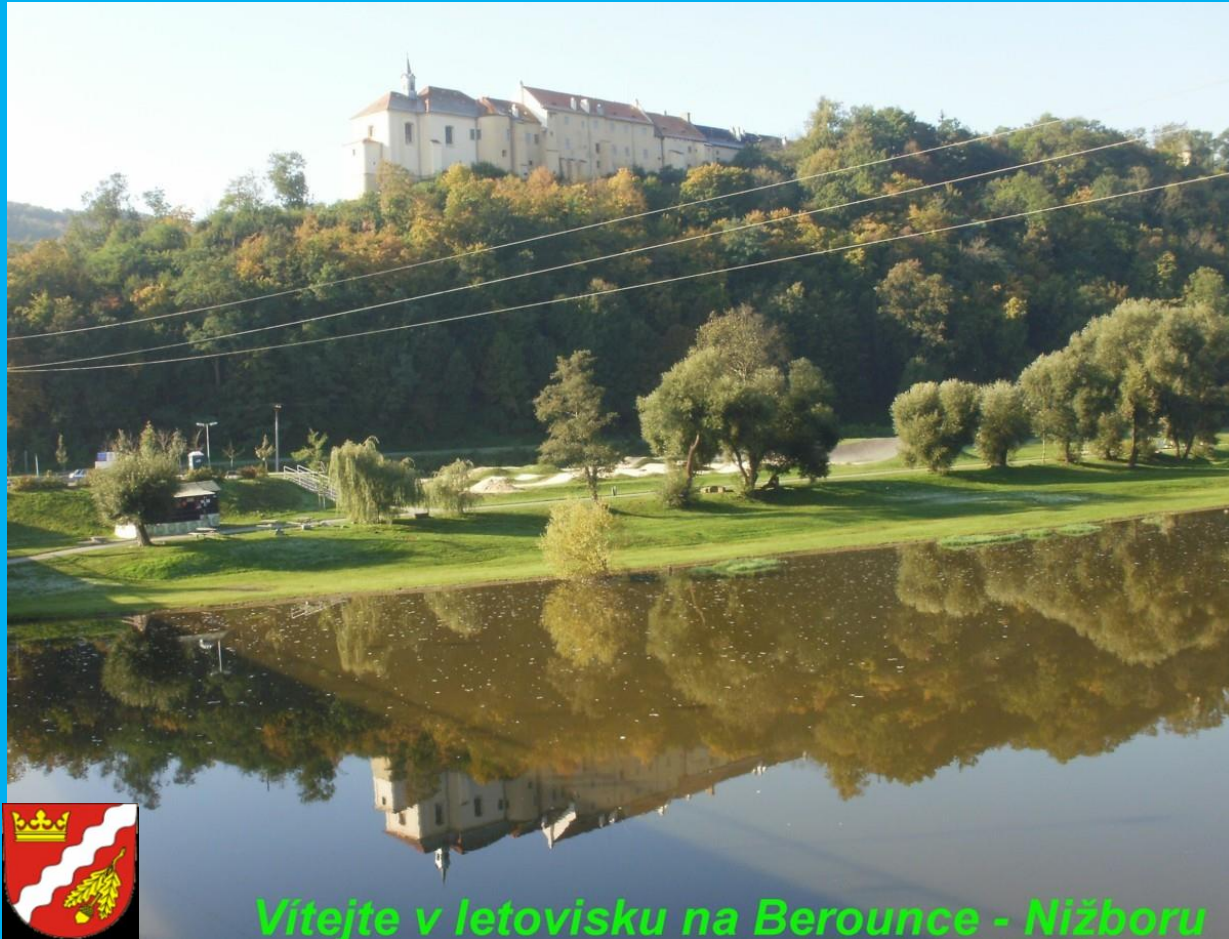


AKCE H + Z

Nižbor září 2013



Vítejte v letovisku na Berounce - Nižboru



Bývalý staniční sklad v žst Nižbor adaptovaný Tomášem Hanákem na stylovou hospůdku Old Railroad PAB. Dne 30.9.2013 zde proběhla akce spojená s přednáškou o historii výstavby tratě Rakovník-Beroun doplněná promítáním starších a novějších obrázků z této železniční trati



Interior Railroad PUB



Posezení na starých lavicích železničních vozu



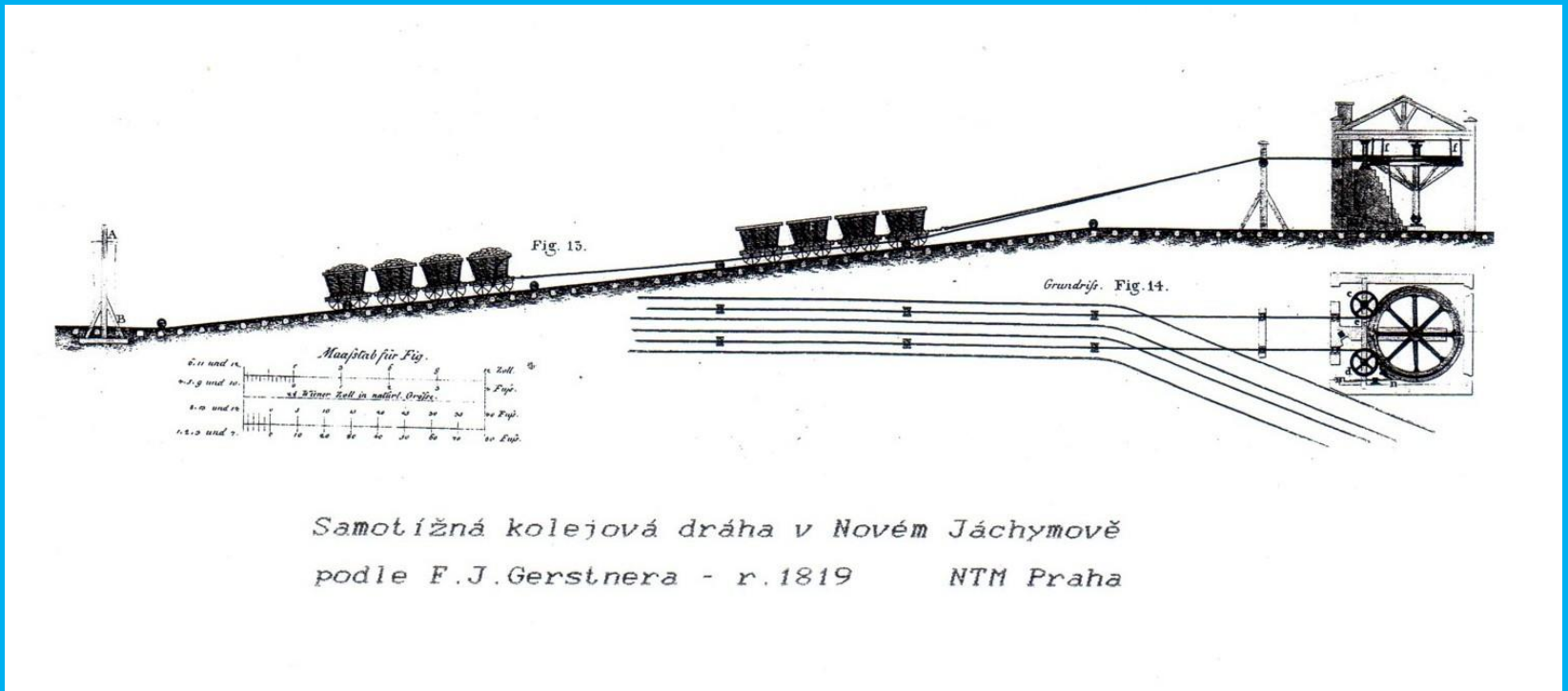
A přece se točí...

