rozsahu otevřeno po roce 1931,
- nadále však pokračovaly práce na osobní stanici, v rámci kterých byly vybudovány nástupiště a podchod a v letech 1940-41 zbořeny obě starší nádražní budovy.

Kolín první nádražní budova (před rokem 1900)



Vincenc Morstand : Prostranství před nádražím v Kolíně s hostincem „U počty“

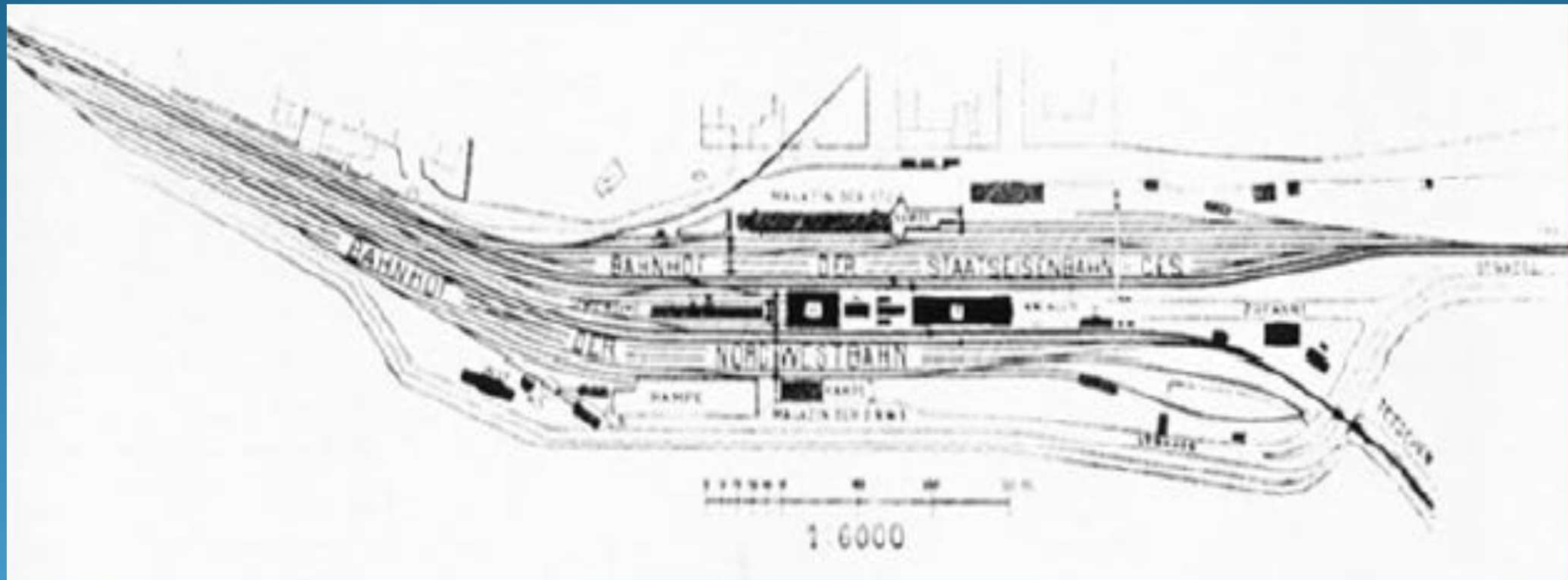
Vlevo vzadu přijíždí vlak od Velimi



Vincenc Morstand: Město Kolín s původním nádražím v roce 1862



Kolínské nádraží po roce 1871 – trať Rakouské severozápadní dráhy



Společná přijímací budova nádraží STEG a ÖNWB, pohled ze severní strany (ÖNWB)



Společné nádraží STEG a ÖNWB, pohled od státní dráhy



Průčelí společné přijímací budovy Společnosti státní dráhy (StEG) a Společnosti severozápadní dráhy (ÖNWB) z r. 1870-71. Vlevo pošta, vpravo schodiště na lávce do Rorejcovy ulice. Projekt budovy je od architekta Karla Schlimpa.



Uzel Kolín na železniční mapě Rakouska – Uherska 1901



Wien und Teschen 1901, Verlag von Karl Prochaska.

Elektromechanické zabezpečovací zařízení na nádraží

STEG

- Vzhledem ke zvýšenému provozu ve stanici se StEG rozhodla, na svém nádraží instalovat komplexní elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení.
- Dne 3. dubna 1900 se uskutečnilo místní šetření o počtu a umístění stavědel, o situování vzdálenostních, vjezdových, odjezdových a seřadovacích návěstidel, jakož i o ústřední obsluze výměn.
- Snaha, instalovat celé zabezpečovací zařízení ještě před zprovozněním nové místní dráhy, se pro krátkost doby výstavby ukázala nereálnou.
- Proto zástupci StEG navrhli železničnímu oddělení zemského výboru, že před otevřením místní dráhy instalují prozatímní zabezpečovací zařízení, které bude zabezpečovat vjezdy a odjezdy vlaků místní dráhy.
- S návrhem zemský výbor souhlasil

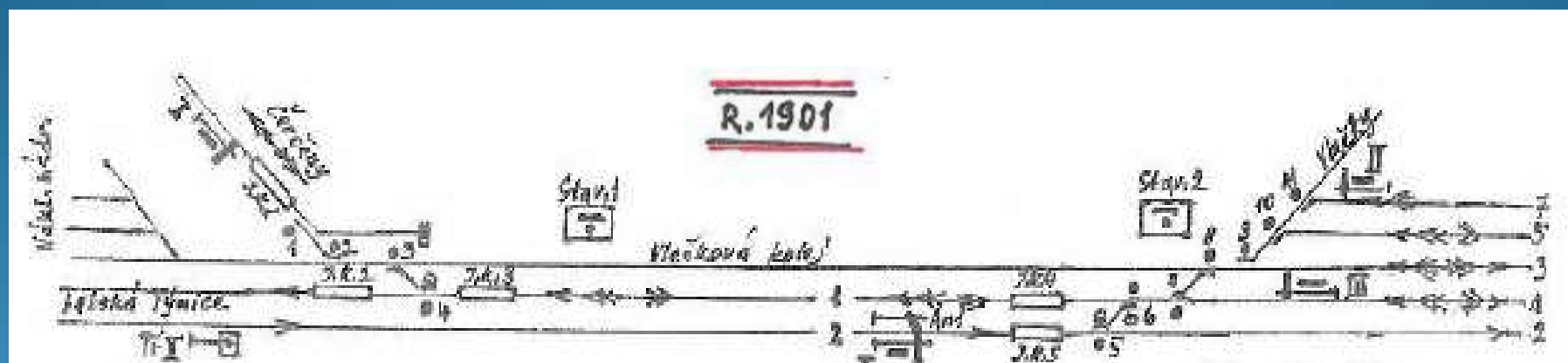
Elektromechanické zabezpečovací zařízení na nádraží STEG

- V prosinci 1900 společnost STEG zadala stavbu věžového stavědla č. 3 na pražském zhlaví,
- Stavědlo č.1 se využilo z prozatímního zabezpečovacího zařízení
- V roce 1901 firma Siemens und Halske ve Vídni obdržela zakázku na stavbu definitivního zabezpečovacího zařízení.
- Týkalo se tří stavědlových přístrojů a řídicího přístroje, jakož i přípravy traťového zabezpečovacího zařízení.
- Současně se zadala výstavba věžového stavědla č. 2
- Vlastní projekt zabezpečovacího zařízení schválilo c. k. Ministerstvo železnic teprve dne 10. října 1900. Stavbu dodavatel dokončil dne 26. října 1901.
- Definitivní zařízení staršího vz. 3414 na všech stavědlech a řídicí přístroj Rank vz. 5000 bylo v kolejišti StEG zprovozněno dne 19. listopadu 1901.
- Řídicí přístroj byl umístěn ve společné přijímací budově

Další zabezpečovací zařízení po zestátnění společností STEG a ÖNWB

- Po zestátnění obou drah (StEG, ÖNWB) podle zákona ze dne 27. března 1909 se zpětnou platností od 1. ledna 1908, došlo k minimálnímu doplnění zabezpečovacího zařízení na straně bývalé ÖNWB.
- Spočívalo v instalaci jednoramenných vjezdových a cestových návěstidel, avšak bez závislosti na poloze výměn. Výhybkářská stanoviště č. I, II a III opatřili návěstními kozlíky vz. 3414 s uzamykatelnými návěstními pákami.
- Jejich obsluha byla možná po uvolnění klíče z příslušného zástrčkového zámku pod závěry návěstních hradel.
- Klíče od výměnových zámků se zavěšovaly na závěrové tabule (skřínky na zavěšování klíčů bez pravítek).
- Tento stav zůstal až do přestavby kolejiště po roce 1934.

Situační schéma napojení místní dráhy Kolín - Ledečko



POZN.:

Po výstavbě seř.nádr. vr. 1936
se funkce stav. 1 nemění.
Dochází jen k přečíslování
výměn a návěstidel.
Vým. 1 - 11. Vým. 2 - 12.
Vým. 3 - 13; Vým. 4 - 14.
Náv. I - VI. Náv. III - IV
Náv. II - VII.

Místní nádraží v Kolíně

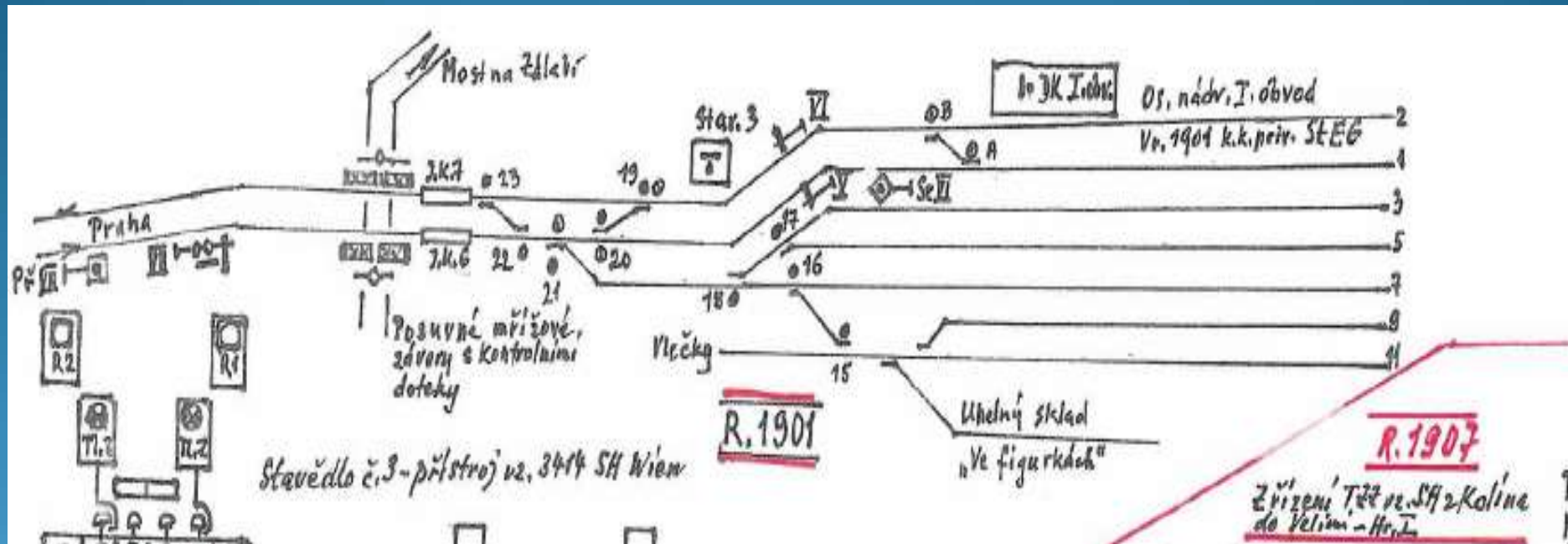


Budova Společnosti Místní dráhy Kolín-Čerčany-Kácov a.s. z r. 1900. V současnosti je zde zastávka Kolín místní nádraží. Na snímku je nostalgická jízda ke stému výročí železnice z 10.06.2000, z osobní soupravou s parní lokomotivou ř. 423.0 do Uhl. Janovic a Samopše na Sázavě.

