

00441



Telefon-110

Liisalu (Palmärk)

2. d. n. f. Nr 107

KFS 0,50

00441

01253



100 104

100 104

Krup & Kotschewitsch

Makennik

Liisalu (Palmärk)

Krup &

Kotschewitsch

12. 7471 1383

01253

47496

Liisalu (Palmärk) A

Liisalu (Palmärk)

Rakowitsch

200000/Flötiden

KFS 1,10 W 0,50

Liisalu (Palmärk) A

Liisalu (Palmärk)

47496

Kilom.	Fahrpr. in Kr.			Stationen <i>Prager Zeit</i>	Lstz. m. P.-B. I.		
	I.	II.	III.		251		
	Von Prag			Prag (Smichow) ab	—	8.—	—
9	—	—	23	Jinonic .....	—	8.44	—
16	—	—	40	Řepy .....	—	9.17	—
20	—	—	49	•Hostivitz (S 114) an	—	9.35	—

**Wejhybka-Kralup.**

Gmz. II—IV.  
335 | 331

Kilom.	II.   III.   IV.			V. Prag Stb. S. 114. Wejhybka ☽ ... ab	Lstz.	m. P.-B. I.
	II.	III.	IV.			
5	30	21	13	Neu-Kladno .....	4.56	4.38
10	37	25	16	Duby [1] .....	5. 9	4.44
12	45	30	19	Buschtěhrad [4] ...	5.26	5. 8
14	53	35	22	Brandeis .....	5.38	5. 9
21	78	53	33	•Zakolan .....	5.43	5.19
22	82	55	34	Wotwowitz .....	6. 3	5.37
28	104	70	43	•Kralup ☽ ... an in Prag Stb. S. 129.	6.10	5.44
	—	—	—		6.25	6.1—
	—	—	—		7.38	7. 8

**Lužna-Lischan—Rakonitz.**

Gmz. I—III  
533 | 535

Kilom.	I.   II.   III.			V. Prag Stb. S. 114. von Saas S. 115. •Lužna-Lischan ab	Lstz.	m. P.-B. I.
	I.	II.	III.			
10	—	—	—	Rakonitz ☽ ... an	8.50	3.38
	—	—	—		8.50	1.42
	—	—	—		11.—	5.17
	—	—	—		11.28	5.45

**Krupa-Kolleschowitz.**

Gmz. II—III  
1193 | 1191

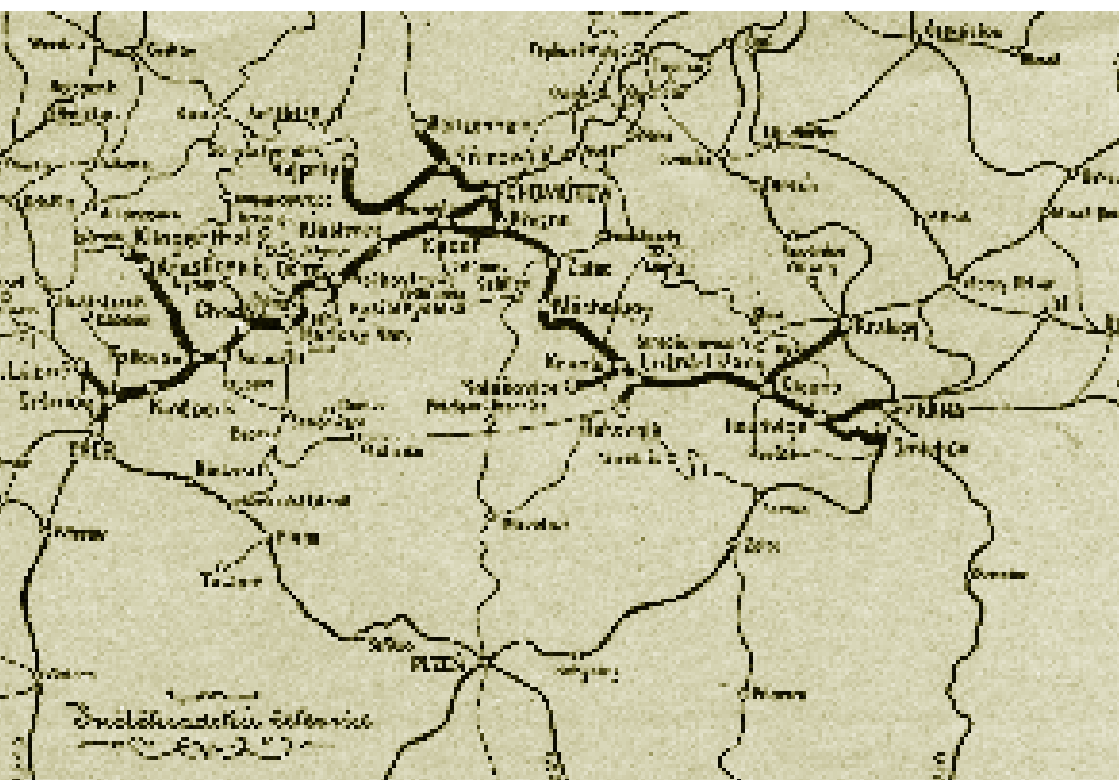
Kilom.	II.   III.			Von Prag S. 114 .. „ Eger S. 114 ... •Krupa ☽ ... ab	Lstz.	m. P.-B. I.
	II.	III.				
7	—	—	—	•Kroschau .....	8.30	3.38
	—	—	—		5.15	8.35
	—	—	—		11.10	5.26
10	—	—	—	Herrndorf .....	11.10	5.26
13	—	—	—	Kolleschowitz .. an	11.33	5.49
	—	—	—		11.43	5.59
	—	—	—		11.54	6.10

**KOLEŠOVKA**

STRUČNÁ HISTORIE TRATĚ,  
VÝPRAVNÍCH BUDOV A ZASTÁVEK



*Tato publikace vznikla v rámci projektu Vlídna nádraží - Posázavský Pacifik, Bezdrážická lokálka, Muzejní trať Kolečovka. Projekt Vlídna nádraží je projektem spolupráce tří místních akčních skupin - Posázaví o. p. s., Český Západ – Místní partnerství o. s., a Rakovnicko o. p. s. Projekt je zaměřen na zmapování kulturního a technického dědictví venkova s cílem probudit zájem veřejnosti, obcí a podnikatelských subjektů o tyto památky, ať už z hlediska turistického, historického, vědeckého nebo podnikatelského.*



*Podkladem publikace Kolečovka - stručná historie tratě, výpravních budov a zastávek byla pasportizace tratí Lužná u Rakovníka - Krupá a Krupá - Kolečovice, realizovaná v roce 2010 Klubem historie kolejové dopravy (KHKD). Podrobné pasporty tratí naleznete na webových stránkách [www.mas-rakovnicko.cz](http://www.mas-rakovnicko.cz) v sekci Spolupráce - Mapování kulturního dědictví.*

*Projekt Vlídna nádraží se uskutečnil s podporou Programu rozvoje venkova ČR. Projekt rozvíjí iniciativu „Vlídna nádraží“ Asociace Entente Florare CZ - Souznění.*



## **PŘEDMLUVA K POPISU TRATÍ LUŽNÁ U RAKOVNÍKA - KRUPÁ A KRUPÁ - KOLEŠOVICE**

Z historického hlediska se jedná o trati, které vystavěla společnost Buštěhradské dráhy.