Transverzální dráha

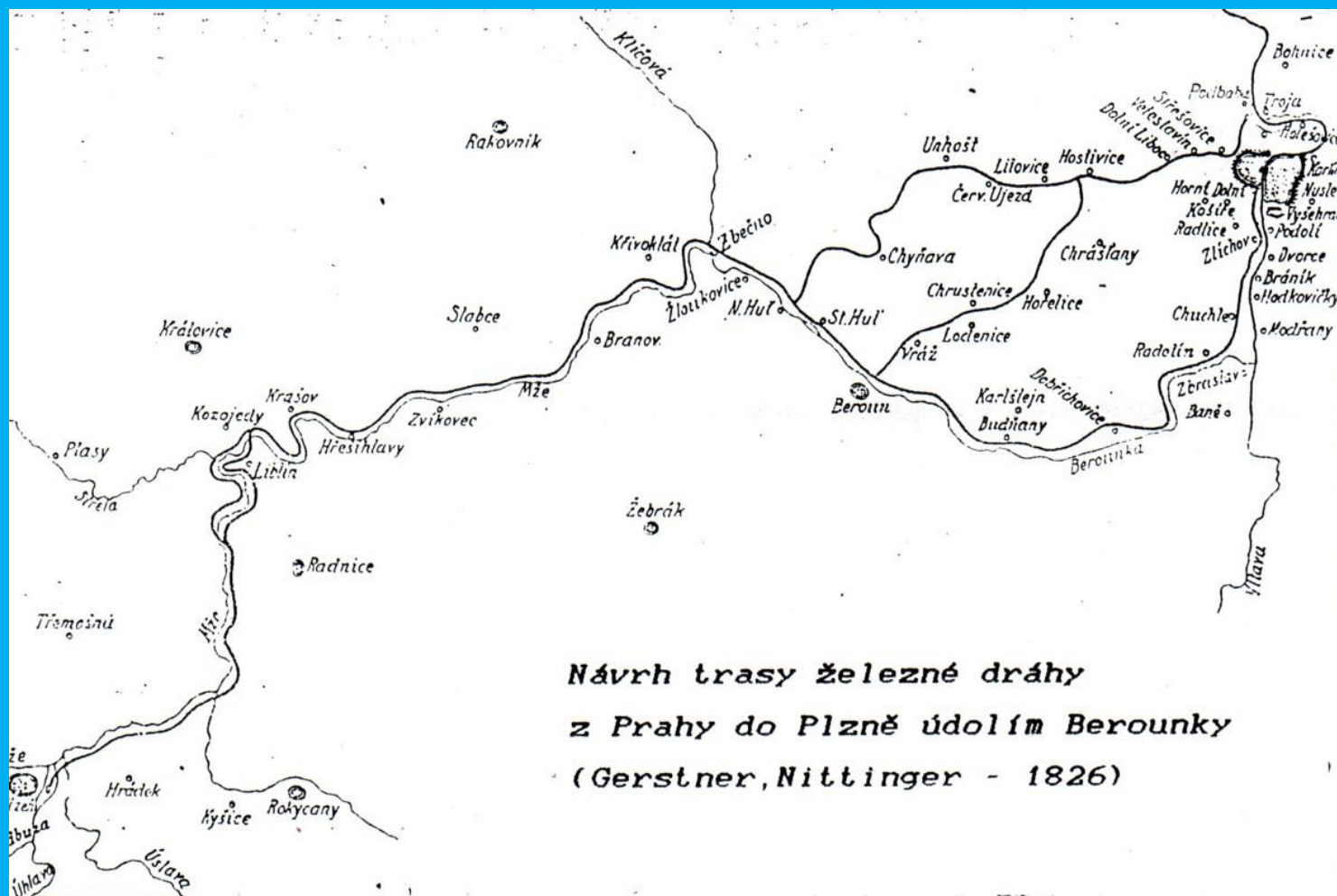
Beroun - Rakovník

Produkce a režie: Tomáš Hanák

Námět a scénář : Jiří Zahradník



Vůbec první železná dráha v Čechách nebyla budějovicko - linecká koněspřežka, ale kolejová drážka postavená od ústí tzv. Josefské štoly ke skládce železné rudy a dále k vysokým dřevouhelným pecím v Novém Jáchymově na Křivoklátsku. Byla vybudována podle návrhu ředitele pražské stavovské polytechniky prof. Františka Josefa rytíře Gerstnera. Model drážky se nachází v pražském NTM



**V návrhu trasy železné dráhy z Prahy do Plzně údolím Berounky z roku 1826
byly navrhovány tři výchozí varianty z Prahy do Křivoklátu**



Listina privilegia pro saukromau společnost v Čechách ke zřízení dřevěné a železné dráhy z Prahy do Plzně

My František I. z Boží milosti císař Rakauska, král Jeruzaléma, Říma, Uherska, Čech, Lombardie a Benátek, Dalmatie, Chorwatska, Slawonska, Galicie, Madimira a Illyrie, arcivogwoda Rakauský, velkowiedowoda Krakowský, wogwoda Lotrinský, Salcburský, Štyrský, Korutanský, Krinský, Bukowinský, Horno- a Dolno-slezský, velkokníže Sedmihradský, markrabě Morawský, knížecí hrabě Sabsburský a Tirolský atd. atd.

Čelikož nás saukromá společnost v Čechách co negoddaněgi požádala o udělení wplutného privilegia ke stavbě dřevěné a železné dráhy mezy Prahou a Plzní, rozhodli gme se v uwážení obecné užitečnosti tohoto podniku uwezené společnosti wyžádané privilegium na 50 po sobě gdaucjch let s těmito koncesemi a za těchto podmínek co negmilostiwěgi udělit:

Za prvé:

Dwedená společnost gest opráwněna k provedení privilegia gj negmilostiwěgi uděleného ke stavbě přibrat ještě dalssj účastnjky, gestliže wssak by se měla stát wřegnau akciowau společností, ge powinna předložit své stanowy k předchozímu schwalení.

Za druhé:

Atkoli toto privilegium ge omezeno gen na dráhu z Prahy do Plzně a zřízení jiných odbočnjch drah podobného druhu by znouwu wyžadovalo zwlásstnj powolenj a předchozí progednání, powoluje se nicméně společnosti zřizowat i takowěto vedlejšsj dráhy pro dowoz stavebnjch materiálů, awšak s tím dodatkem, že koby tyto dráhy měly zůstat zachowány i po dokončení wystawby hlavní dráhy, bylo by třeba gessťe zažádat o zwlásstnj powolenj.