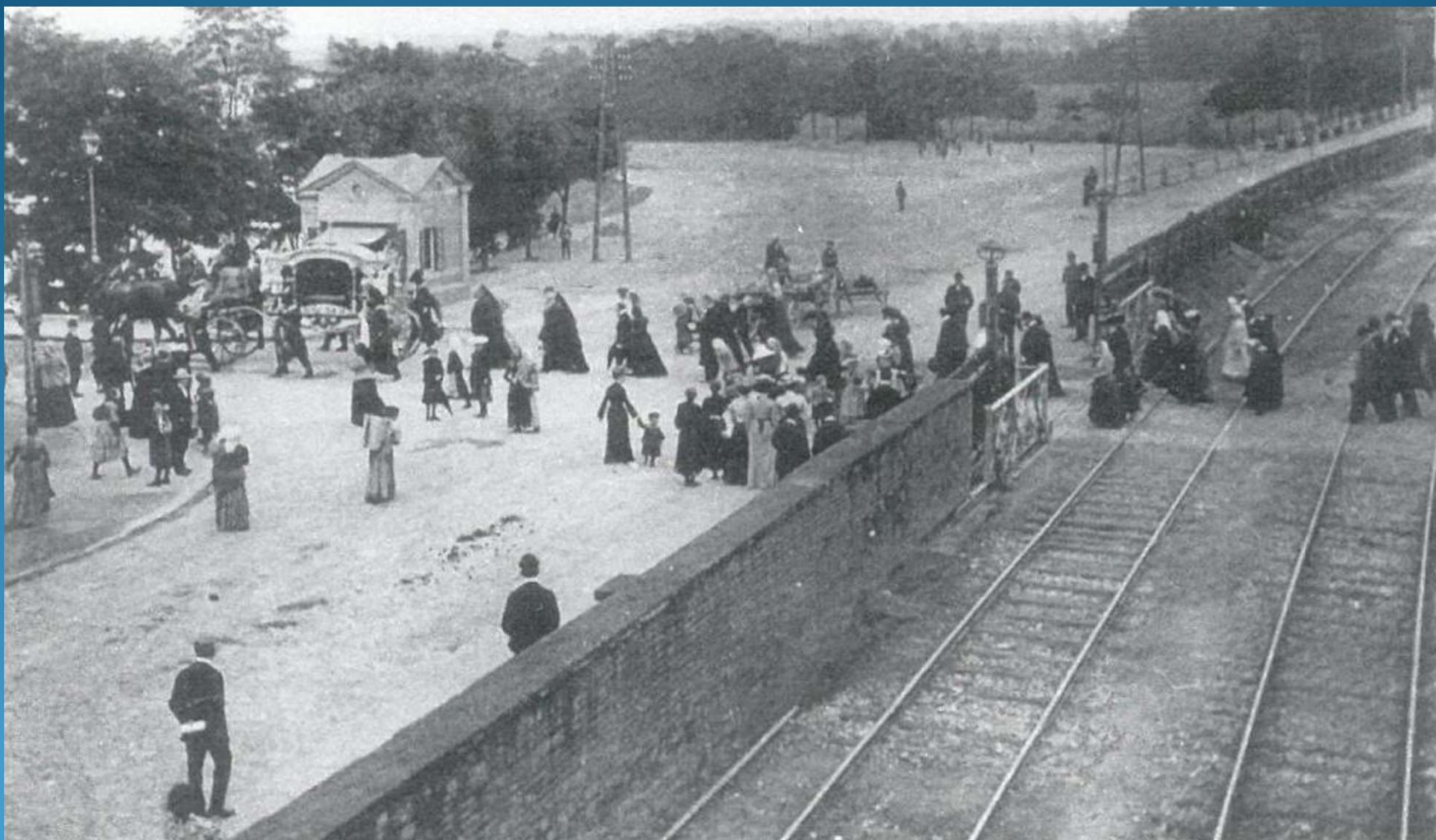
Místní nádraží v Kolíně



Situační schéma velimského zhlaví v roce 1901 s posuvnými mřížovými závory



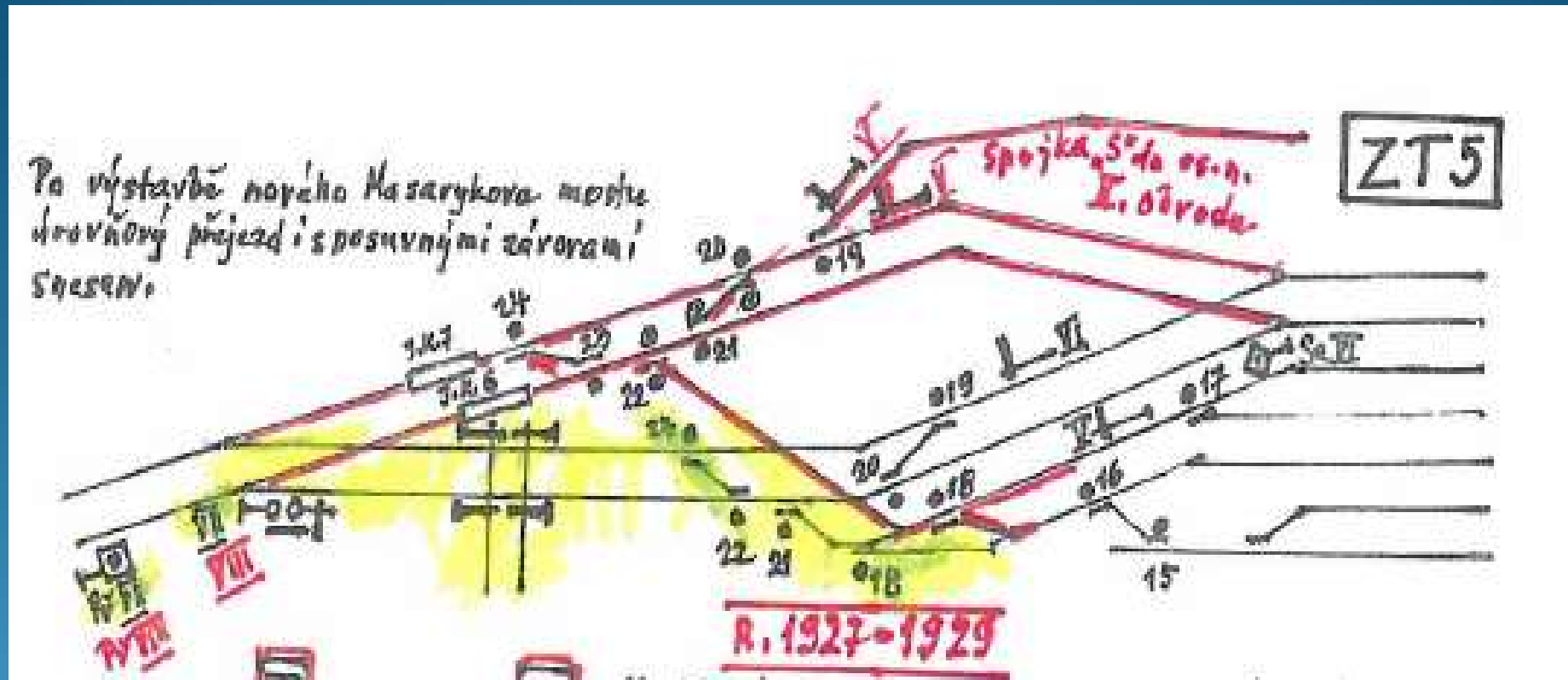
Úrovňový přejezd na velimském zhlaví z Mostní ulice na ocelový most na Zálabí. Byl opatřen posuvnými zábranami na kolečkách. Byl v činnosti od r. 1845 do r. 1927