Význam těchto tratí lze spatřovat v zachování genia loci, který je dán jak architekturou budov stojících u tratí, tak odkazem, který zanechala tak významná železniční společnost jakou Buštěhradská dráha bezesporu byla. Jednalo se o podnik, jež užíval vlastní „image“, kterým se snažil oslovit zákazníky a také odlišit se od ostatních železničních správ.

Nepochybně se to společnosti zdařilo, neboť i dnes si nejen odborník, ale i laický návštěvník může všimnout nápadných rozdílů oproti jiným drahám.

## **HISTORIE SPOLEČNOSTI BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY**

Druhá polovina 19. století znamená rozvoj tovární výroby; vedle lehkého průmyslu se prudce rozvíjí také těžký průmysl reprezentovaný především železářstvím a těžbou uhlí. Těžba uhlí podnítila rozvoj nových dopravních cest, např. železnic. Jejich úkolem bylo zpřístupnění uhelných pánví, zejména odlehlých uhelných revírů s velkými spotřebišti uhlí buď přímo, nebo navázáním na již vybudované železnice (zvláště na trať Praha - Podmokly - Drážďany). V té době dochází ke vzniku prvních železničních akciových společností zaměřujících se na přepravu energeticky a průmyslově velice důle-

žité suroviny - uhlí. Nejstarší železniční akciovou společností je C. k. výhradně privilegovaná Buštěhradská železnice, která zpřístupňovala středočeskou uhelnou pánev v okolí Kladna.

Historie Buštěhradské dráhy navazuje na osudy někdejší koněspřežné dráhy - C. k. privilegované Pražské koněspřežní železnice Praha – Lány.

Od doby, kdy koněspřežná dráha byla vybudována, změnil se výrobní vztahy a síly. Došlo k průmyslové revoluci a k zavedení parního stroje i do dopravy. Zvětšená poptávka po palivu způsobila, že kníže Fürstenberg, majitel koněspřežky, začal místo dříví dovážet do Prahy uhlí. Jediné doly v blízkosti dráhy byly v Buštěhradě, kam zamýšlel vystavět odbočku.

Povolání pro ni mu bylo uděleno císařem 26. srpna 1846. Následkem toho začala přeprava uhlí na koněspřežce i těžba uhlí stoupat. Provozovatel brzy zjistil, že by bylo lépe, aby málo výnosnou dráhu přestavěl na železnici parostrojní s normálním rozchodem a vybuodoval spojení na dráhu Pražsko - drážďanskou. Proto v roce 1847 požádal císaře o povolení. Císař mu udělil povolení svým rozhodnutím 17. listopadu 1850. Proti tomuto rozhodnutí se velmi rozhodně postavila skupina Kladenského uhelného těžářství (Lanna, Novotný, bratři Kleinové), která navrhovala postavit železnici do Buštěhradu, a to od Kladna údolím Zákolanského potoka do Kralup a k překlaďstím na Vltavě.

Dne 28. února 1852 prodal Fürstenberg koněspřežku za 760 akcií po 500 zlatých v celkové hodnotě 380.000 zlatých zakládání C. k. Buštěhradské železniční společnosti, na níž byla přenesena koncesní oprávnění z roku 1827 a z roku 1850. Tak zanikla druhá koněspřežná dráha na evropské pevnině, která rostla, mizela, znovu narůstala a měnila se do podoby tratě, jejíž poslední fází je parostrojní dráha Praha - Kladno - Chomutov.

C. k. výhradně privilegovaná Buštěhradská železnice (dále jen BD - Buštěhradská dráha - autoři užívají v textu tento český název, který byl zaveden po vzniku ČSR; před rokem 1918 dráha užívala označení BEB - Buschtährader Eisenbahn).

Dne 21. října 1855 bylo založení společnosti schváleno, krátce poté, koncem října, byly schváleny i stanovy společnosti. Dne 20. listopadu 1855 bylo uděleno privilegium pokračovat ve stavbě koněspřežky z Vejhybky do buštěhradského uhelného revíru, jakož i povoleno postavit a provozovat dráhu do Kralup nad Vltavou s odbočkami k dolům s vlečkou k Vltavě v Kralupech n. Vlt.

## **HISTORIE TRATÍ C. K. VÝHRADNĚ PRIVILEGOVANÉ BUŠTĚHRADSKÉ ŽELEZNICE**

Nejdůležitější bylo dosáhnout železničních spojení k uhelným revírům (Kladensko, podkrušnohorská oblast, Mostecko, Duchcovsko) a k důležitým střediskům výroby, jež byly v severních a severozápadních Čechách. Největší pozornost budily kraje s bohatými nalezišti hnědého uhlí, rud a světovými lázněmi, kde v blízkosti za hranicemi Čech stavěli Bavoři a Sasové dráhy k spojení s jihem a západem Evropy.

Tato situace přiměla akcionáře BD vážně se zabývat možnostmi rozšíření svého podniku a uvažovat o připojení BD k sousedním železnicím. Z tohoto důvodu zmocnilo generální shromáždění BD dne 18. února 1865 ředitelství dráhy k úkolu vybudovat připojení BD na státní severní dráhu, rekonstruovat koněspřežku z Vejhybky do Lán na železnici s parní trakcí a prodloužit ji do Rakovníka, pokračovat s urychlením na započatých předběžných pracích k prodloužení drá-

hy jednak do Karlových Varů a Chebu, jednak do Žatce a Chomutova a vykonat přípravy pro zabezpečení potřebného finančního kapitálu.

Dne 11. ledna 1867 byla Buštěhradské dráze vydána koncese, opravňující ji ke stavbě a provozu parostrojních drah z Prahy do Vejhybky a z Kladna do Kralup, přestavba koněspřežky z Vejhybky do Píni a výstavba dráhy do Lužné a do Krupé na připojení k projektované dráze z Prahy do Chebu a z Annabergu do Rakovníka, právo postavit a provozovat dráhu z Prahy do Hostivic.

## **LÁNY - CHOMUTOV (ČESKÁ SEVEROZÁPADNÍ DRÁHA)**

BD se zabývala již od r. 1864 plánem prodloužit svou železnici Kladno - Lány do Chomutova a odtud do Vejprtu k připojení na saskou dráhu do Annabergu. Koncem června 1867 BD předkládá vypracovaný projekt tratě z Lán do Vejprtu.

Vláda začala jednat s BD až koncem prosince 1867 o podmínkách koncese, o způsobu záruky a subvencí. Koncesní podmínky byly dne 14. prosince 1867 předloženy jako návrh zákona.

Stavbu prováděla tři železniční podnikatelství – do úseku Lány – Krupá BD ve vlastní režii, úsek Krupá - Měcholupy firma Kraus&Stöhr z Vídně, úsek Měcholupy - Březno opět BD a úsek Březno - Chomutov firma Schön&Wesely z Prahy. V únoru 1871 se konala technicko-policejní zkouška celé trati. Na základě vydání provozní koncese dne 20. listopadu 1870 se prováděla nepravidelná doprava uhlí a dříví a dne 4. února 1871 byla doprava zahájena všeobecně.

Na trati Lány - Chomutov byly postaveny také stanice Lužná u Rakovníka v kilometru 61,3 a Krupá v km 65,8.