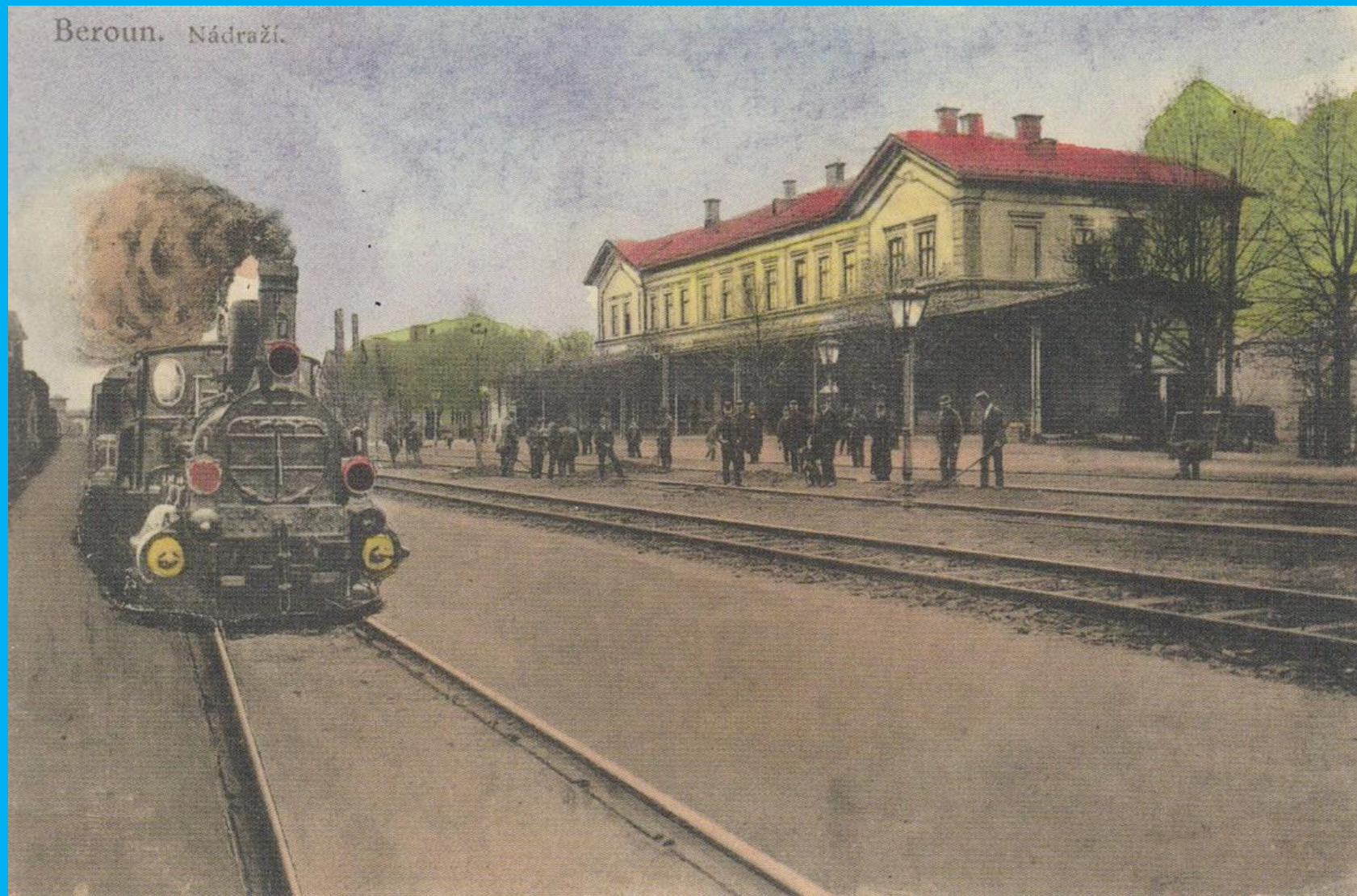
Úvodní část Císařského privilegium ke stavbě železné dráhy z Prahy do Plzně údolím Berounky



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



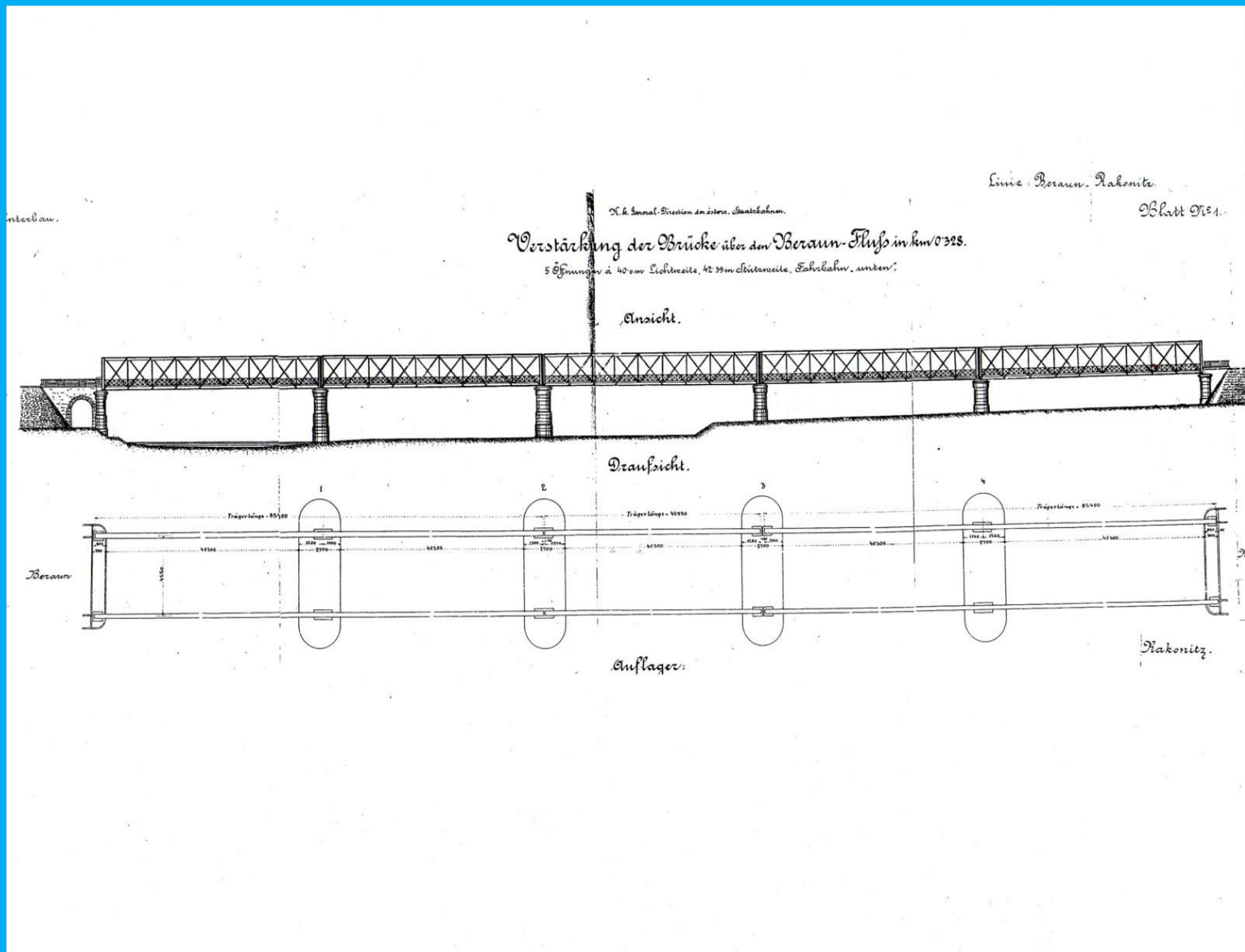
Na trať vyjíždíme z Berouna, kde byla v 80. letech 19. století postavena výtopna



Náš vlak krátce zastavil před novou berounskou staniční budovou a pokračoval na trať do Rakovníka...