Původní ocelový most na Zálabí navazující na úrovňový přejezd



Výstavba nového Masarykova mostu

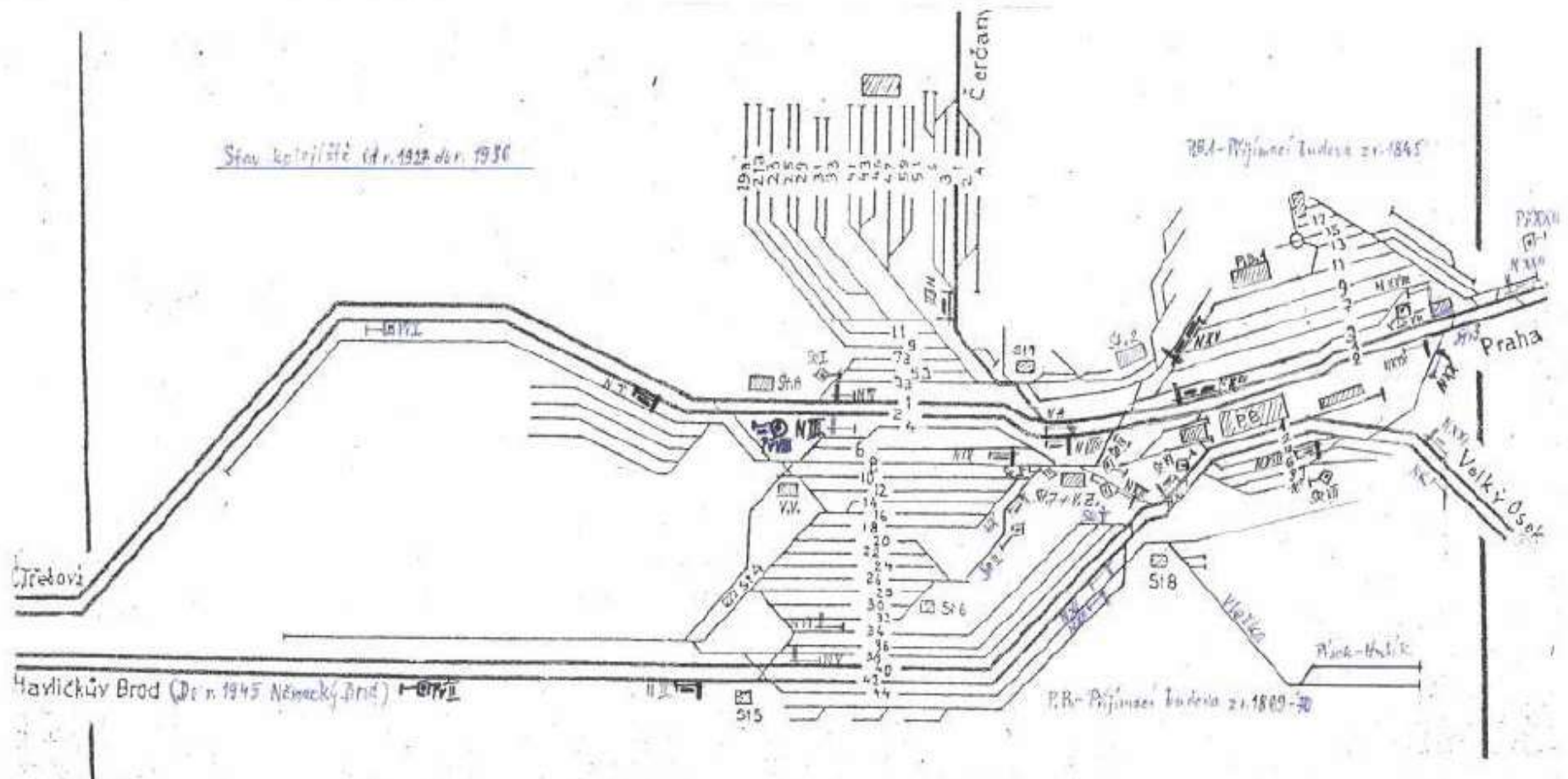


Úrovňový přejezd byl zrušen

Masarykův most, současný stav



Kolejiště v letech 1929-1936



Přestavba a rozšíření kolejiště v letech 1929-1936

- Práce byly zahájeny v roce 1929
- Pro nedostatek finančních prostředků přestavbu kolejiště v letech 1932 – 1934 přerušili. Práce pokračovaly až v roce 1935.
- Výsledkem investiční činnosti bylo zejména:
 - přeložení dvoukolejné trati žst. Sedlec-Kutná Hora – žst. Kolín až na okraj nádraží směrem k Labi,
 - nové předjízdné koleje pro nákladní vlaky na straně bývalé Severozápadní a Státní dráhy,
 - elektrické osvětlení nového i původního kolejiště celé stanice,
 - zařízení pro vozební úkony parních lokomotiv, seřadovací nádraží se svážným pahrbkem (harfa),
 - výtažné koleje do obou svazků předjízdných kolejí,
 - nová stavědla a doplnění dalších návěstidel.

Přestavba a rozšíření kolejiště v letech 1929-1936

- Nejobtížnější práce, tj. převedení provozu na nová kolejiště, se uskutečnily v roce 1936
- Dne 30. března 1936 pro nákladní vlaky zprovoznili nové východní zhlaví severozápadního osobního nádraží a seřadovací nádraží na 2. traťovou kolej (pravá ve směru z žst. Sedlec-Kutná Hora) a dne 1. dubna 1936 na 1. traťovou kolej (levá)
- Dne 15. května 1936 ČSD zprovoznily seřadovací nákladní nádraží, tj. předjízdné koleje a spádoviště na straně bývalé Státní dráhy.
- Obvody nových kolejišť obsluhovala nová stavědla
- Rozšířené elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení projekt rozmístil do devíti stavědel.
- Na bývalé Státní dráze vzniklo nové zhlaví při vjezdu do nákladních kolejí

Přestavba a rozšíření kolejiště v letech 1929-1936

- Obsluhovalo je nové stavědlo „A“ s běžným přístrojem vz. 5007.
- Instalována byla i nová návěstidla od/do Záboří nad Labem
- Stavědlo A zůstalo v provozu až do dne 18. dubna 1945, kdy při náletu bylo zničeno
- Původní stavědlo č. 1 nedoznalo změn.
- Úpravy zaznamenalo stavědlo č. 2, neboť v jeho obvodu do staniční koleje č. 2 zapojili novou kolejovou spojku „S1“ z kolejiště nového stavědla č. 7.
- Také mechanickou část řídicího přístroj vz. 5000 bylo nutné rekonstruovat. Pro vazbu se stavědlem A postavili v dopravní kanceláři, po levé straně řídicího přístroje, šestipolový řídicí přístroj Rank vz. 5007

Železniční mapa ČSD 1937



Légende. Vysvětlivky.

Chemins de fer d'État. Dráhy státní.

	Direction Plzeň
	Ředitelství Plzeň
	Direction Praha
	Ředitelství Praha
	Direction Hradec Králové
	Ředitelství Hradec Králové
	Direction Brno
	Ředitelství Brno
	Direction Olomouc
	Ředitelství Olomouc
	Direction Bratislava
	Ředitelství Bratislava
	Direction Košice
	Ředitelství Košice

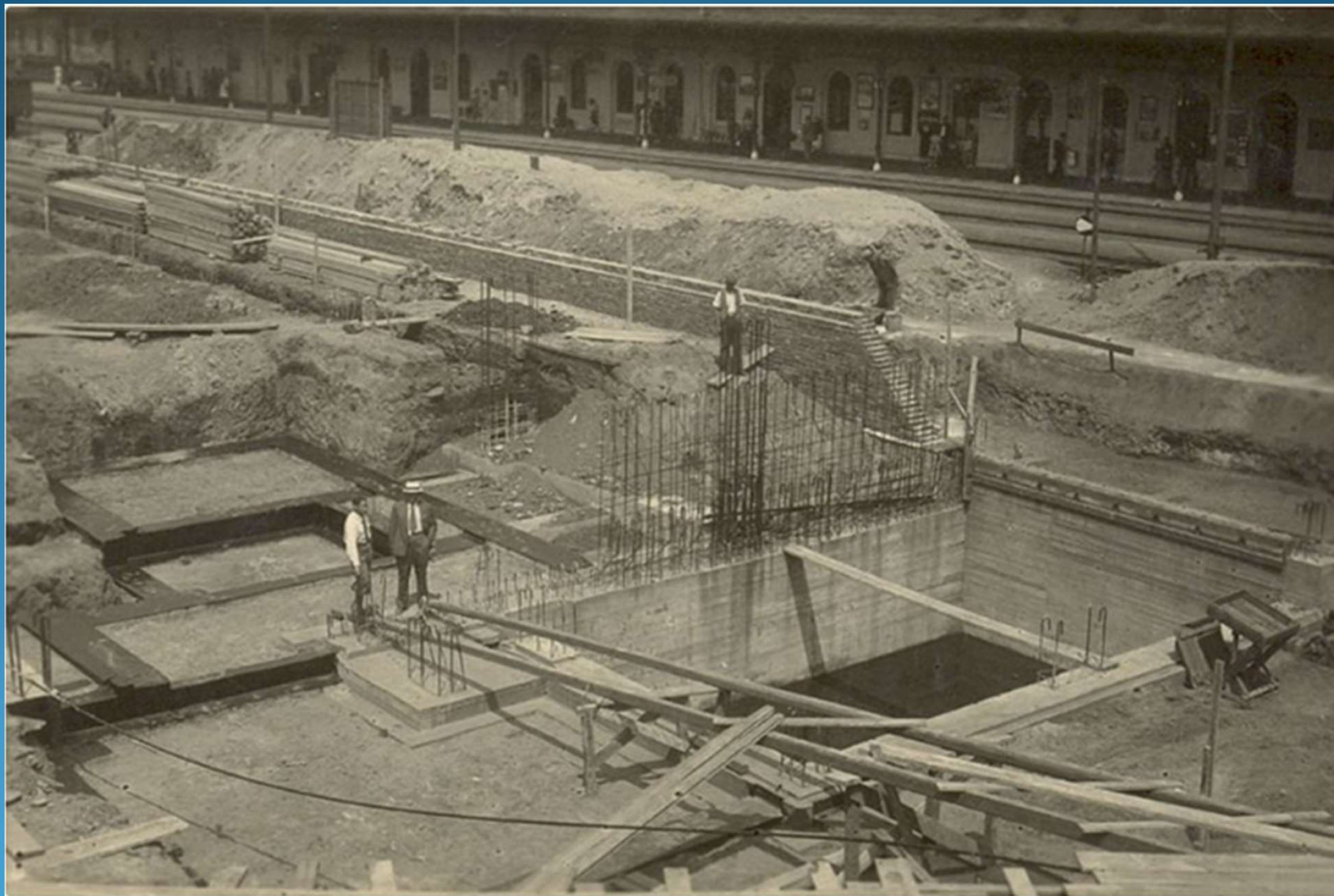
Kolín - železniční stanice, druhá výpravní budova (1900)



Lávka pro cestující přes kolejiště Společnosti státní dráhy postavená v letech 1881-1882 na náklad města Kolín. Vpravo nová dopravní a administrativní budova třetí nádražní budovy (1940)



Kolín - železniční stanice výstavba podchodů (1936)



Kolín výstavba současné odbavovací haly, vlevo nejstarší nádražní budova (1937)



Kolín nádražní budova po dokončení (1940)



Kolín - zastávka (1940)



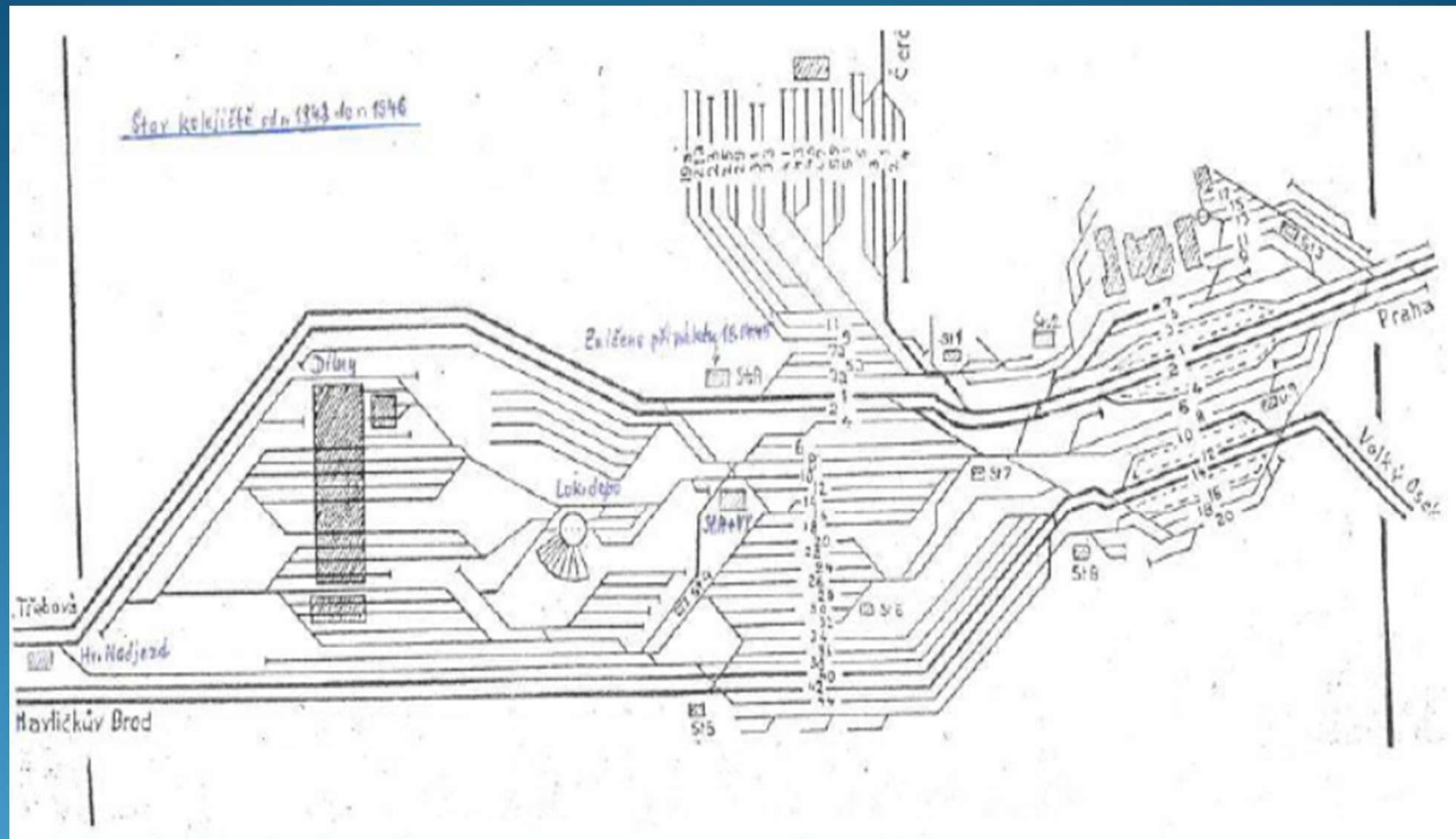
Výstavba železničního uzlu v letech 2. světové války