Po vybudování své dálkové sítě vystavěla BD několik menších tratí a spojek, jež byly počítány k síti tzv. České severozápadní dráhy.

K nim patřila také dráha Krupá - Kolečovice. Právním počinem pro její výstavbu byla koncesní listina ze 17. května 1882, vydaná Janu Muzikovi a Karlu Schnabelovi, zakladatelům společnosti Českých obchodních drah. Jejím obsahem byla výstavba místní dráhy ze stanice BD Krupá do Kolečovic. Výnosem ministerstva obchodu se později přenesla koncesní oprávnění na společnost BD. Politická pochůzka se konala ve dnech 2. - 6. dubna 1883 a stavební koncese byla udělena 26. května 1883 firmě Antonín Houdek v Chocni. Technicko-policejní zkouška byla provedena 10. září 1883 a téhož dne byla udělena provozní koncese. Doprava byla všeobecně zahájena 15. září 1883.

Tímto stavebním počinem je prakticky dovršena výstavba železniční sítě Buštěhradské železniční společnosti. Zákon z 8. června 1923 č. 124 Sb. prohlašuje železniční tratě a majetek společnosti za nabytý státem se zpětnou platností 1. ledna 1923. Vládním nařízením z 5. července 1923 č. 138 Sb. se provádí zákon výše uvedený a činí tečku za historií společnosti BD.

*Jiří Martínek, Jaroslav Křenek, květen 2010*







Politická pochůzka budoucí tratě proběhla ve dnech 2. až 6. 4. 1883. Stavební koncesi obdrželo podnikatelství Antonína Houdka z Chocně. Díky příznivému terénu byla stavba provedena za pouhých pět měsíců, denně na trati pracovalo v průměru 330 dělníků. Technicko – policejní zkouška se konala 10. 9. 1883 a ve stejný den byla udělena provozní koncese. Všeobecný provoz na trati byl zahájen 15. 9. 1883 slavnostním vypravením prvního vlaku z Kolečovic v 8.45 hodin.

## POPIS TRATĚ

Začátek dráhy se nachází ve stanici Krupá v kilometru 65,838 trati Smíchov – Cheb. Stanice měla původně dvě dopravní a jednu manipulační kolej a pro potřeby provozu na trati do Kolečovic byla rozšířena o jednu dopravní kolej s dvěma kolejovými spojkami. Z hlavní tratě odbočuje v kilometru 0,467, ale pokračuje s ní v souběhu zhruba půl kilometru. Poté se trať stáčí vpravo a v protisměrném levém oblouku klesá ve sklonu 12 promile k Lišanskému, dříve Nesuchyňskému potoku, který překonává po 17 metrů dlouhém ocelovém mostě. Za ním se nachází v nadmořské výšce 346,350 m nejnižší bod trati. Za ním trať směřuje k jihu ve stoupání 11,9 promile k okraji lesa, kde se pravým obloukem stáčí téměř o 90 stupňů k západu. V tomto oblouku se v km 3,373 nacházela zastávka Lišany u Rakovníka, uvedená do provozu v letním jízdním řádu 1938 a zrušená v roce 1995. Trať dále stoupá ve sklonu 8 promile lesem zvaným Na Borech, za nímž se nachází zastávka Olešná u Rakovníka otevřená 22. května 1932. Po překročení Chrášťanského potoka se krajina otevírá směrem k Chrášťanům. Zastávka, původně stanice s dvěma kolejemi, se nachází na začátku obce. Chrášťany trať prochází téměř po ulici. V sedmém kilometru trať dosahuje nejvyššího bodu ve výšce 382,577 metru nad mořem. Na konci obce se nachází mimoúrov-

ňové křížení s tratí Louny – Rakovník, uvedené do provozu 24. září 1904, která „Kolečovku“ a souběžnou polní cestu nadjíždí po ocelovém mostě. Poté se trať stáčí levým obloukem ke Kněževsi, již dosahuje ve spádu až 12,5 promile. Ještě před stanicí byla v období mezi světovými válkami zřízena odbočka ke kamenouhelnému dolu Karel. Důl je již dávno zrušen, těleso vlečky je však na rozdíl od něj dosud dobře znatelné. Původní dvoukolejná stanice Kněževs byla v roce 1968 rozšířena vložением křižovatkové výhybky na kolešovickém zhlaví. Tou byla připojena vlečka armádního skladu maziv, zřízeném v roce 1959. Sklad byl zrušen k 31. srpnu 1997 a od roku 2004 v něm má Klub historie kolejové dopravy umístěn svůj depozitář, během léta přístupný veřejnosti.

Na dohled, po půl kilometru, se před přejezdem silnice nachází zastávka Přílepy, zřízená v roce 1933. Trať klesá v mírném spádu 2 promile několika oblouky k Hájovskému potoku, který překonává v km 10,799 a pak ve sklonu 12,5 promile přechází v km 10,975 Kolečovický potok a stoupá ke Kolečovicím. Koncová stanice se nachází mezi kilometry 11,820 a 12,220 a měla dvě dopravní a tři manipulační koleje, z nichž na jedné byla vystavěna výtupna. Traťová kolej končila až v kilometru 12,490. Důvodem bylo úvratové zaústění vlečky do místního cukrovaru výhybkou v kilometru 12,364. Vlastní vlečka byla 475 metrů dlouhá. V objektu cukrovaru byla objízdná kolej s váhou. Kolečovický cukrovar byl postaven v roce 1868. Od roku 1902 pracoval jen jako surovarna, a to do roku 1909, kdy vyhořel.

Zabezpečení provozu bylo telegrafickým resp. telefonním dorozumíváním. Vjezd do stanice Krupá byl zabezpečen distančním návěstidlem v km 0,684, později nahrazeným vjezdovým mechanickým návěstidlem s předvěstí, které jsou v provozu až dosud. Vjezd do dopravní Kněževs a Kolečovice byl kryt lichoběžníkovými tabulkami. V roce 1971 byla na trati provedena obnova traťového svršku a zvýšena přechodnost.



## PROVOZ

Pravidelný provoz zajišťovala Buštěhradská dráha do svého zestátnění dvěma páry smíšených vlaků. Hlavními komoditami byla přeprava zemědělských výrobků a uhlí. K zestátnění společnosti došlo zákonem č. 124 Sb. ze dne 8. června 1923 se zpětnou platností od 1. ledna 1923. Československé státní dráhy poté přeměnily stanici Chrášťany na zastávku, neboť obec měla ještě druhou stanici na trati Louny – Rakovník. Od 1. ledna 1926 zrušily ČSD dopravní službu ve zbývajících stanicích Kněžves a Kolečovice a na trati zavedly zjednodušený způsob řízení dopravy. V Kolečovicích, do té doby obsazených výhybkářem, staničním pomocníkem, skladištním dělníkem a adjunktem, zůstal staniční dozorce jako správce stanice. Kněžves byla přeměněna na zastávku s nákladištěm účetně přidělenou do Kolečovic a místo výhybkáře a oficiála zůstal skladištní dozorce.

V roce 1926 došlo k výraznému zvýšení nákladní dopravy. Její objem se oproti předchozímu roku zdvojnásobil, což znamenalo navíc 900 došlých celovozových zásilek. Na příznivém vývoji se podílela konjunktura v pěstování chmele, způsobená jeho vysokou cenou, v průměru 8 000 Kč za metrický cent.