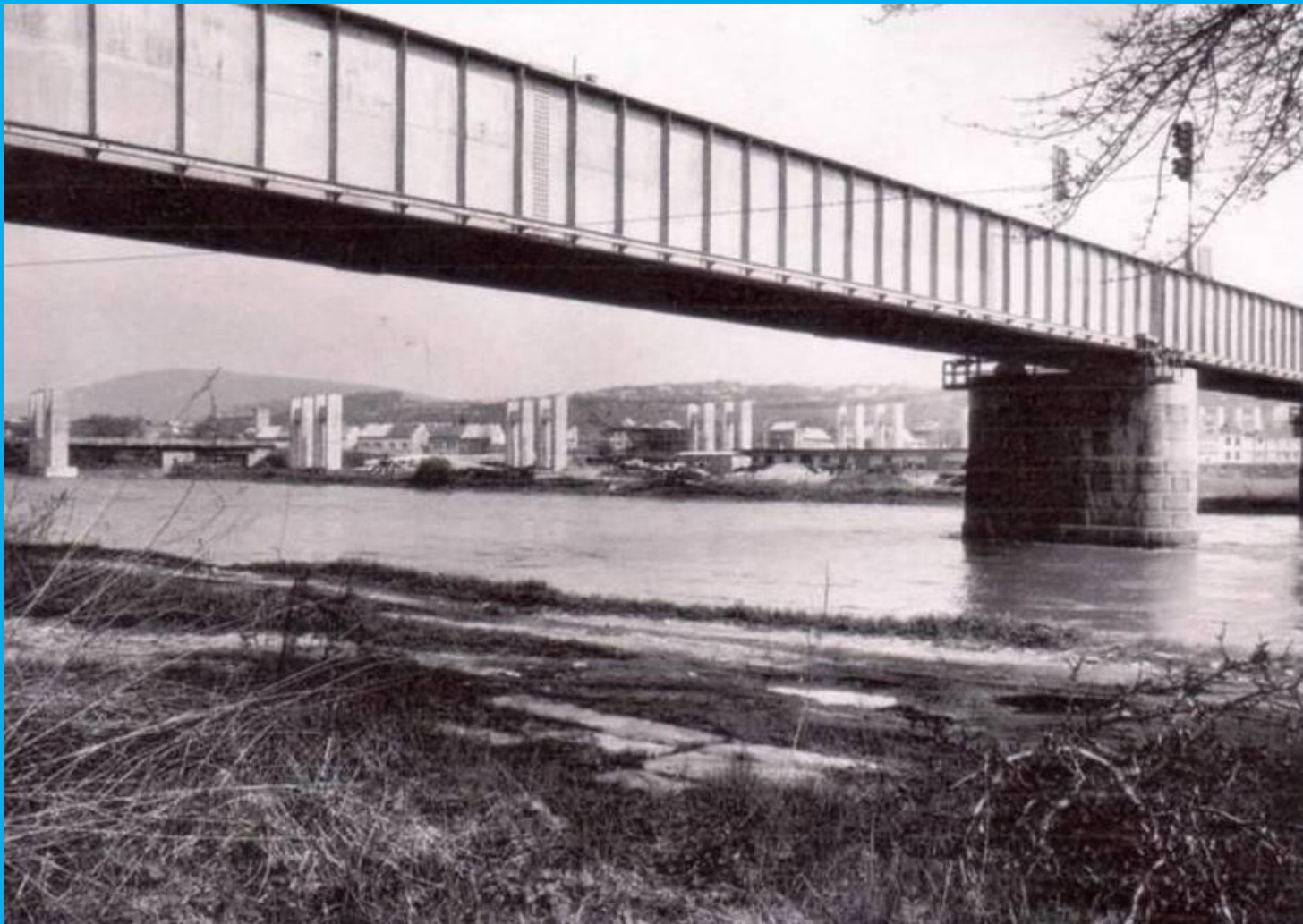
a po opuštění berounské stanice přešel přes příhradový most v Berouně z roku 1875



Berounský most na jednom z výkresů původní stavební dokumentace transverzální železnice Rakovník-Protivín



K výměně původní mostní konstrukce berounského železničního mostu došlo v roce 1976



Nový železniční most v Berouně s plnostěnnou mostní konstrukcí a lávkou pro pěší



Snímek železniční stanice Beroun-Závodí z počátku 20. století, kdy do ní přijel náš vlak



Projíždíme přes přejezd staré císařské silnice v Berouně-Závodí – na obrázku je bývalý strážní domek se závorářským stanovištěm, z něhož se obsluhovaly mechanické závory



Další strážní domek s původním závorářským stanovištěm stojí dosud u Eternitky. Obsluhovaly se z něho mechanické závory přes silnici z Berouna do Kladna



Po několika stech metrech přejíždíme přes klenutý můstek u autokempu pod vrchem Plešivcem a další ...



...železniční most v Hýskově přes místní komunikaci



Starší pohled na Starou Huť n. Berounekou se železárnami, nahoře na kopci pod Plešivcem se nachází obec Hýskov. Na snímku druhý dům zleva dole je nádraží ve Staré Huti nad Berounekou.



**Stanice Stará Huť nad Berounkou – snímek z 20. let minulého století.
Stanice byla přejmenována na Hýskov po 2. světové válce**



Pohlední mládenci z vlaková čety z trati Beroun-Rakovník z období 1. světové války



Osazenstvo železniční stanice Stará Huť n. Berouňkou ve 30. letech minulého století



Telegraf ve stanici Stará Huť n. Berounekou s notně ošoupanou deskou telegrafního stolu svědčí o zvýšeném pracovním úsilí výpravčích této stanice s frekventovanou vlečkou do místních železáren s obratem 60-70 vozů/za 24 hodin!



Řídící přístroj v dopravní kanceláři žel. stanice Hýskov z druhé poloviny 90. let minulého století je „zdařilou“ kombinací starých mechanických verglů s elektrickými hejblátky a žárovčičkami



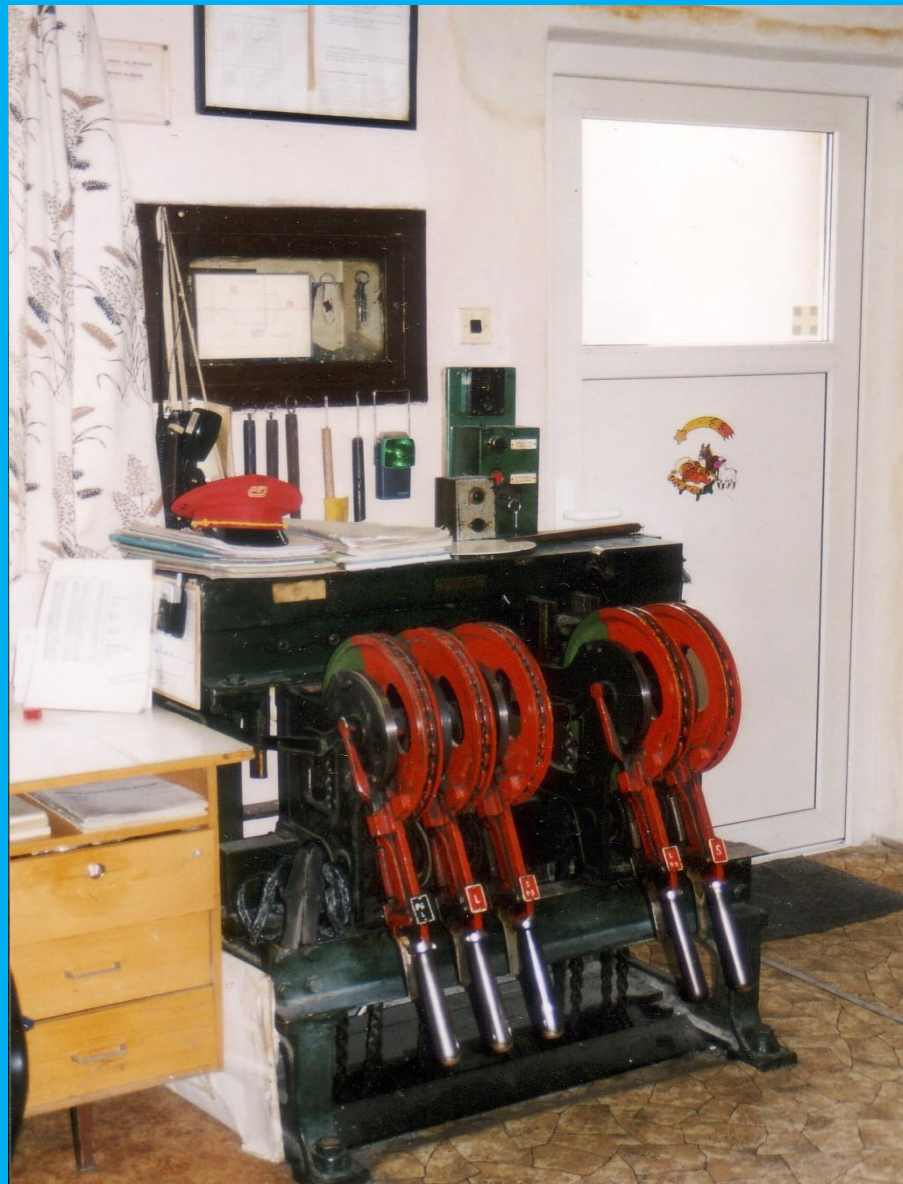
Výhybkářské stanoviště č.2 v žel. stanici Hýskov ve druhé polovině 90. let minulého století se vyznačuje zajímavou kombinací zabezpečovací techniky s hotelovým interiérem