- Výstavba podchodu a ostrovních nástupišť změnila kolejové řešení osobního nádraží
- Rovněž vyvolala rozsáhlé úpravy zabezpečovacího zařízení
- Bylo nutné přemístit řídicí přístroj ze společné výpravní budovy do nové provozní budovy
- Dále bylo nutné upravit zabezpečovací zařízení na St.9, St.8, St.2 a St.3
- Rozsáhlé byly úpravy především na St.3, které bylo nutné osadit novým přístrojem 5007 a stavebně rozšířit
- V roce 1940 započala ve volném prostoru mezi Státní dráhou a výtažnou kolejí nad spádovištěm nová výstavba nové lokomotivní výtopny a dílen pro opravu kolejových vozidel
- K výtopně i dílnám položili příjezdové koleje napojené do skupiny nákladních kolejí obvodu stavědla A, což vyžadovalo rekonstrukci stavědlového přístroje vz. 5007

Výstavba železničního uzlu v letech 2. světové války

- V roce 1943, se zřetelem na nebezpečí leteckých náletů na železniční uzly, byly z kolejiště u stavědla č. 7 vloženy kolejové spojky s výhybkami, které umožnily propojení do traťové koleje č. 2 a č. 1 hlavní trati Česká Třebová – Praha.
- Spojky představovaly zálohu a využily se až v roce 1945 při obnově rozbombardovaného seřadovacího nádraží.
- Provozně významnější bylo vložení, asi jeden km dlouhé, jednokolejné spojovací koleje „S3“ napojené odbočnou výhybkou „A“ z druhé traťové koleje ve směru do Kolína na Pardubice na traťovém hradle (odbočce) „Nadjezd“. Spojka „S3“ umožňovala objezd seřadovacího nádraží.
- Po náletu dne 18. dubna 1945 tato spojka umožnila, po 30 hodinových opravách železničního svršku, průjezdy vlaků. Využívala se i nadále. V současnosti, díky její obousměrnosti, je intenzivně vytížena

Kolejiště v letech 1943-1946



Návrh na elektrodynamické zabezpečovací zařízení stanice Kolín z roku 1943

Překlad

Protektorátní dráhy Čechy a Morava
Ministerstvo dopravy a techniky,
Správa železniční dopravy
Ref. 27 Praha

Věc:

Kolín, definitivní zabezpečovací zařízení.

Jak nám bylo určeno na poradě konané 11. června t.r., předkládáme krátkou cestou předběžný návrh firmy Vereingte Eisenbahn Signalwerke G.m.b.H-Blockwerk Berlín (zastoupenou zdejší firmou Siemens-Technische Industrie A. G. Prag X.) na elektrodynamické zabezpečovací zařízení stanice Kolín.

Poznámka.

Ve firmě Siemens-Technische Industrie A. G. Prag X. byla firma Elektrotechna, vyrábějící m. j. pro železniční zabezpečovací zařízení hradlové skříně úplné a tzv. podpěrná relé.

Návrh na elektrodynamické zabezpečovací zařízení stanice Kolín z roku 1943

Seznam příloh:

- 1) Náčrt ovládacího přístroje na stavědle 1
- 2) Ovládací přístroj stolového provedení na spádovištním stavědle 2
- 3) Náčrt ovládacího přístroje na stavědle 3
- 4) Čtyřřadový ovládací přístroj na ústředním řídicím stavědle 4
- 5) Čtyřřadový ovládací přístroj na stavědle 5
- 6) Náčrt pomocného stavědla 3
- 7) Náčrt pomocného stavědla 4
- 8) Plán kolejiště a kabelový plán stavědel 1, 2 a 3
- 9) Plán kolejiště a kabelový plán stavědla 4
- 10) Plán kolejiště a kabelový plán stavědla 5 a pomocných stavědel 3,4
- 11) Náčrt místnosti napájecího systému stavědla 1
- 12) Náčrt místnosti napájecího systému stavědla 2
- 13) Náčrt místnosti napájecího systému stavědla 3
- 14) Náčrt místnosti napájecího systému stavědla 4
- 15) Náčrt místnosti napájecího systému stavědla 5
- 16) Předběžné finanční náklady Dohromady 16 příloh

v.z. Ing. Blažej

Návrh na elektrodynamické zabezpečovací zařízení stanice Kolín z roku 1943

Protectoratebahnen Böhmen und Mähren ~~Protectorat dráhy Čech a Moravy~~

EISENBAHNDIREKTION PRAG ~~ŘEDITELSTVÍ DRÁH PRAHA~~

Postanschrift: Eisenbahndirektion Prag ~~Adresa: dopisárna Ředitelství dráhy Praha~~
Drahtwort: E. B. D. Prag ~~Telegrammy: E. B. Praha~~
Besuche: Dienstag, Mittwoch 10 - 12 ~~Návštěvy: v úterý a ve středu 10 - 12~~
Postscheck Prag 42.800*3 ~~Post. check Praha 42800*3~~ Telefon: 254-51, 362-64

An das
Ministerium für Verkehr und
Technik, Eisenbahnverwaltung,
Ref.27 **Prag**

Ihre Zeichen/~~Vaše značky~~ Ihre Nachricht vom/~~Vaše zpráva~~ Unsere Zeichen/~~Naše značky~~ Datum
IV Ts 2/91-1943 12.VI.1943
zur Z.4275/10-39-IV Ts-43

Betreff:
Vác:
Kolín, definitive Sicherungsanlage.

Wie bei der am 11.Juni d.J.stattgefundenen Beratung uns angeordnet wurde, legen wir in der Beilage den Vorentwurf der Firma Vereinigte Eisenbahn Signalwerke G.m.B.H.Blockwerk /vertreten durch die hiesige Firma Siemens-Technische Industrie A.G.Prag X./ für die Starkstromsicherungsanlage Kolín im kurzem Wege vor.

Verzeichnis der Beilagen:

- 1/ Hebelwerkskizze Stellwerk 1
- 2/ Tischhebelwerk für Ablaufanlage Stw.2
- 3/ Hebelwerkskizze Stellwerk 3
- 4/ Vierreihenhebelwerk Befehlstellwerk 4
- 5/ Vierreihenhebelwerk Stw. 5
- 6/ Hebelwerkskizze Hilfsstellwerk 3
- 7/ Hebelwerkskizze Hilfsstellwerk 4
- 8/ Gleis- und Kabelplan Stw. 1,2 und 3
- 9/ Gleis und Kabelplan Stw. 4
- 10/ Gleis und Kabelplan Stw. 5, Hilfsstw.3,4.
- 11/ Raumskizze der Strolieferungsanlage Stw. 1,
- 12/ Dtto Stw. 2
- 13/ Dtto Stw. 3
- 14/ Dtto Stw. 4
- 15/ Dtto Stw. 5
- 16/ Kostenvoranschlag. Zusammen 16 Beilagen.

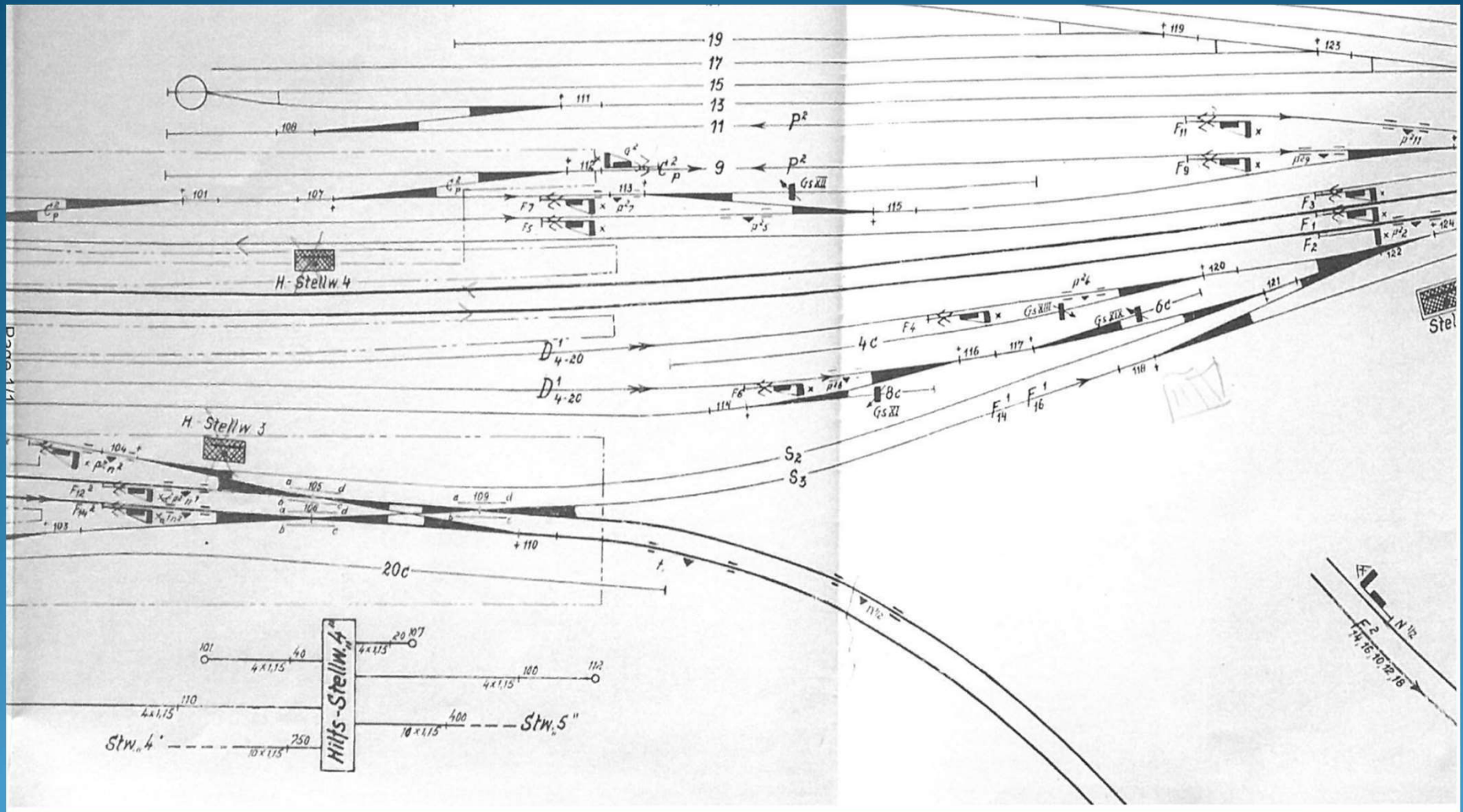
Es wird gebeten, in der Antwort Tag und Zeichen dieses Schreibens anzugeben und über jede Angelegenheit getrennt zu schreiben.

i. l. J. H. H. H.
~~Prosíme, abyste v odpovědi uvedli číslo a datum
číslo dopisu a o kolik věci psal v roce~~