Během první světové války došlo totiž k značnému poklesu výroby chmele, rozloha chmelnic v českých zemích klesla z nejvyšší výměry 17 280 ha v roce 1907 na dvě pětiny v roce 1920. Nedostatek chmele vedl pak k vysokému růstu výkupních cen. Pěstitelé v Kněžvesi a Kolečovicích v roce 1926 utržili 38 miliónů korun, z čehož na dani odvedli 25 %. Takové výnosy pochopitelně lákaly k další výstavbě chmelnic. V uvedeném roce došlo 136 vagónů chmelových sloupů a 110 vozů silného i slabého drátu. Silným drátem jsou navzájem spojeny sloupy a vytvoří tak konstrukci chmelnice, na kterou se na jaře zavěšují slabé dráty, po nichž se pnou chmelové oddenky. Od 1. března 1928 se Kolečovice staly opět samostatnou stanicí. Od

16. května téhož roku byla zavedena autobusová linka spojující Kolečovice s Rakovníkem a od 1. dubna 1930 začaly jezdit autobusy z Kolečovic do Podbořan.

V roce 1930 proběhly první pokusy motorizovat provoz na trati. Dopravní oddělení ředitelství drah Praha-sever zamýšlelo z úsporných důvodů zrušit strojovou stanici v Kolečovicích. 20. února byla provedena zkušební jízda vlaku vedeného motorovou lokomotivou. Jednalo se zřejmě o jednu ze dvou lokomotiv řady T 202.0, protože v tomto roce zakoupily ČSD své první dvě motorové lokomotivy právě této řady. Zkouška však byla neúspěšná, neboť se nepodařilo dosáhnout vyšší rychlosti než 7 km/h. 20. října se konala další, tentokrát již zřejmě úspěšná zkušební jízda s kolejovým autobusem Tatra (snad M 130.001). Pravidelný motorový provoz byl zahájen 1. března následujícího roku a poprvé od začátku provozu byl změněn jízdní řád. Denně bylo vedeno pět motorových vlaků, z dvou smíšených vlaků v parní trakci zůstal jeden. Se zahájením platnosti dalšího jízdního řádu 15. května 1931 byla osobní doprava zcela motorizována a provoz rozšířen ještě o dva páry vlaků. Strojová stanice v Kolečovicích byla zrušena a lokomotivy i se strojním personálem převedeny do výtopy Lužná-Lišany. V Kolečovicích zůstali jen dva řidiči motorových vozů. Z důvodu nedostatku motorových vozů byl od zahájení platnosti jízdního řádu 1934 provoz všech vlaků přechodně vrácen do parní trakce.

V důsledku mnichovského diktátu došlo k odstoupení rozsáhlého území Československé republiky německé říši. Odstoupené území s převahou německy mluvícího obyvatelstva zasahovalo až na Rakovnícko. Zatímco v Kněžvesi v roce 1890 žilo 1 516 Čechů a 12 Němců, v Kolečovicích byl poměr opačný – 1 348 obyvatel německé a 164 české národnosti. Protektorátní hranice protála trať v kilometru 10,256 a vlaky byly ukončeny v Přílepech. Od 6. října 1941 byl obnoven provoz až do Kolečovic, kde probíhala pasová kontrola.

V roce 1942 byl zastaven motorový provoz. Jelikož koncem války byla trať mezi Kněževsí a Kolečovicemi zaplněna odstavenými vozy (od 6. 3. 1945), byl pravidelný provoz v celé trati obnoven až 9. července 1945. Motorový provoz byl přechodně obnoven v jízdním řádu 1946/1947. Od letního jízdního řádu 1953/1954 byly zavedeny opět motorové vlaky, jejichž provoz zajišťovalo nově depo Rakovník.

Díky chmelařství se „Kolečovka“ od padesátých let dostala do povědomí několika generací studentů. Pěstování chmele vyžadovalo velký podíl ruční práce, a to jak na jaře při drátkování, tj. zavěšování drátů, a zavádění chmelových sazenic, tak zejména v době sklizně, kdy je potřeba během relativně krátké doby zhruba tří týdnů v druhé polovině srpna a začátkem září zralý chmel sklídit. V již zmíněném roce 1907 dávalo pěstování chmele v českých zemích obživu až 140 000 sezónním zemědělským dělníkům. Velká intenzifikace národního hospodářství a změny jeho struktury po roce 1948 vedly k nedostatku pracovních sil. Sezónní zemědělské práce zejména při pěstování chmele, ale také např. při sklizni brambor, začaly být proto po roce 1950 řešeny brigádnickými výpomocemi středních a učňovských škol. Příliv sezónních česáčů chmele do severozápadních Čech vrcholil v polovině šedesátých let. Např. v roce 1964 zavedly ČSD během srpna a září 305 zvláštních vlaků a v Žatci v té době sloužil zvláštní „chmelový“ provozní dispečer. A tak každý rok v druhé polovině srpna ožila i „Kolečovka“ mimořádnými vlaky. O rozsahu přeprav si lze učinit představu podle počtu brigádníků. Do Kněževsi, která byla považována za největší chmelařskou obec na evropském kontinentě, jezdilo 3 000 brigádníků, do Přílepu 1 000, do Kolečovic 2 000 a další jezdili do Chrástčan. Na trati byly někdy i dva zvláštní vlaky současně, druhý vozil brigádníky do Chrástčan. Jednalo se o impozantní soupravy. Ještě v první polovině osmdesátých let přebíraly v Krupé lokomotivy lokálky od „sergejů“ soupravy složené až z dvanácti čtyřnápravových vozů. Při délce přes 300 metrů nebylo možno

ve stanicích objíždět, a proto musely být vedeny s postrkem. Náležitě posíleny musely být v době sklizně i pravidelné vlaky, kterými přijížděli o volných dnech příbuzní brigádníků, aby jako „rodinné kombajny“ pomohli při ručním česání. Postupným rozšiřováním mechanizace však potřeba brigádníků klesala, chmelové vlaky skončily a zanikla i romantika chmelových brigád.

Nákladní doprava nebyla příliš silná, oživovaly ji podzimní řepné kampaně. Největší obrat vozů byl v Kolečovicích. Jednalo se zejména o přepravy zemědělských výrobků a hnojiv, uhlí a stavebnin pro místní odběratele. Do Kněževsi docházely vozy určené pro místní armádní sklad. Zátěž byla téměř po celou dobu přepravována smíšenými vlaky, které se staly pro tuto trať tak typickými. Dlouhá léta byly vedeny dva páry denně. Klesající objem nákladní dopravy však vedl ke zrušení odpoledního páru od GVD 1982/1983. GVD 1993/1994 převedl nákladní dopravu do čtyř párů smíšených vlaků vedených motorovými vozy řady 810. Objem zátěže však byl natolik nízký, že od následujícího GVD byla nákladní doprava od osobní zcela oddělena. Politika útlumu nákladní dopravy na regionálních drahách ČD znamenala v roce 1997 zrušení výpravního oprávnění pro vozové zásilky v Kolečovicích a 31. srpna téhož roku byl zrušen i armádní sklad v Kněževsi. Jeho dosavadní existence byla také důvodem k tomu, že, ač se jedná o typickou lokálku, nebyla trať Krupá – Kolečovice zařazena mezi tratě regionální, ale celostátní. Zrušení výpravního oprávnění znamenalo faktické zrušení nákladní dopravy na trati, která se poté omezila pouze na několik ojedinělých přeprav řepkového semene z Kolečovic. Změny ve struktuře zaměstnanosti obyvatelstva po roce 1989 a další rozvoj individuální dopravy však vedl i k trvalému poklesu počtu přepravovaných cestujících, kterým více vyhovovalo autobusové spojení do okresního města Rakovník. Trať tak zejména využívala v pátek a v neděli školní mládež studující na Kladně a v Praze a chalupáři. Počátkem devadesátých let zpracovalo tehdejší Dopravní rozvojové středisko studii nahrazení železniční