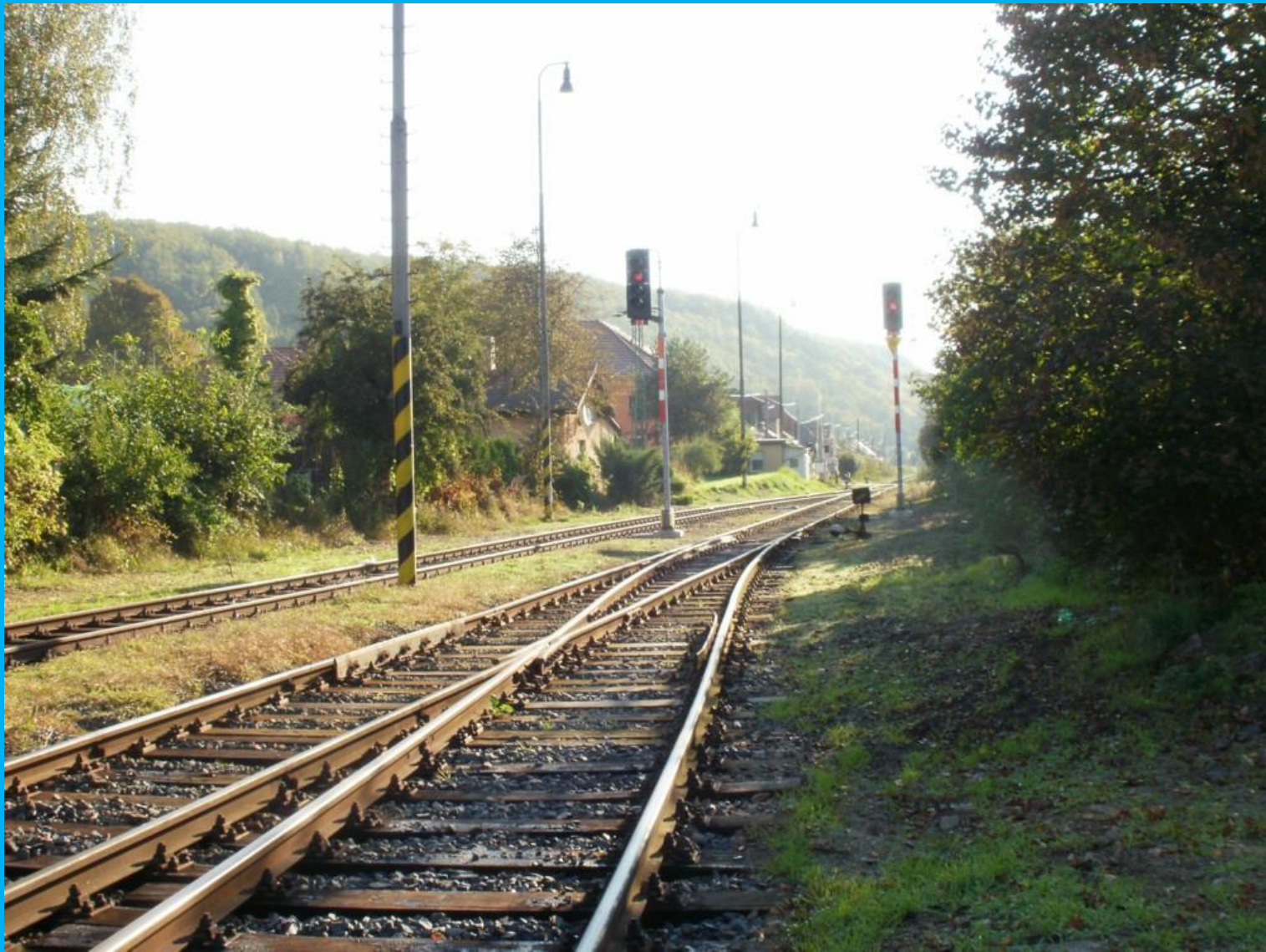
Automatické závory na trati mezi Hýskovem a Nižborem nahradily původní mechanické závory dálkově obsluhované z výhybkářského stanoviště č. 2 ve stanici Hýskov



Stanice Nižbor. V pozadí za výpravní budovou se nachází původní skladiště, nyní restaurace Old Railway PAB, místo konání akce H+Z



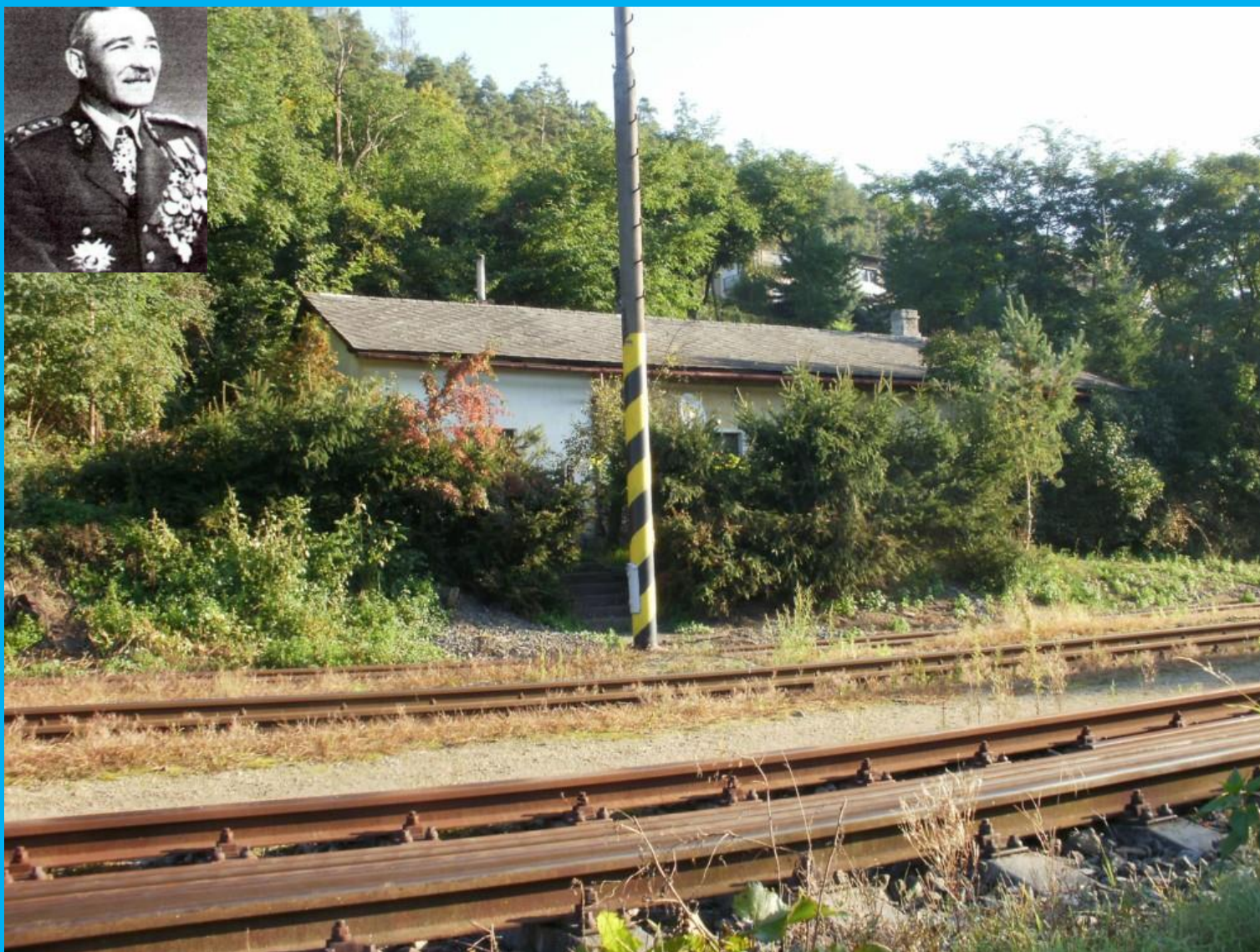
Původní mechanické zabezpečovací zařízení v železniční stanici Nižbor bylo v roce 2013 konečně nahrazeno důstojnějším zařízením ...