K. Fi 24/IV

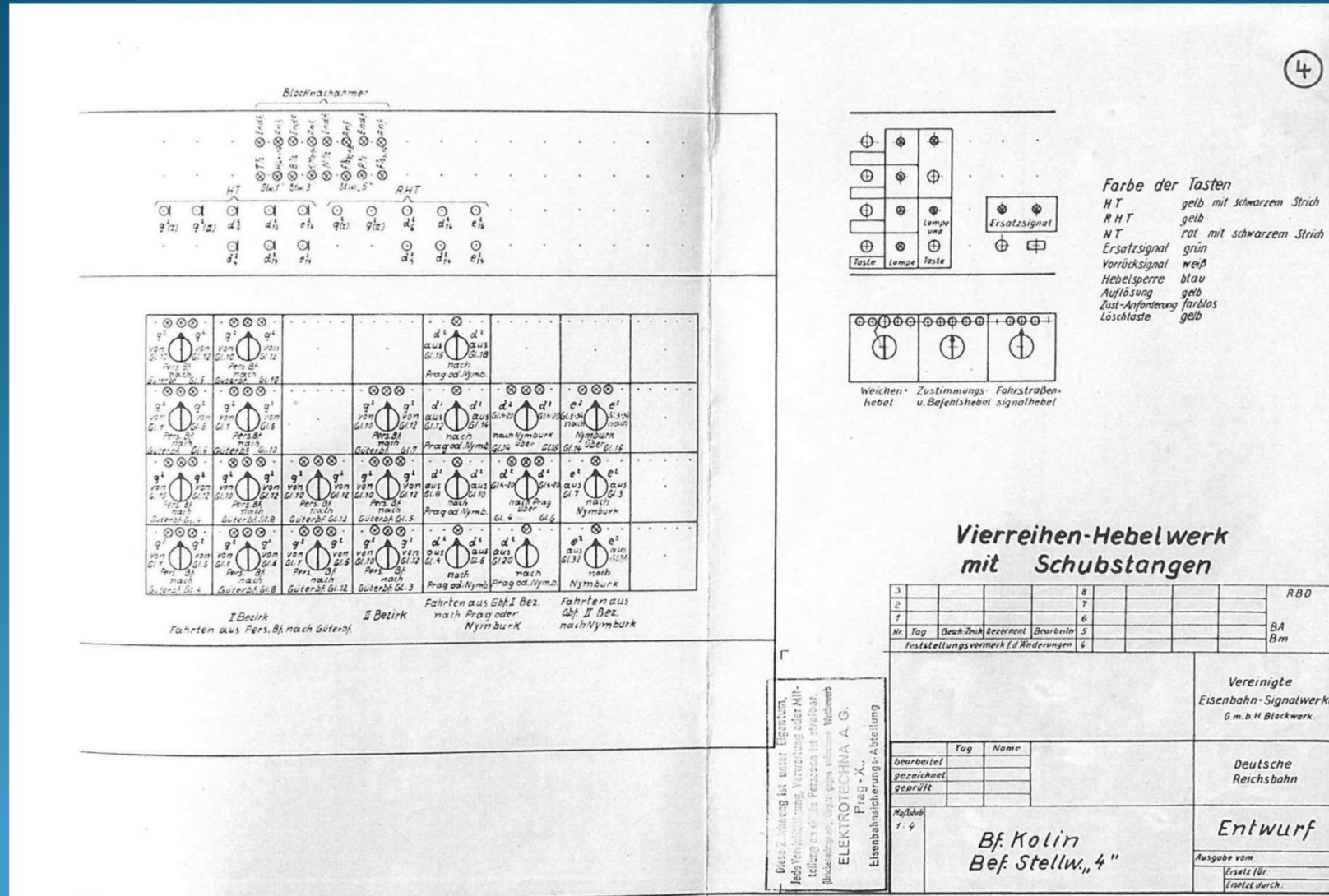
Originál
nabídky

Návrh na elektrodynamické zabezpečovací zařízení stanice Kolín z roku 1943



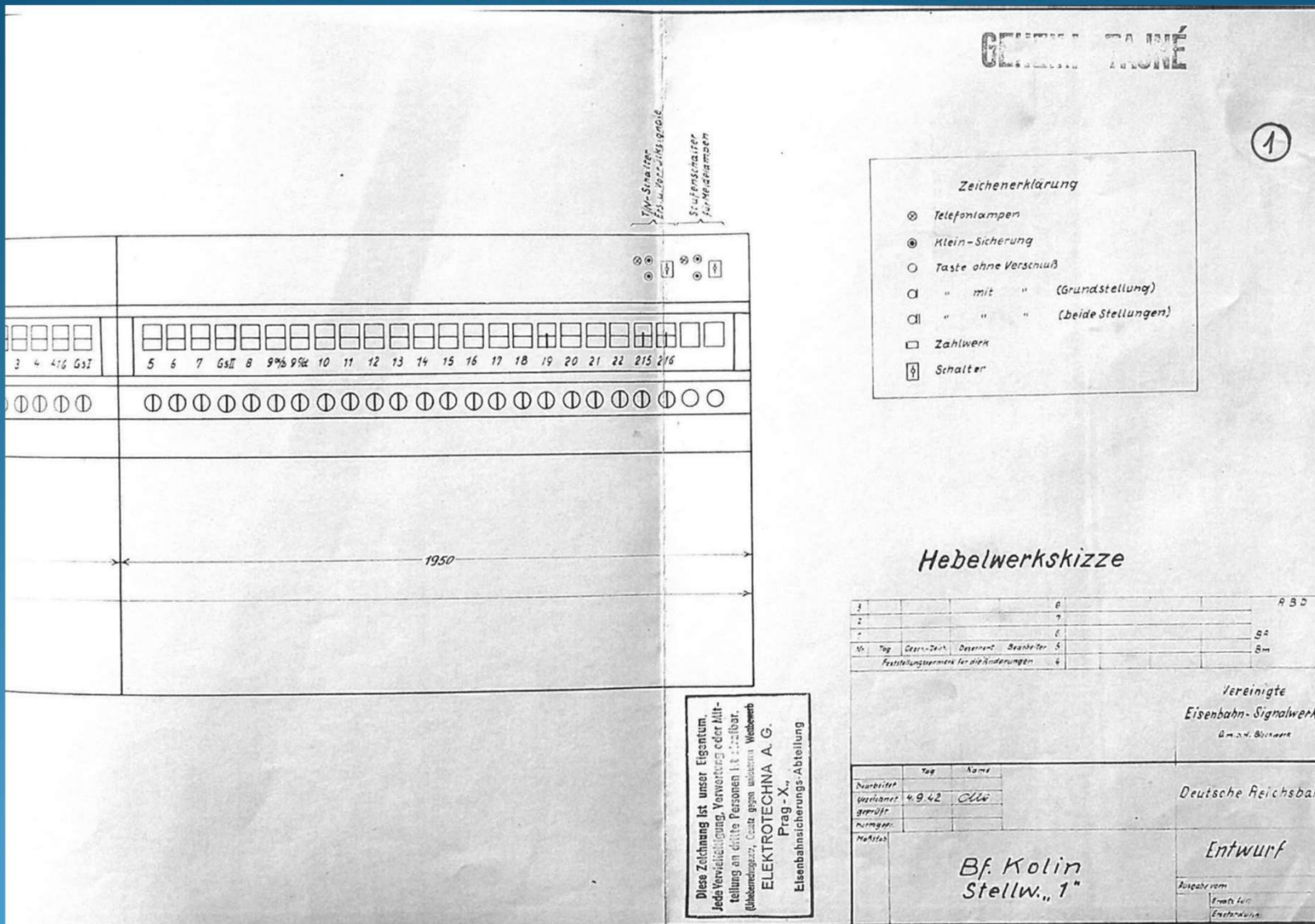
Plán kolejiště v obvodu osobního nádraží

Návrh na elektrodynamické zabezpečovací zařízení stanice Kolín z roku 1943



Návrh řídicího stavědla 4

Návrh na elektrodynamické zabezpečovací zařízení stanice Kolín z roku 1943



Návrh závislého stavědla 1

Nálety na stanici Kolín letech 1944-1945

- Kolín patřil už před válkou k významným železničním uzlům a průmyslovým centrům a za války se jeho význam ještě zvýšil.
- Byla tu kapacitní rafinerie ropy, válečná výroba obrněných vozidel v Tatře a dvě chemičky, v nichž se vyráběl i smutně proslulý smrtící plyn CYKLON B.
- Velké překladové a nákladové nádraží sloužilo zase k formování vojenských transportů na východ.
- Proto se také dostalo do hledáčku spojeneckých leteckých sil.
- Celkem se město stalo cílem čtyř spojeneckých náletů.

Nálety na stanici Kolín letech 1944-1945

- První nálet na Kolín 24. srpna 1944 proběhl ve stejný den jako na Pardubice. Toho dne měl svaz letounů B-24 Liberator letící z Itálie za úkol bombardovat rafinerii Vacuum Oil A. G.
- Stejný cíl byl bombardován dne 28. 12. 1944. Tato rafinerie leží v Zálabí, proto zde došlo samozřejmě i k poškození železniční trati Kolín – Velký Osek.
- Stejný cíl měl i třetí nálet dne 15. 3. 1945, který provedly letouny B-17 od 15. letecké armády USAAF. Při tomto náletu byla poškozena i vagonka Tatra Kolín, v té době již převedena na válečnou výrobu.
- Poslední nálet na Kolín provedly letouny B-17 od 8. letecké armády USAAF z Velké Británie dne 18. 4. 1945. Během náletu byl zasažen železniční uzel a poškozena továrna na výrobu draselných louhů a další podniky.