osobní dopravy autobusy, ale vlaky zůstaly. Až v roce 2006 rozhodl Středočeský kraj o zrušení pravidelné osobní dopravy na Kolečovce. V poslední den platnosti GVD 2005/2006, 9.12.2006, odjel z Kolečovic do Krupé poslední pravidelný osobní vlak.

## HNACÍ VOZIDLA

K zahájení provozu na trati měla Buštěhradská dráha ve výtopně Lužná-Lišany parní lokomotivy řady III (pozdější 322.2 ČSD) a V (řada 232.2), z nichž charakteru provozu na trati Krupá – Kolečovice více vyhovovala první z nich. V Lužné byla dislokována i řada I vyrobená v letech 1855 a 1861. Pokud byla v tomto období nasazována i jinde než na posunu, pak vzhledem k svému stáří a technickým parametřům to mohlo být asi jen na této trati. Na rozdíl od jiných společností totiž Buštěhradská dráha neměla pro svoji jedinou místní dráhu žádnou vhodnou lokomotivu. Až od roku 1890 si začala pořizovat tříspřežní tendrové lokomotivy řady Ia (u ČSD řada 300.6), určené pro místní výkony. Celkem jich společnost v letech 1890 až 1906 zakoupila 22 kusů a přidělila jim inv. č. 401 až 422. Na trati Krupá – Kolečovice jsou doloženy stroje inv. č. 420 (v roce 1924), dále již s označením ČSD lokomotiva 300.605 a v roce 1929 lokomotiva 300.610. Není vyloučeno ani nasazení lokomotiv 300.607 a 08, u kterých jako u jediných předpis V 101 uvádí sací brzdu pro stroj i vlak. Nejpozději za druhé světové války převzaly provoz na trati lokomotivy řady 310.0. Od roku 1939 jsou v Lužné doloženy lokomotivy 310.044 a 96 a okolo roku 1951 zde sloužila i 310.067. Ta byla v Chomutově zrušena v únoru 1956 a 310.044 byla v září následujícího roku odprodána na důl Hrabák v Mostě. Poslední stroj 310.096 byl v Lužné zrušen 26. ledna 1960.

Od roku 1956 převzaly provoz výkonnější lokomotivy řady 320.0. V listopadu přišla z depa Česká Lípa lokomotiva 320.008. Po ní ná-

sledovala 320.029 a v prosinci 1958 přišla z České Lípy ještě 320.009. Ta byla v Lužné zrušena v květnu 1960. Překvapivé je působení lokomotivy 320.209, která byla v Lužné zrušena v listopadu 1960. Jednalo se totiž o řadu maďarského původu používanou na lokálkách na Slovensku. V červenci 1963 byla zrušena 320.029, za níž náhradou přišla z depa Cheb lokomotiva 423.057. Ta se stala nejpopulárnější lokomotivou lokálky, které sloužila až do 3. listopadu 1976 a zrušena byla 15. ledna 1977. Jako záložní sloužila 320.008, která kotlově propadala v únoru 1964. Byla sice odročena do roku 1965, ale 423.057 čekala na generální opravu a tak sem byla převedena z depa Česká Lípa lokomotiva 423.002. Ta však byla několikrát zapůjčena do Kralup nad Vltavou, kam byla nakonec natrvalo předána. Pravděpodobně v lednu 1966 přišla z Nových Zámků 423.027 a v prosinci téhož roku z Kolína 423.0228. Kmenová 423.057 byla od dubna do srpna 1967 zapůjčena do Kralup nad Vltavou, odkud v srpnu 1970 přišla 423.064. Mnoho kilometrů však zde nenajezdila. V červenci 1971 byla odstavena do zálohy dráhy a od března do června 1972 byla zapůjčena do hlavního depa v Praze Vršovicích, kam byla vozební stanice Lužná u Rakovníka spolu s lokomotivním depem Kladno, pod které organizačně spadala, přičleněna od 1. července 1971. Po svém návratu stála odstavená v záloze až do svého zrušení v červnu 1973. Tehdy také odešla do Vršovic 423.0228, kde byla v listopadu téhož roku zrušena.

V roce 1973 přišly do Lužné z vršovických podslužeben hned dvě nové řady lokomotiv. Ze strojové stanice Čerčany to byla v květnu 434.2122 určená jako náhrada za řadu 434.1 na staniční záloze v Lužné a v červnu zde jezdila 433.051 ze strojové stanice Benešov u Prahy. V dubnu 1974 přišla z Vršovic 434.2188, která v turnuse nahradila 423.057. Od prosince 1974 do února 1975 byla z Vršovic zapůjčena 434.264. Natrvalo sem řada 433.0 přešla po zastavení provozu v úseku Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice zrušeném od GVD 1975/1976 v souvislosti s napouštěním vodní nádrže Želivka. Jednalo se o stroje inv. č. 14, 41 a 49.

Parní lokomotivy byly na trati Krupá – Kolečovice turnusovány naposledy v GVD 1977/1978. V turnuse se střídaly 433.041 a 49. Jako první dojezdila v prosinci 1977 lokomotiva 433.049, odprodaná 30. června následujícího roku do cukrovaru v Bedihošti, a 433.041 dojezdila v březnu 1978. Do konce grafikonu pak provoz na trati zajišťovala 434.2188, předaná 24. května do depa Hradec Králové, nebo 433.014, která se po rok a půl trvajícím odstavení v záloze dráhy vrátila do provozu v březnu 1978. Dojezdila začátkem září, když ještě 21. srpna 1978 jela na postrku „chmeláku“. Poté ji zakoupil cukrovar v Úžicích.

Od GVD 1978/1979 převzaly provoz smíšených vlaků na trati motorové lokomotivy řady T 435.0. Nově byla do jednoho dvoudenního oběhu sloučena staniční záloha v Lužné u Rakovníka a traťové výkony do Kolečovic. V turnusu sloužily T 435.0056 a 113. V případě potřeby byly do Lužné zapůjčovány i T 435.0036 a 053 z Kladna a T 435.0107 z Vršovic. V období od dubna do června 1981 sem byla z Vršovic zapůjčena T 435.0127, neboť obě turnusové lokomotivy byly postupně v dílenské opravě v ŽOS Česká Třebová. Od března 1984 odešla T 435.0056 do Vršovic, odkud náhradou zaslali T 435.0052.