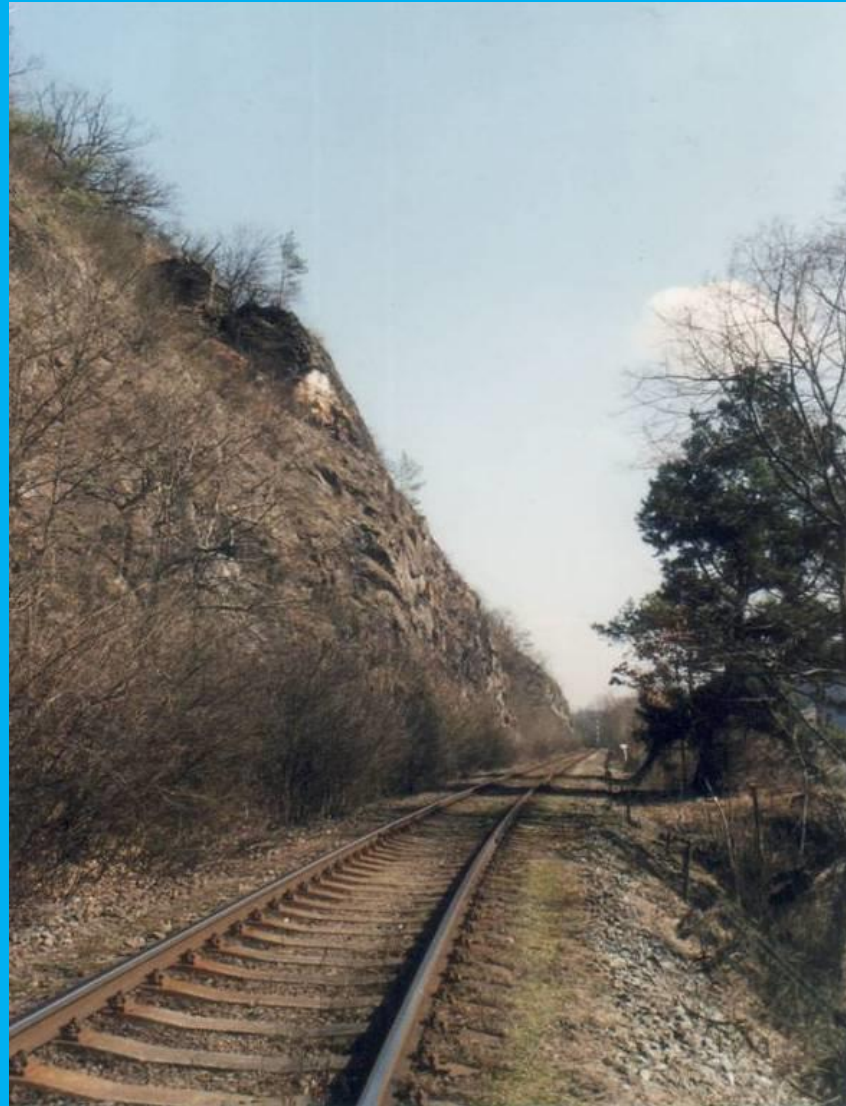
... a to reléovkou typu AŽD 71. Na snímku je berounské zhlaví v železniční stanici Nižbor



Ovládací pult staronového RZZ AŽD 71 v železniční stanici Nižbor

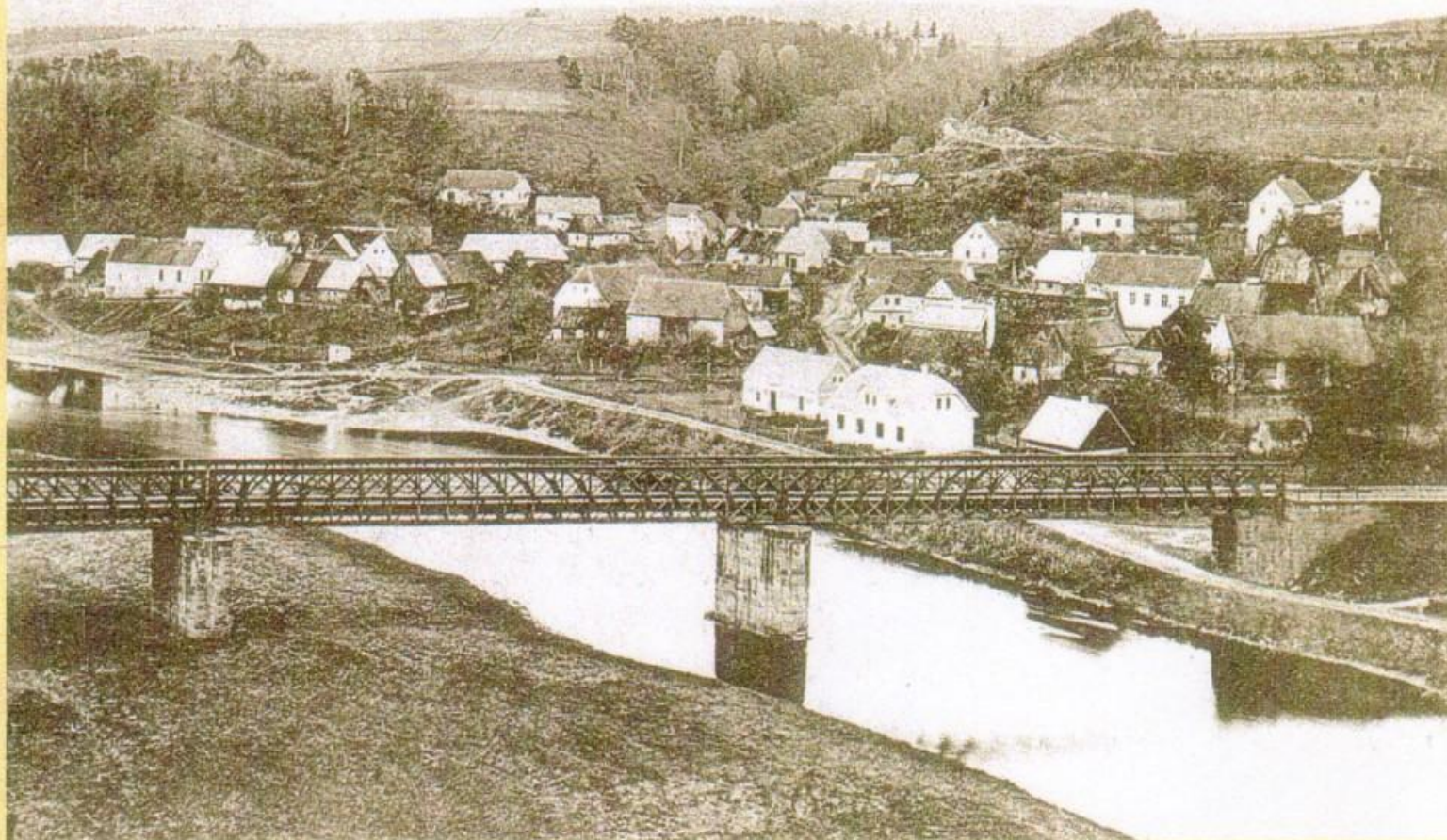


Strážní domek č. VII v Nižboru. V roce 1894 se zde narodil generál Hasal, první poválečný ministr dopravy v tzv. Košické vládě



Skalní masiv pod Šnárovou horou za železniční stanicí Nižbor. Při stavbě trati zde došlo k tragickému neštěstí. O Vánocích 1875 nahřívali dělníci na lopatě dynamitové patrony nad otevřeným ohněm, určené k odstřelu skály spadající v místě až do řeky Berounky. Při výbuchu byli 4 dělníci z okolních obcí usmrceni, několik dalších zraněno.