Nálety na stanici Kolín letech 1944-1945



Starokolínská silnice po náletu

Nálety na stanici Kolín letech 1944-1945



Nákladové nádraží po náletu 18.4.1945

Nálety na stanici Kolín letech 1944-1945



Nákladové nádraží po náletu 18.4.1945, v pozadí místní nádraží

Květnové povstání 1945



Transportní vlak jedoucí na pomoc Praze, vlevo původní St.3

Příjezd vlaku prezidenta dr. Beneše 16.5.1945



Lokomotiva 387.032 včele vlaku

Příjezd vlaku prezidenta dr. Beneše 16.5.1945



Doprovodný obrněný vlak Moskva na kolínském nádraží

Příjezd vlaku prezidenta dr. Beneše 16.5.1945



Přivítání pana prezidenta s chotí

Příjezd vlaku prezidenta dr. Beneše 16.5.1945



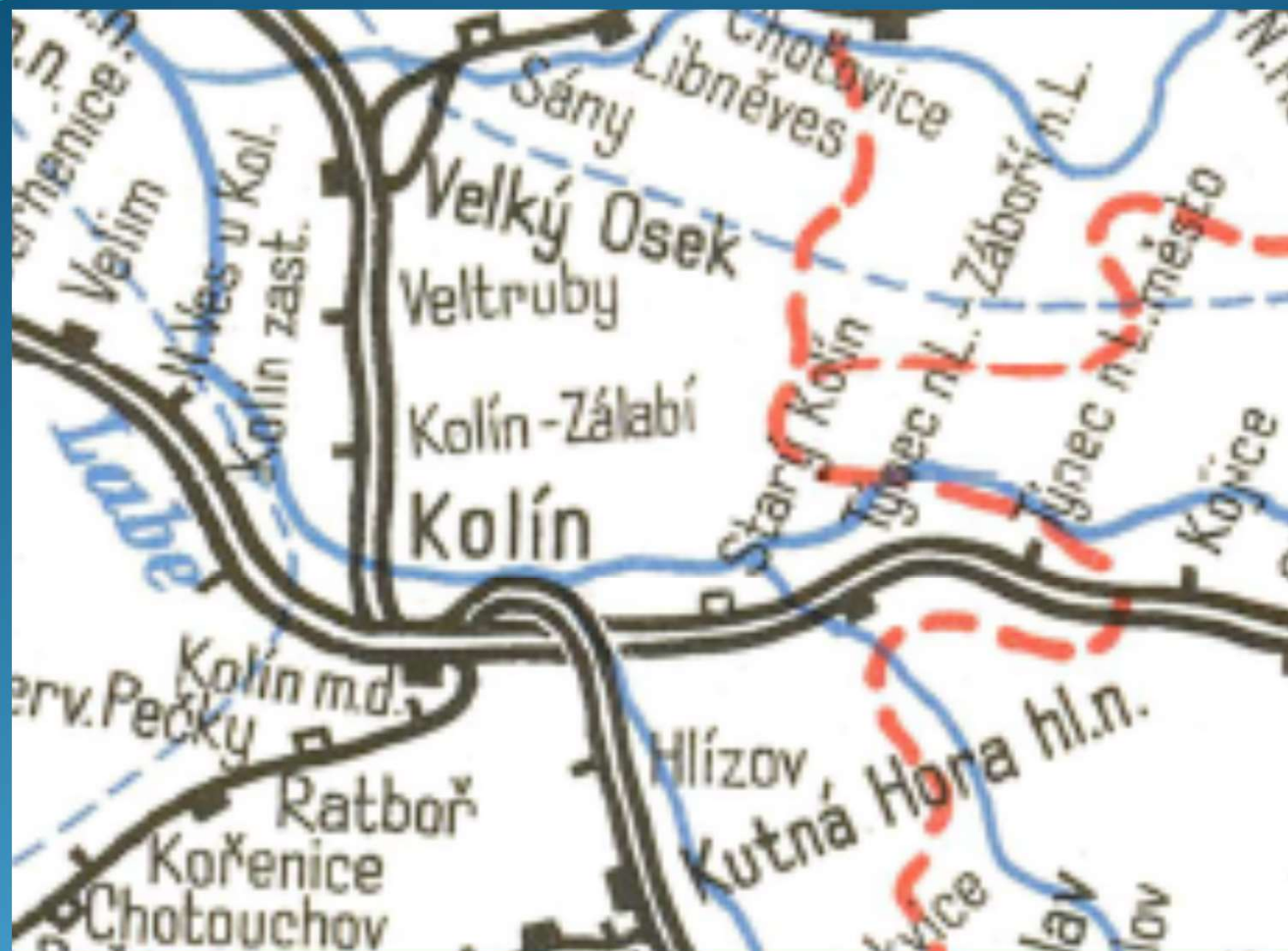
Podpis do pamětní knihy

Příjezd vlaku prezidenta dr. Beneše 16.5.1945



Doprovod, ministr Svoboda, ministr Nosek a přednosta Schleis

Železniční mapa ČSD 1953



VYSVĚTLIVKY

	Dvůkolejné dráhy		Stanice
	Jednokolejné dráhy		Zastávka a nákladíště
	Elektrické dráhy		Zastávka
	Úzkorozchodné dráhy		Řeky
	Lanovky		Sídla krajů

Ústřední stavědlo staničního reléového zabezpečovacího zařízení s cestovým systémem stavění jízdních cest

- ❖ Zařízení ústředního stavědla vyprojektoval leningradský ústav Giprotranssignalsvjaz v bývalém SSSR.
- ❖ Zařízení vyrobili rovněž v SSSR.
- ❖ Po obtížích s koncepcí definitivního kolejiště dodavatel, po 1. lednu 1954, zahájil vnitřní montáž zařízení. Do ústřední obsluhy bylo postupně zapojeno 160 výhybkových jednotek. Zkušební provoz zařízení započal dne 14. května 1959 a trvalý provoz pak od 29. července 1959.
- ❖ Dne 28. srpna 1959 byl aktivován tříznakový jednosměrný automatický blok mezi Kolínem a Velkým Osekem.
- ❖ Bez traťového zabezpečovacího zařízení zůstal mezistaniční úsek Kolín – Ratboř

Ústřední stavědlo staničního reléového zabezpečovacího zařízení s cestovým systémem stavění jízdních cest

- Přes veškeré úsilí zařízení nebylo zprovozněno uceleně.
- Kutnohorské zhlaví bylo stavebně ukončeno až v r. 1961.
- Kutnohorské zhlaví u stavědla č. 5 zůstalo obsluhováno signalistou, takže musela být zřízena závislost mezi tímto a ústředním stavědlem.
- Kolejové obvody pro zjišťování volnosti traťových oddílů v obou kolejích směrem do Kutné Hory byly přepnuty do závislostí ústředního stavědla v roce 1961.

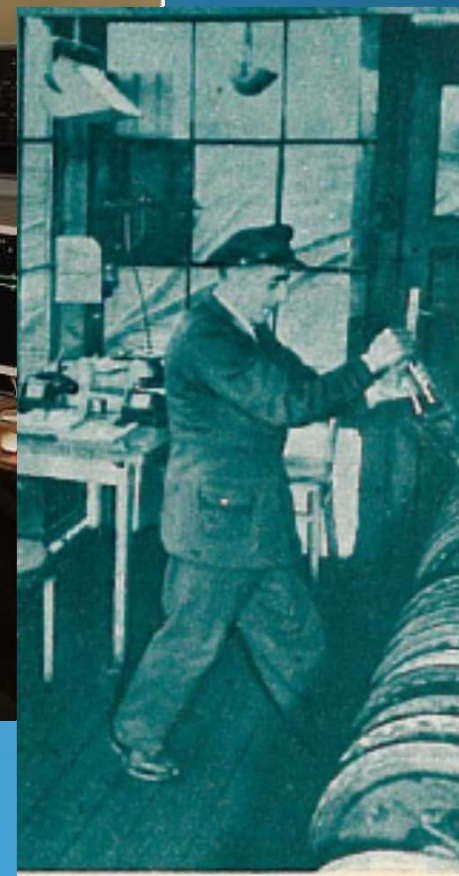
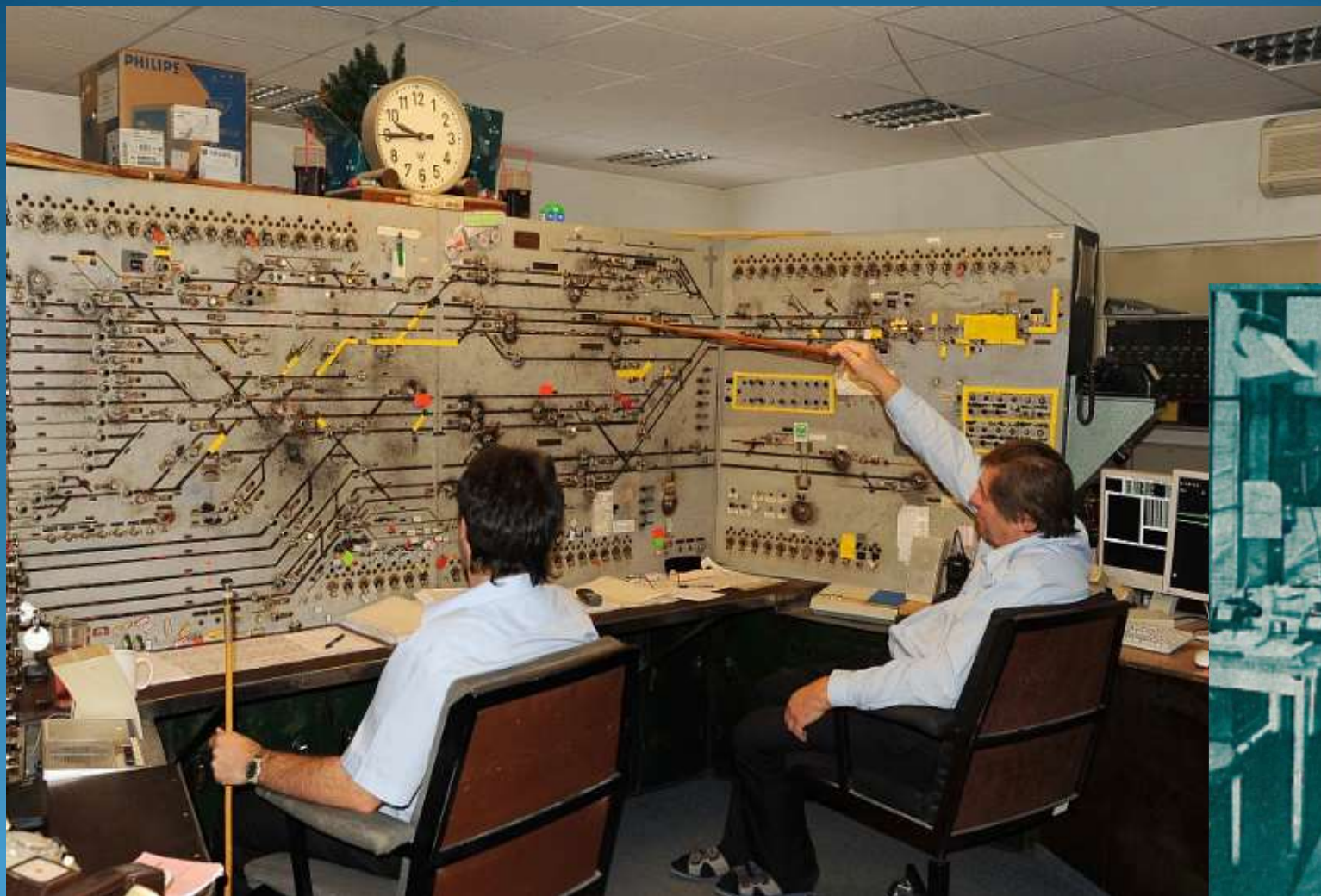
Ústřední stavědlo staničního reléového zabezpečovacího zařízení



Zprava projektanti Jurev
a Vasiljev, uprostřed
náčelník stanice Hejduk



Ústřední stavědlo staničního reléového zabezpečovacího zařízení, dole St.8



Ústřední stavědlo staničního reléového zabezpečovacího zařízení



Kolín na jaře 1968, foto Ondřej Řepka



464.072, Kolín, 17.3.1968

Kolín na jaře 1968, foto Ondřej Řepka



E 669.1119, Kolín, 17.3.1968

Kolín na jaře 1968, foto Ondřej Řepka



E 669.1119, 464.072 Os 1231 na Těšnov,
354.1163 Os 1245 z Čáslavi, Kolín, 17.3.1968