V září 1984 obdržela vozební stanice Lužná u Rakovníka přímo ze závodu ČKD Lokomotivka zbrusu nové lokomotivy T 466.2394 a 395. Obě zde setrvaly až do června 1991, kdy byly spřaženy do dvojice náhradou za lokomotivu řady 781. V turnusu je nejdříve nahradily stroje stejné řady 742.353 a 355, které však posléze také odešly na náročnější výkony, a tak zde jako poslední turnusový stroj dojezdil starý dobrý „hektor“ 720.113.

Pravidelný motorový provoz zahájil motorový vůz M 130.001. V roce 1934 měla luženská výtopna obdržet nový motorový vůz řady M 120.4. Ten však do konce roku nedošel, a proto provoz musela přechodně opět převzít parní trakce. Výtopna nakonec obdržela téměř shodné vozy řady M 130.2, zprvu inv. č. 31 a 32, které byly poz-

ději vyměněny s výtopnou Smíchov za M 130.216, 17 a 18. V oběhu měly vedle veškeré osobní dopravy na trati Krupá – Kolečovice také dva páry vlaků z Lužné do Rakovníka a jeden do Žatce. V důsledku mnichovské dohody byl všechny tři v listopadu 1938 odstoupeny do zabrané výtopny Chomutov, pod níž výtopna v Lužné předtím organizačně patřila, a náhradou přišel jediný vůz M 130.258. Motorový provoz byl na trati ukončen v roce 1942 a přechodně obnoven v jízdním řádu 1946/1947. V této době měla chomutovská výtopna ve stavu motorové vozy M 120.302, 14 a 16, M 120.401, 04 až 08 a 35 a M 130.212, 13, 17, 18, 20 a 34.

Motorové vozy se na trať vrátily od letního jízdního řádu 1953/1954. Do Lužné se však motorové vozy již nevrátily a jejich provoz zde začalo zajišťovat depo Rakovník novými vozy řady M 131.1. První motorové vozy řady M 152.0 se na trati objevily v srpnu 1978. Po převedení luženské služebny z depa Praha-Vršovice pod nově vzniklé depo Praha-sever od 1. ledna 1992 převzaly od GVD 1993/1994 veškerý provoz na trati motorové vozy řady 810 ze služebny Kralupy nad Vltavou, personálně obsazované luženskými strojvedoucími. Další reorganizací přešly služebny Kladno, Kralupy nad Vltavou, Lužná u Rakovníka a Rakovník pod depo kolejových vozidel Louny a vozbu převzaly opět rakovnické motorové vozy řady 810. Poslední den provozu zde byly vlaky vedeny vyjimečně motorovou jednotkou 814.001.

*Jaromír Bittner 2008, doplnil Jaroslav Křenek 2010*





## **KOLEŠOVKA - MUZEJNÍ PROVOZ KHKD**

Projekt Kolečovka se skládá ze dvou částí. První částí jsou jízdy historických vlaků z Lužné u Rakovníka do Krupé (5 km) a na 12 km dlouhou lokálku Krupá-Kolečovice o letních prázdninách. Od roku 2007 jezdí pravidelně o prázdninových sobotách historický parní vlak, historický motorový vlak sloužil o prázdninových nedělích v letech 2009 a 2010. Další historické vlaky vyrazí na Kolečovku několikrát ročně i mimo letní prázdniny. Na Kolečovce je od 10. 12. 2006 ukončena pravidelná osobní doprava, a tak historické vlaky jsou jedinými osobními vlaky pro veřejnost na této dráze. Vlaky začínají a končí v Lužné u Rakovníka, kde se nachází v bývalém depu Železniční muzeum ČD.

Druhou částí je výstava historických kolejových vozidel a exponátů ze sbírky Klubu historie kolejové dopravy na Vlečce Kněževsi. Vlečka se nachází právě na dráze Krupá-Kolečovice. Během zpáteční cesty historický vlak zastavuje na hodinu v Kněževsi, kde mohou zájemci navštívit železniční expozici na Vlečce Kněževsi a Muzeum lidových krojů.

Projekt tak nabízí turistům, ale i obyvatelům regionu, neopakovatelné zážitky spojené s jízdou historického parního vlaku včetně návštěvy železničních expozic v Lužné u Rakovníka a Kněževsi. Jedná se o ojedinělý projekt u nás, kdy se návštěvníci muzeí mohou během jedné návštěvy seznámit nejen s „mrtvými“, ale i „živými“ technickými kulturními památkami.

Historický parní vlak je složen z historických vozidel KHKD. Kmenovou lokomotivou je „Velký bejček“ 423.094 z roku 1928, záložní lokomotivou je „Sedmička“ 354.7152 z roku 1917 a „Němka“ 555.0153 z roku 1944, lokomotivy jsou deponovány v Železničním muzeu ČD





Lužná u Rakovníka. Soupravu tvoří historické osobní vozy Ci z let 1908, 1918, 1923, bufetový vůz Ce z roku 1937 a služební vůz Dd z roku 1913. Kmenová souprava poskytuje 180 míst k sezení, posilové historické vozy KHKD jsou k dispozici rovněž v Lužné u Rakovníka. Ve služebním voze jsou zdarma přepravovány jízdní kola a kočárky cestujících historického parního vlaku. Historickým motorovým vlakem je v tomto případě motorový vůz M 131.1238 ze sbírky KHKD vyrobený Tatrou Kopřivnice v roce 1950 a kapacitou 48 míst k sezení.

Historické vlaky jezdí podle jízdního řádu, který je uveřejněn v celostátním knižním jízdním řádu na stránce trati číslo 125. Návštěvníci tak mají možnost kombinovat svůj program v regionu, v kterém projíždka historickým vlakem včetně hodinového pobytu v Kněževsi zabere necelé tři hodiny.

Samotná realizace víkendového programu včetně příprav zaměstnává v průměru desítku dobrovolníků, členů Klubu historie kolejové dopravy, a také zaměstnance dopravce. Dobrovolníci zajišťují přípravu a úklid soupravy historických vozů, přípravu a zátop parní lokomotivy včetně výkonu funkce topiče, průvodčí prodej jízdenek ve vlaku, prodej občerstvení ve vlaku, průvodci expozice na Vlečce Kněževes, prodej vstupenek na výstavu včetně prodeje drobných suvenýrů atd. Zaměstnanci dopravce na náklady KHKD zajišťují výkon strojvedoucího, vlakvedoucího a řízení provozu.

Cílem muzejního provozu na trati Krupá-Kolešovice, který má za sebou 4 sezony, je položení základního kamene muzejní železnice. Plynulý přechod z dráhy provozované pravidelnou osobní dopravou na dráhu s dopravou sezonních historických vlaků je určitě méně nákladný, než ožívování zarostlé a zchátralé dráhy několik let bez provozu. Její kouzlo a přitažlivost ale spočívá v tom, že historické vlaky jedou v pevných, dostatečně předem vyhlášených termínech a časových polohách. Případní návštěvníci mohou tak její ná-

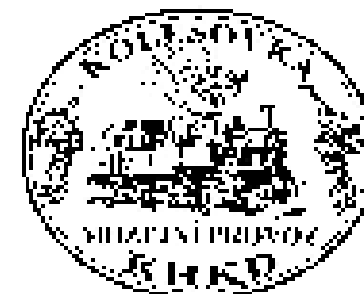
vštěvu dlouhodobě plánovat třeba i s ohledem na počasí, což u jednorázových akcí není možné. Relativně pravidelný historický provoz přitahuje také návštěvníky ze zahraničí, kteří si tak naplánují kromě návštěvy metropole také výlet na projížďku historickým vlakem, a to do míst, která by jinak vůbec nenavštívili.