Pozdrav ze ŽLOUKOVIC.



Původní příhradový most přes Berounku ve Žloukovicích, jehož výstavba probíhala v letech 1873-1874 za krutých mrazů. Stráně nad Žloukovicemi jsou dnes posety rekreačními objekty



V roce 1974 byl starý příhradový most ve Žloukovicích nahrazen novým mostem



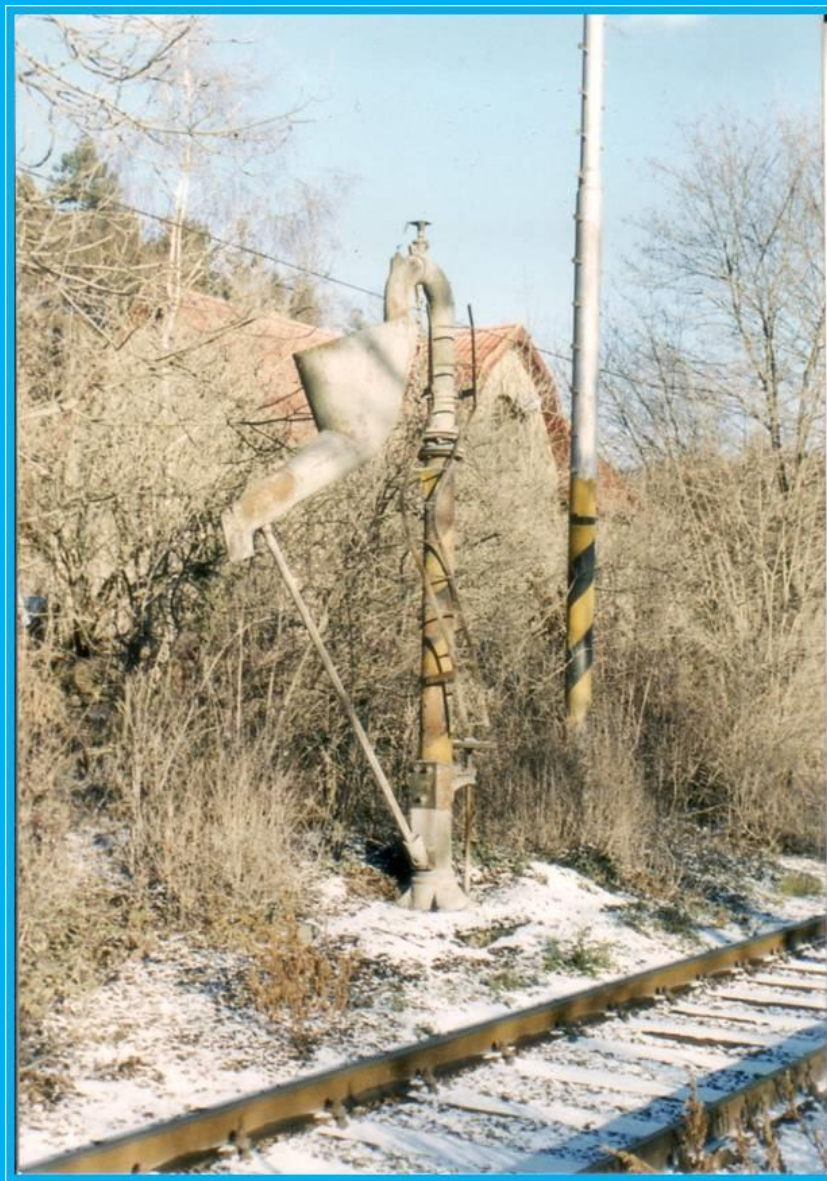
Račice nad Berounkou – frekventovaná zastávka v rekreační oblasti Křivoklátska. Byla zřízena stejně jako žloutkovická zastávka až ve 30. letech minulého století, kdy byly na trati nasazovány lehké motorové vozy



**Nádražní budova ve stanici Zbečno na snímku z období před 1. světovou válkou.
Dnes jsou kopce nad Nižborem zalesněny**



Na snímku z doby nedávné lze spatřit ve stanici Zbečno typizovaný objekt vodárny a ještě ...



...vodní jeřáb. Ten však ve Zbečně v době nedávné již dosloužil



Řídicí přístroj ve stanici Zbečno se asi stane zakrátko historickým šrotem...



Výstraha!
Pod trestem zapovězeno jest:
Otvírali závory u dráhy, cho-
diti po dráze, poškozovati ji a
jeji 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 před dopravní kanceláří jsou dnes už minulostí. Nedávno byly nahrazeny automatickými závory



Tato stanice na Křivoklátsku nesla původně název Křivoklát, od r. 1878 Roztoky-Křivoklát a po 2. světové válce pak Roztoky u Křivoklátu. Snímek nádraží byl pořízen pravděpodobně před začátkem 20. století



Staniční budova v Roztokách u Křivokláta nesla stejné typizované proporce a stavební prvky jako ostatní budovy na Rakovnicko-protivínské transverzálce



Náš historický vláček přešel za stanicí Křivoklát původní příhradový most s dolní mostovkou , postavený v oblouku o poloměru 285 m



Mostovka nového plnostěnného mostu v Roztokách byla uložena na původní pilíře



Železniční zastávka Křivoklát vznikla roku 1878. Do té doby chodili Křivoklátští a turisté na hrad až ze stanice Křivoklát (dnešní Roztoky u Křivoklátu), vzdálené od hradu a dolní části obce Budy cca 2.5 km



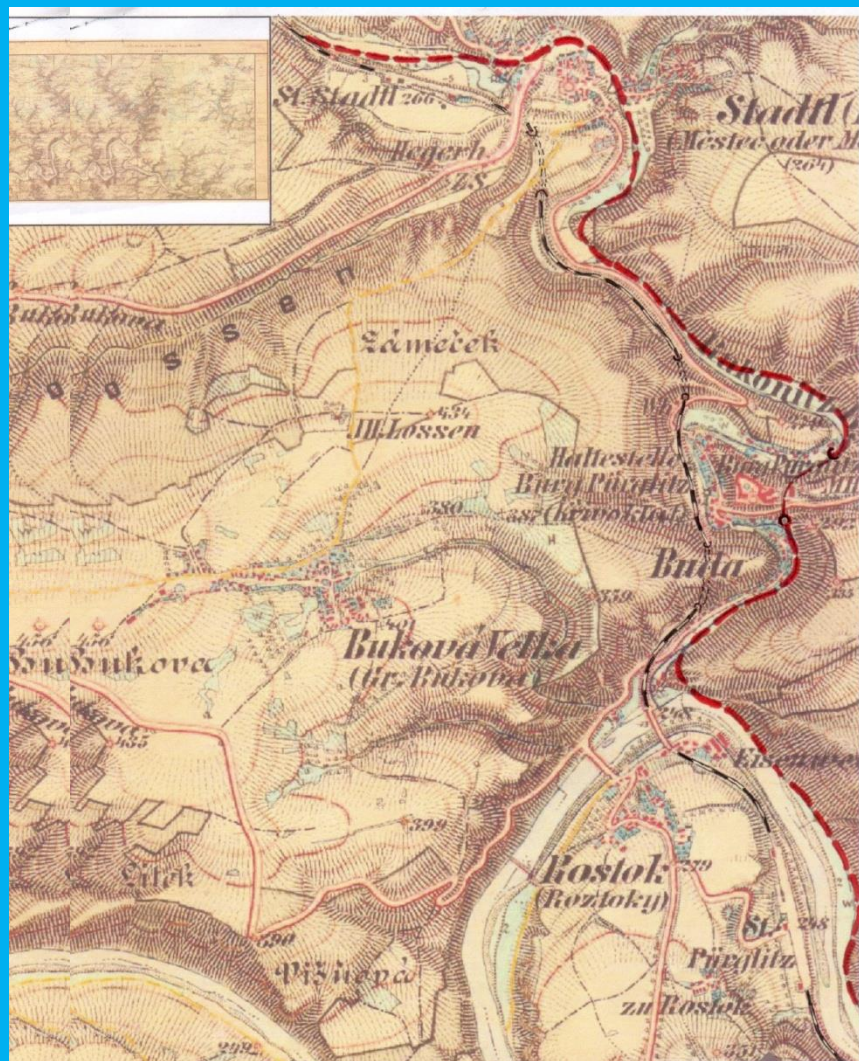
Pod tímto mostem za železniční zastávkou v Křivoklátě původně vedla silnice do Městečka