Kolín na jaře 1968, foto Ondřej Řepka



E 669.1143 a M 144.006, Kolín, 18.3.1968

Kolín na jaře 1968, foto Ondřej Řepka



E 499.138 veze R 423 z Brna, Kolín, 20.3.1968

Kolín na jaře 1968, foto Ondřej Řepka



423.0141 Os 3711, Kolín, 20.3.1968

Kolín na jaře 1968, foto Ondřej Řepka



456.127, Kolín, 4.5.1968

Kolín na jaře 1968, foto Ondřej Řepka



Výpravní budova žst. Kolín, 4.5.1968

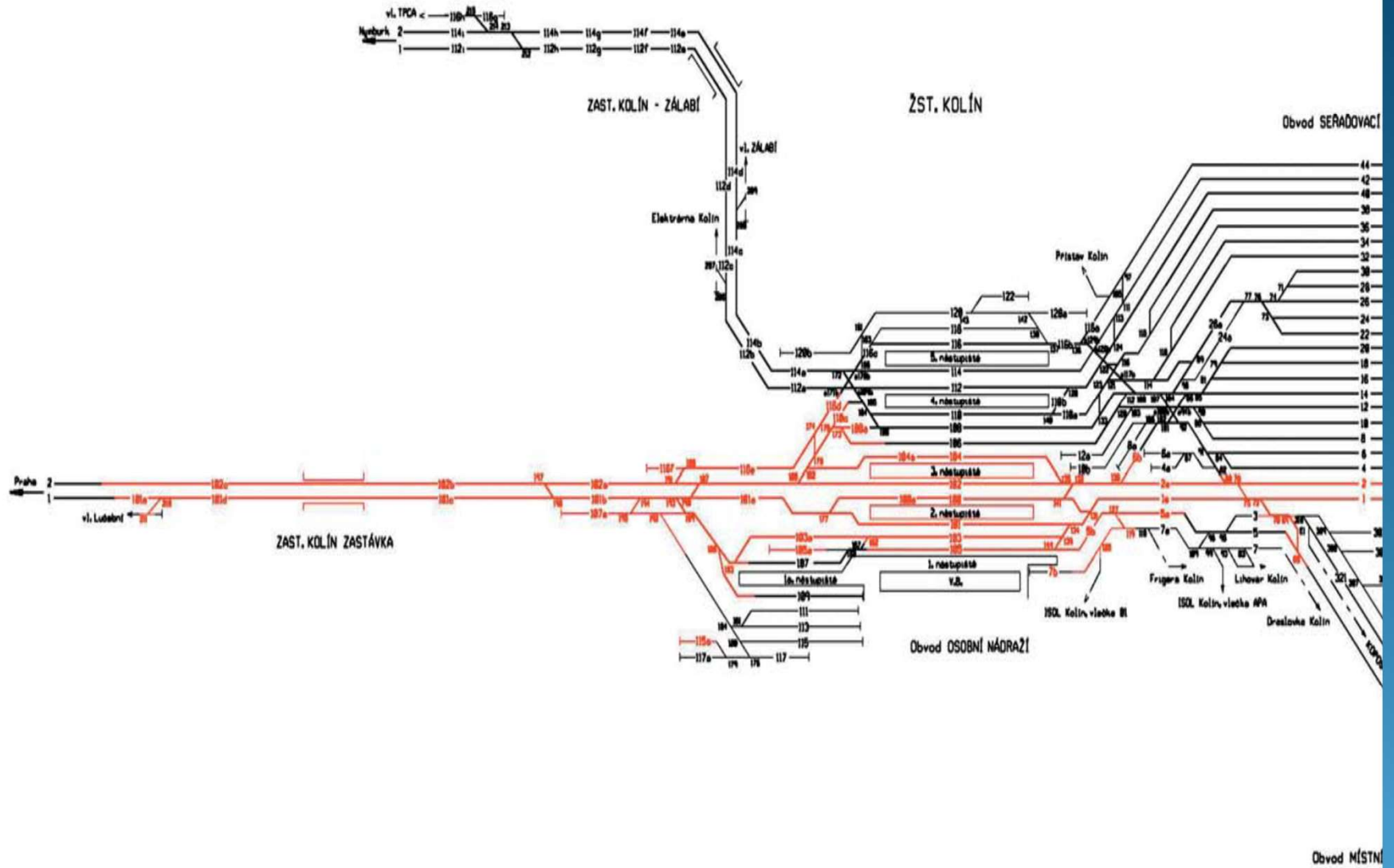
Sanační průjezd železničním uzlem Kolín

- Od roku 1960 až do roku 2006 se stav kolejiště v Kolíně nezměnil.
- V souvislosti s výstavbou I. TŽK bylo nutno provést některé změny vedoucí ke zvýšení průjezdové rychlosti v hlavních průjezdných kolejích.
- Největší omezení rychlosti – až na 60 km/h – představovalo v osobním nádraží třebovské zhlaví střed, tj. obvod bývalého stavědla č. 2.
- Stavba leží na trati Česká Třebová - Praha, od žkm 343,850 až do žkm 349,940.

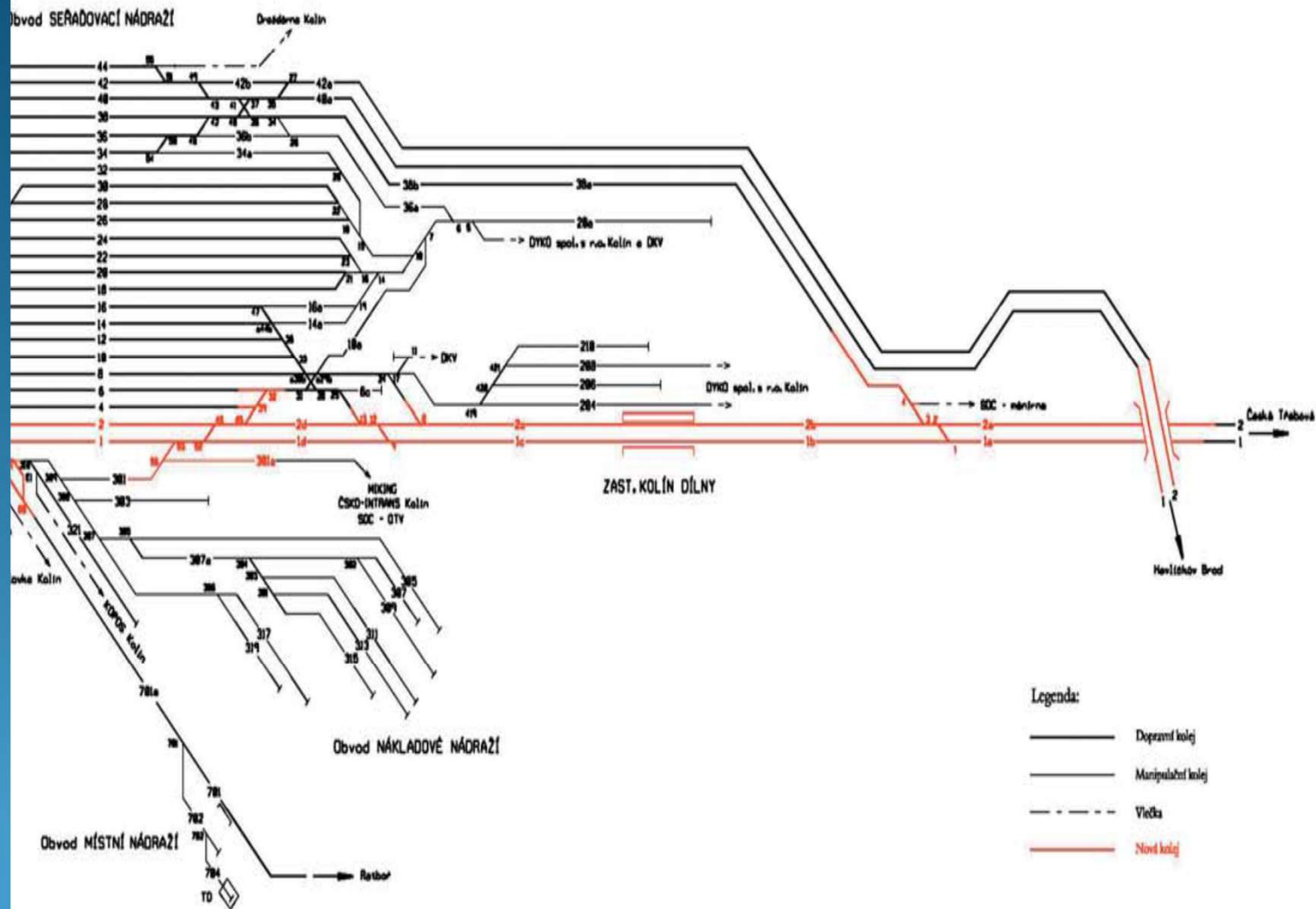
Sanační průjezd železničním uzlem Kolín

- Do hlavních kolejí trati Česká Třebová – Praha byl vložen kolejový rošt pro kolejnice tvaru UIC 60 na železobetonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním v délce 11 700 m.
- U ostatních kolejí pak regenerovaný svršek R 65 s tuhým upevněním v délce 960 m, nový svršek v délce 450 m a použitý s kolejnicemi tvaru S49 rovněž s tuhým upevněním v délce 500 m.
- Do hlavních kolejí bylo vloženo 34 kusy nových výhybek tvaru UIC 60, 4 kusy tvaru S49, 4 kusy regenerovaných tvaru S49 a 11 kusů regenerovaných tvaru R 65.

Sanační průjezd železničním uzlem Kolín



Sanační průjezd železničním uzlem Kolín



Kolín - zastávka 2009



Železniční stanice Kolín po rekonstrukci pražské zhlaví 2009



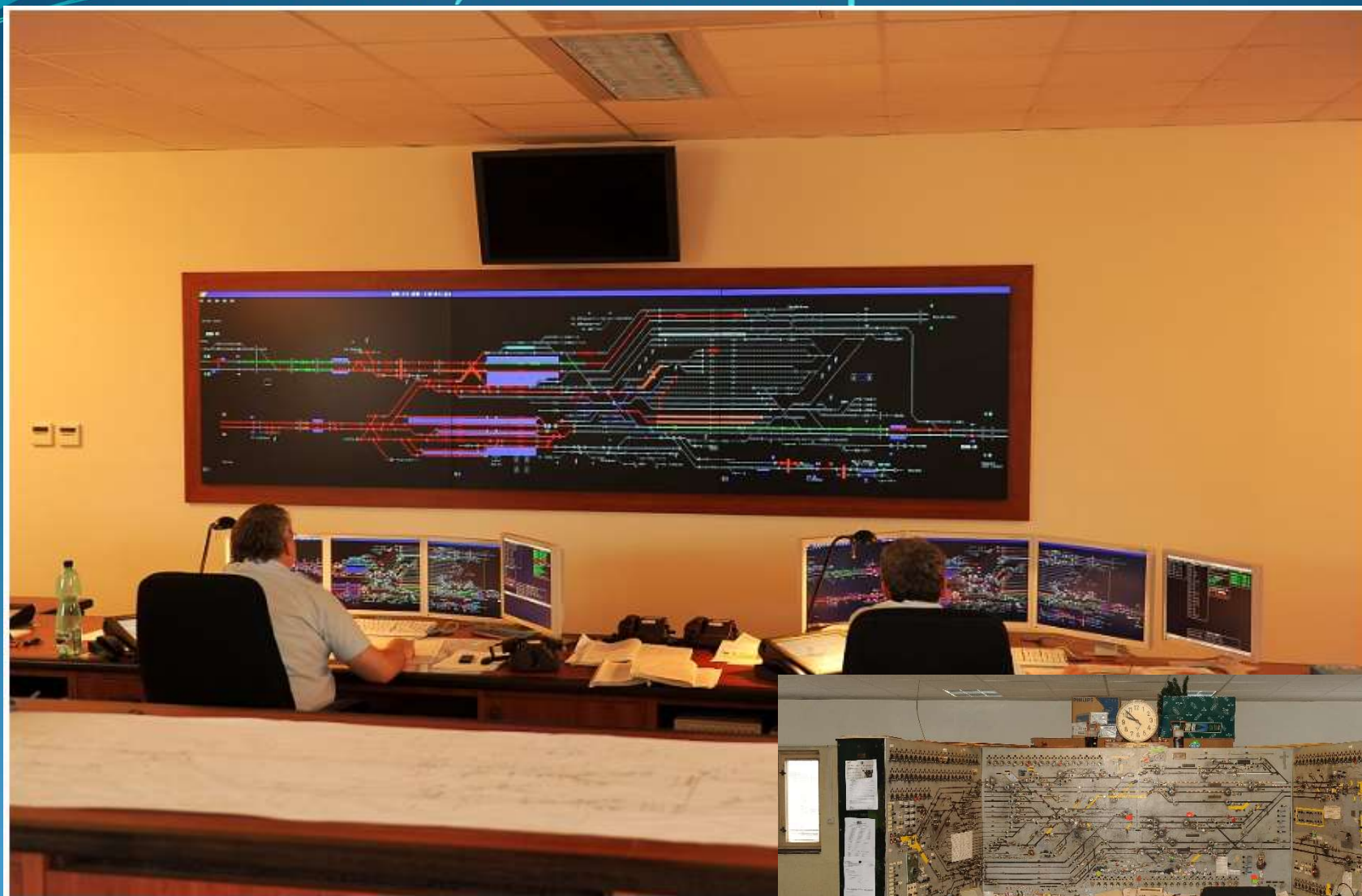
Železniční stanice Kolín podchod pro cestující 2009