V tomto ohledu je muzejní provoz či muzejní železnice jedinečná a její turistická atraktivita je tak srovnatelná s významnou nemovitou kulturní památkou. Přínos cestovnímu ruchu v regionu je jednoznačný, návštěvníci pak vyžadují další služby cestovního ruchu, zejména v oblasti ubytování a stravování, případně vyhledávají další zajímavosti v regionu.

Pravidelnou ztrátu spojenou s projektem Kolečovka nese KHKD, ročníky 2008 a 2009 podpořil Středočeský kraj účelovou dotací, čtvrtý ročník 2010 podpořil Svazek obcí mikroregionu Kněžvesko, městy Kněžves, obec Kolečovice a také výnos z projektu Vlídna nádraží. V letech 2007-2010 odvezly historické vlaky KHKD na Kolečovce celkem 7180 platících cestujících.

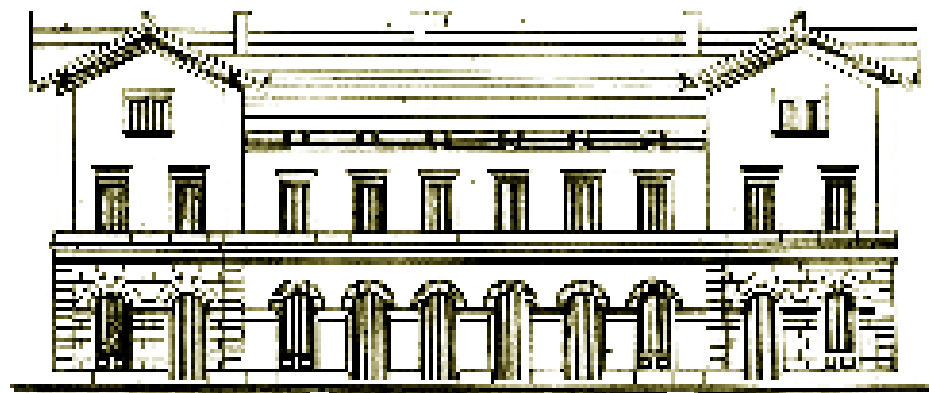
Informace o muzejním provozu na Kolečovce najdete na internetové adrese [www.khkd.cz](http://www.khkd.cz).

*Jaroslav Křenek*



*Bauakademie zu Linz in Böhmen.*

*1801*



*Architekturmuseum.*

*Bauakademie zu Linz.*

*1801*



*Architekturmuseum.*

## VÝPRAVNÍ BUDOVY A ZASTÁVKY



## VÝPRAVNÍ BUDOVA LUŽNÁ U RAKOVNÍKA

Budova byla vystavena Buštěhradskou dráhou v roce 1871 podle typového plánu inženýra Josefa Chvály jako výpravní budova 4. třídy, tedy největší. Původní název stanice byl Lužná - Lišany, Lužna - Lischan. Později zůstalo jen české označení, v roce 1961 byl změněn název na současný.

Jedná se o jednopatrovou budovu tvořenou dvěma krajními rizality a prostředním traktem o šesti okenních osách. Zvláštností je užití opukových kvádrů na fasádě budovy. Kámen byl těžen v blízkém lomu v kopci Džbán. Ze stejného materiálu jsou i všechny prvky architektonické výzdoby. Budova má sedlovou střechu, doplněnou pultovou střechou nad nástupištěm, která je však z doby po roce 1945.

V přízemí byla umístěna dopravní kancelář s výdejnou jízdenek. V kanceláři se nacházelo zázemí pro úředníka - výpravčího a řídicí přístroj zabezpečovacího zařízení. Dále zde byla kancelář pro přednostu stanice, čekárny pro cestující a další služební prostory. V patře se nacházela kasárna pro odpočinek zaměstnanců a služební zaměstnanecké byty. Víceméně shodné využití má budova i dnes.







## VÝPRAVNÍ BUDOVA KRUPÁ

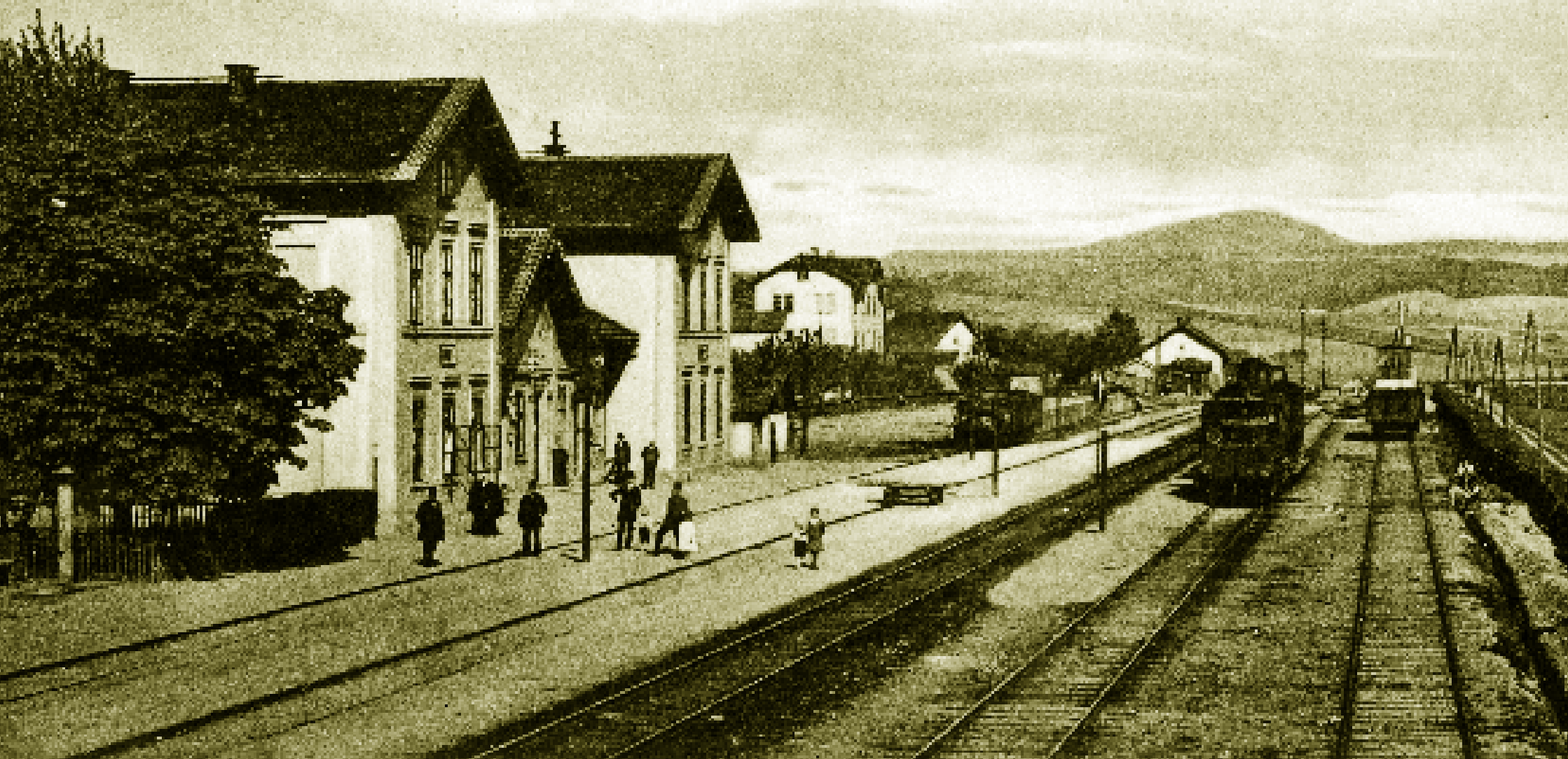
Budova byla vystavena Buštěhradskou dráhou v roce 1871 podle typového plánu inženýra Josefa Chvály jako výpravní budova 2. třídy. Na přelomu 19. a 20. století dostala výpravní budova patrovou přístavbu z obou stran. Původní název stanice byl Krupa, později české označení Krupá.