Pohled ze zastávky Krivoklát na portál prostředního tunelu zvaného „U sv. Josefa“ nebo též „Pod královskou pěšinkou“. Jeho délka činí pouhých 155 m. Při ražení krivoklátských tunelů zahynulo 10 dělníků. Silnice do Městečka tehdy přecházela v rozmezí asi 150 m dvakrát přes železniční trať, podruhé přímo před portálem tohoto tunelu. U strážního domku se nacházelo závorářské stanoviště



Současný pohled na portál křivoklátského tunelu u sv. Josefa se světelnou předvěstí vjezdového návěstidla do Městečka. Původní úroňové křížení silnice s tratí bylo nahrazeno úpravou trasy silnice ve 30. letech minulého století



Stavitel trati inž. Muzika navrhl trasu dráhy z Městečka (Stadtl) po levém břehu rakovnického potoka, proražení tunelu pod hradem a dále její pokračování po levém břehu do Častonic, kde měla přejít řeku Berounku po mostě na pravobřežní stranu. Vyhnul by se tak náročnému ražení tří křivoklátských tunelů v tvrdých spilitových lávách a snížil tím i náklady stavby. Svůj záměr neprosadil pro zásadní nesouhlas fürstenberského panství. Stanici Křivoklát tehdy situoval v údolí potoka před severním portálem tunelu



Typizovaná staniční budova v Městečku v základní třídlínné variantě. Stanice je dnes zastávkou. Do roku 1918 se obec jmenovala Stadtl a stejně tak byla stanice označena v jízdním řádu



Stavědlový přístroj v dopravní kanceláři bývalé železniční stanice Městečko je zakonzervován.



Zastávka Pustověty byla zřízena až ve 30. letech minulého století



Na místě bývalého obousměrného hradla Lašovice byla v 50. letech minulého století přidána jedna dopravní kolej a instalováno reléové zabezpečovací zařízení. Zvýšila se tak propustnost traťového úseku mezi Rakovníkem a Městečkem v období, kdy po trati jezdily ucelené uhelné vlaky



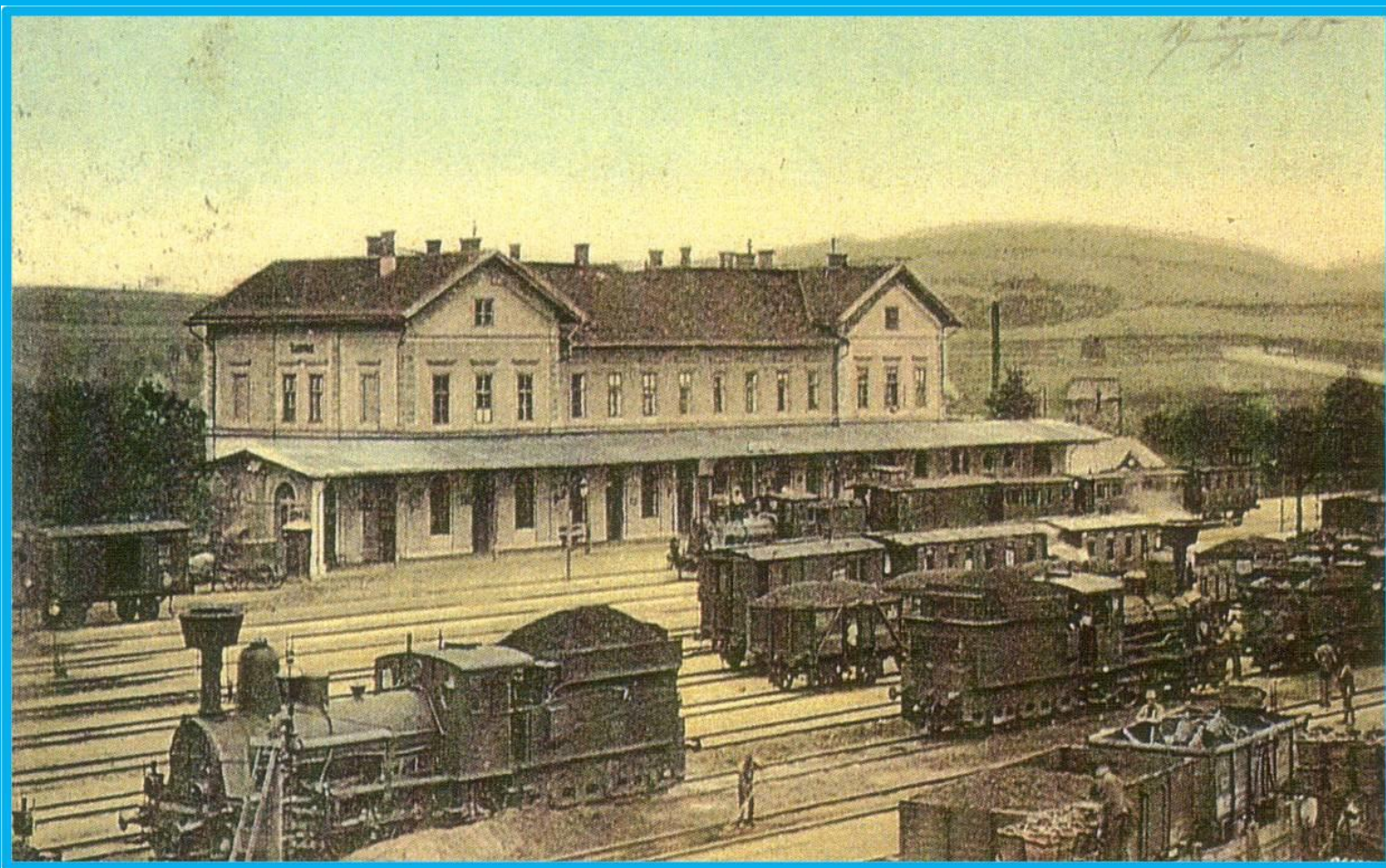
Za Lašovicemi se nachází na trati z Berouna do Rakovníka v pořadí pátý tzv. Chlumský tunel dlouhý 80 m.



Poslední 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 70. let minulého století byla příhradová konstrukce nahrazena plnostěnnou ocelovou konstrukcí



Berounské zhlaví železniční stanice Rakovník. Za stavědlem jsou dobře patrný objekty lokomotivního depa, které bylo v počátcích provozu transverzálky bylo hlavní výtopnou



Náš historický vláček končí v historické železniční stanici Rakovník. Od výstavby transversálky v roce 1876 byly do stanice Rakovník postupně zaústěny další čtyři tratě. O rušném provozu v této stanici z období existence rakousko-uherské monarchie nasvědčuje starý obrázek. Zde naše jízda po trati z Berouna malebným údolím Berounky a Rakovnického potoka definitivně končí



Obrázek ze současnosti dokládá sníženou frekvenci v železniční stanici Rakovník proti dřívějšímu období. Důvodem je jednak pokles průmyslové výroby na okrese Rakovník a na Kladensku, jednak odklon zátěže, zejména pak ucelených uhelných vlaků z mostecké uhelné pánve do oblastí středních a západních Čech. V Rakovníku naše procházka po jedné části transverzálky definitivně končí a vrací nás zpět do místa, kde po dvě hodiny oblažovala posluchače besedy vnímáním nejen historie jedné železnice v Čechách, ale též gastronomickým požitkem. Loučí se s vámi cestující historického vláčku H+Z



Nashledanou zase někdy v Old Railroad PABu v Nižboru