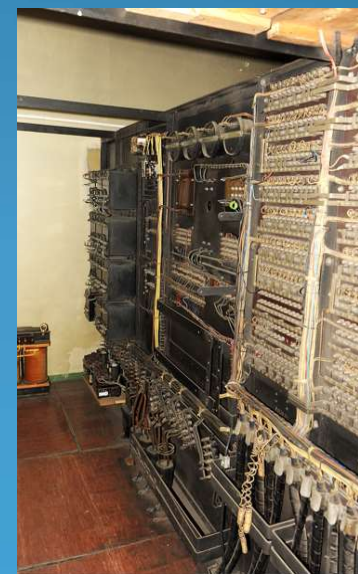
Nové stavědlo v sobě slučuje provozy technologické v přízemí a provozy řízení stanice z dopravní kanceláře v prvním patře budovy.



ŽST Kolín, nové ovládací pracoviště JOP



ŽST Kolín, nové zabezpečovací zařízení ESA 11



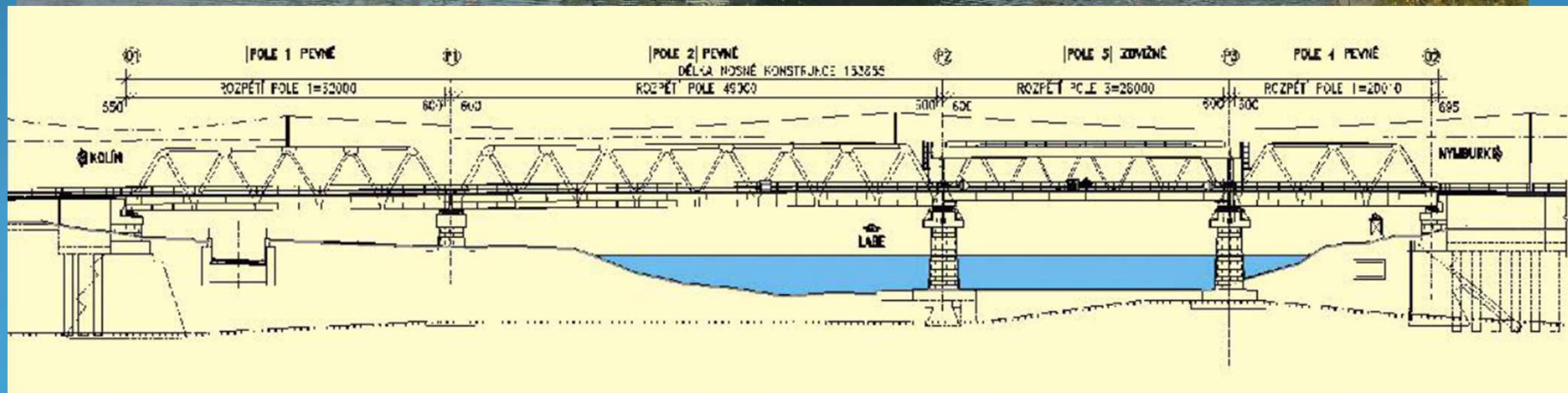
Zastávka Kolín dílny procitla k novému životu.



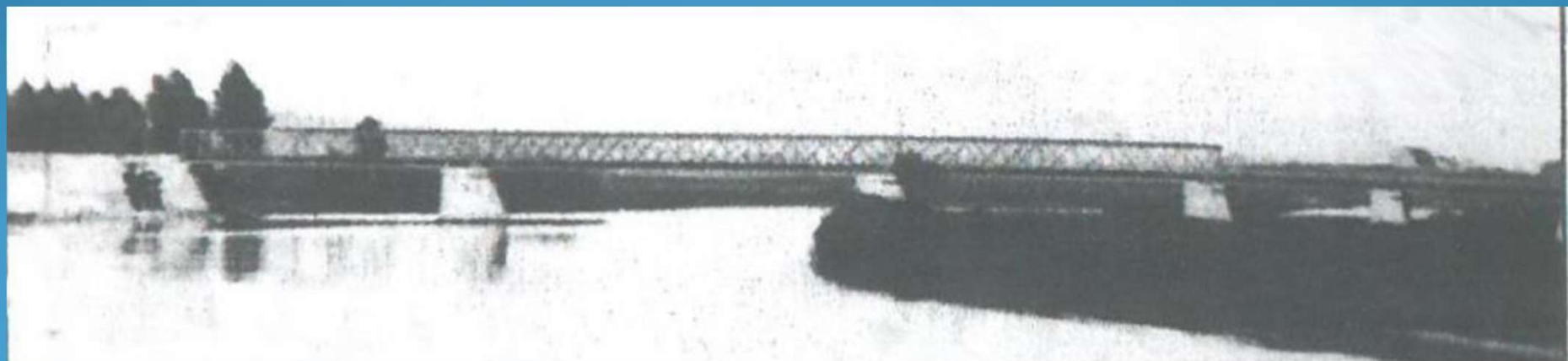
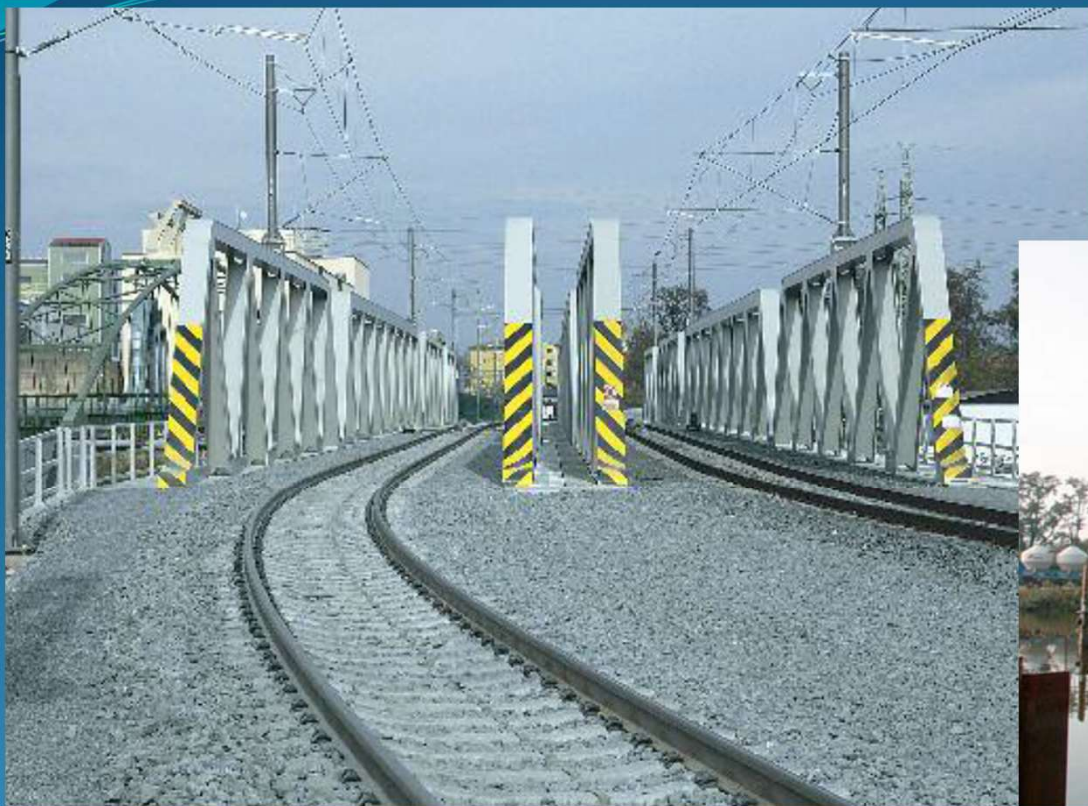
Rekonstrukce křížení dvou důležitých tratí u Kolína: do Havlíčkova Brodu (nahore) a do České Třebové- pod úhlem 60 stupňů



Stavba “Rekonstrukce železničního mostu Kolín” řešila propojení se stavbou “Sanační průjezd železničním uzlem Kolín”. Vznikl návrh pozoruhodného zvedání jednoho pole.



Stavba "Rekonstrukce železničního mostu Kolín" - ukončení 2010



Stavba „ETCS – I. koridor úsek Kolín–Břeclav st. hr. Rakousko/Slovensko



Stavba byla slavnostně zahájena dne 27. 9.2012 odborným seminářem „Koridor E: traťové zařízení ERTMS v České republice“, konaným v žst. Kolín

Historie výpravních budov v Kolíně

- První nádražní budova byla v Kolíně postavena v letech 1844–45 na konci ulice Dukelských hrdinů bezprostředně proti staré poště, tedy před východem z dnešní budovy.
- Od roku 1900 byla tato budova využívána jako nástupiště pro místní dráhu Kolín – Ledebčko a pro potřeby nákladového nádraží.
- Již v roce 1871 totiž byla otevřena nová velkolepá odbavovací budova ležící uprostřed kolejiště (v prostoru dnešního 3. a 4. nástupiště) společná pro obě železniční společnosti

Historie výpravních budov v Kolíně

- Na přelomu 30. a 40.let 20.století pokračovaly práce na osobní stanici, v rámci kterých byly v letech 1940-41 zbořeny obě starší nádražní budovy
- Současně s tím byla v letech 1937-40 postavena podle návrhu architektů Vladimíra Weisse a Josefa Zemana dnešní staniční budova s funkcionalistickými prvky.
- Nová odbavovací budova byla slavnostně otevřena 9. prosince 1940. Již v době svého vzniku proto byla obyvateli Kolína stavba kritizována jako nedostatečná a málo reprezentativní pro tak významný železniční uzel i samotné město.
- Sgrafita v odbavovací hale ve stylu socialistického realismu byla doplněna na počátku 50. let 20. století a pocházejí od malíře a grafika Zdeňka Kazdy a malíře Vlastimila Květenského.

Kolín - železniční stanice, odbavovací hala (2013)



Kolín - nádražní budova (2017)



Kolín – přednádraží 2019



Poděkování

Na závěr bych chtěl poděkovat za poskytnuté materiály a fotografie:

- ❖ Panu Ing. Vladimíru Kellnerovi
- ❖ Panu ing. Tomáši Konopáčovi
- ❖ Panu Jiřímu Švejkovi
- ❖ Panu Ing. Ondřejovi Řepkovi
- ❖ Panu Ing. Vladimíru Fišarovi

Děkuji Vám za pozornost
lapacek@komovia.cz