Výpravní budovy pro stanice na trati z Prahy do Chebu, jejichž autorem byl inženýr-asistent Josef Chvál, dostaly jednotný, pozdně klasicistní ráz, jehož charakteristickými prvky byla vedle pásové rustiky, bosovaných nároží a řezbářsky zdobených vrcholků štítů zejména arkádovitá průčelí přízemí patrových budov. Většina výpravních budov se stavěla podle typových plánů ve čtyřech třídách. Na rozdíl od ostatních drah 1. třída označovala nejmenší, 4. třída největší typové budovy. Nejčastěji opakovaným typem byla výpravní budova 2. třídy, přízemí s prostředním rizalitem, sedlovou střechou a devítiosovým průčelím. Budova měla dvě čekárny, menší pro cestující 1. a 2. třídy, větší pro cestující 3. a 4. třídy. V původní podobě se tento typ dochoval ve stanicích Perštejn, Nebanice a Hořetice, v Hájku rozšířený přízemní přístavbou. Většinou však dostaly výpravní budovy 2. třídy již v průběhu 70. let 19. století patrovou přístavbu z jedné strany a na přelomu 19. a 20. století i z druhé strany - Unhošť, Kamenné Žehrovice, Nové Strašecí, Řevničov, Krupá, v Milostíně byla na kladenské straně přistavěna vodárenská věž. Ve stanicích Citice, Dasnice, a Tršnice nahradily původní výpravní budovy 2. třídy novostavby podle plánů vrchního inženýra Antonína Königa.

Svůj původní vzhled ztratila budova při opravě v roce 1980. V přízemí budovy se nachází provozní zázemí stanice, prostory pro cestující a dopravní kancelář s výdejnou jízdenek. Někdejší nádražní restaurace byla upravena na kanceláře. V patře jsou byty.



Krupá nádraží.





## ZASTÁVKA OLEŠNÁ U RAKOVNÍKA

Zastávka byla postavena v roce 1932 se zavedením osobních vlaků vedených motorovými vozy. Původní název Olešná u Rakovníka si zastávka uchovala dodnes. Zastávka má podobu nasypaného peronu v délce 30 m. Původní výstroj tvořila pevně umístěná lavička, tabule s názvem zastávky, tabule s jízdním řádem a dvě návěsti „Konec nástupiště“.

Zastávka je v původním stavu, nákladem KHKD byla obnovena tabule s názvem zastávky. Chybí však pevně umístěná lavička, tabule pro umístění jízdního řádu a upozorňovadla před zastávkou.











## VÝPRAVNÍ BUDOVA CHRÁŠŤANY

Jednopatrová budova s přistavěným dřevěným skladištěm byla vystavena společně se stavbou dráhy v roce 1883 podle projektu inženýra Buštěhradské dráhy Antonína Königa. Původní název stanice byl Kroschau, Kroschau - Chrasstian, později Chrášťany zastávka.

Jedná se o jednopatrovou budovu tvořenou traktem o čtyřech okenních osách. Fasádu budovy pohledově dělí vodorovná římsa. Původní architektonické prvky na fasádě - nadokenní římsy, šambrány a nárožní bosáže jsou zachovány v původním stavu. Součástí budovy bylo dříve dřevěné skladiště se sedlovou střechou a kamennou rampou.

V přízemí budovy bylo umístěno provozní zázemí stanice, prostory pro cestující a dopravní kancelář s výdejnou jízdenek. V patře se nachází byt, dříve užívaný pro bydlení zaměstnanců stanice.

Po roce 1923, kdy bylo odstraněno skladiště s rampou a manipulační kolej, ztratila výpravní budova svůj původní význam. Ze stanice se stala zastávka s čekárnou. Dopravní kancelář byla později upravena na druhý služební byt. Tato budova jako jediná na trati neprošla vlnou oprav koncem 70. let 20. století. Z hlediska památkového je tedy nejzajímavější budovou na trati, z hlediska stavebního je ve značně zchátralém stavu. Oba nájemní byty jsou nyní prázdné.





DRINK STATION

3



## VÝPRAVNÍ BUDOVA KNĚŽEVES

Jednopatrová budova s přistavěným dřevěným skladištěm byla vystavena společně se stavbou dráhy v roce 1883 podle projektu inženýra Buštěhradské dráhy Antonína Königa. Původní název stanice byl Herrndorf - Knežowes, později Kněževes – Herrndorf a nakonec jen české označení Kněževes.

Jedná se o jednopatrovou budovu tvořenou traktem o čtyřech okenních osách. Součástí budovy je v podélné ose stojící dřevěné skladiště se sedlovou střechou a kamennou rampou. Jedná se o poměrně neobvyklé řešení. Fasáda budovy je pohledově rozdělena vodorovnou římsou. Původně byly na fasádě ještě další prvky - nadokenní římsy, šambrány a nárožní bosáže. Při úpravách koncem 70. let 20. století byla však převážná část těchto architektonických prvků snesena, fasáda je nyní hladká, štuková.

V přízemí budovy byla umístěna dopravní kancelář s výdejnou jízdenek. V kanceláři se nacházelo zázemí pro úředníka - výpravčího. Byt v patře byl využíván pro bydlení zaměstnanců stanice.

Dvě přízemní místnosti má v současnosti v pronájmu HERKULES KHKD s. r. o., která je v roce 2008 adaptovala na vlastní náklady. Čekárna pro cestující je nově upravena jako malá expozice s výstavou fotografií z historie dráhy. V bývalé dopravní kanceláři měla vzniknout expozice historické dopravní kanceláře, ale problémy se značnou vlhkostí objektu zatím uskutečnění tohoto záměru neumožňují. Dochované původní prvky - okénko pro výdej jízdenek a jedny vnitřní dveře jsou po restaurátorském zásahu funkční a počítá se s nimi jako s pohledovými prvky, které návštěvník vnímá jako historické exponáty při návštěvě trati, stanice a expozice v protilehlém areálu KHKD – Vlečky Kněževes.







## ZASTÁVKA PŘÍLEPY

Zastávka byla postavena v roce 1933 se zavedením osobních vlaků vedených motorovými vozy. Původní název zastávky byl Přílepy u Rakovníka.

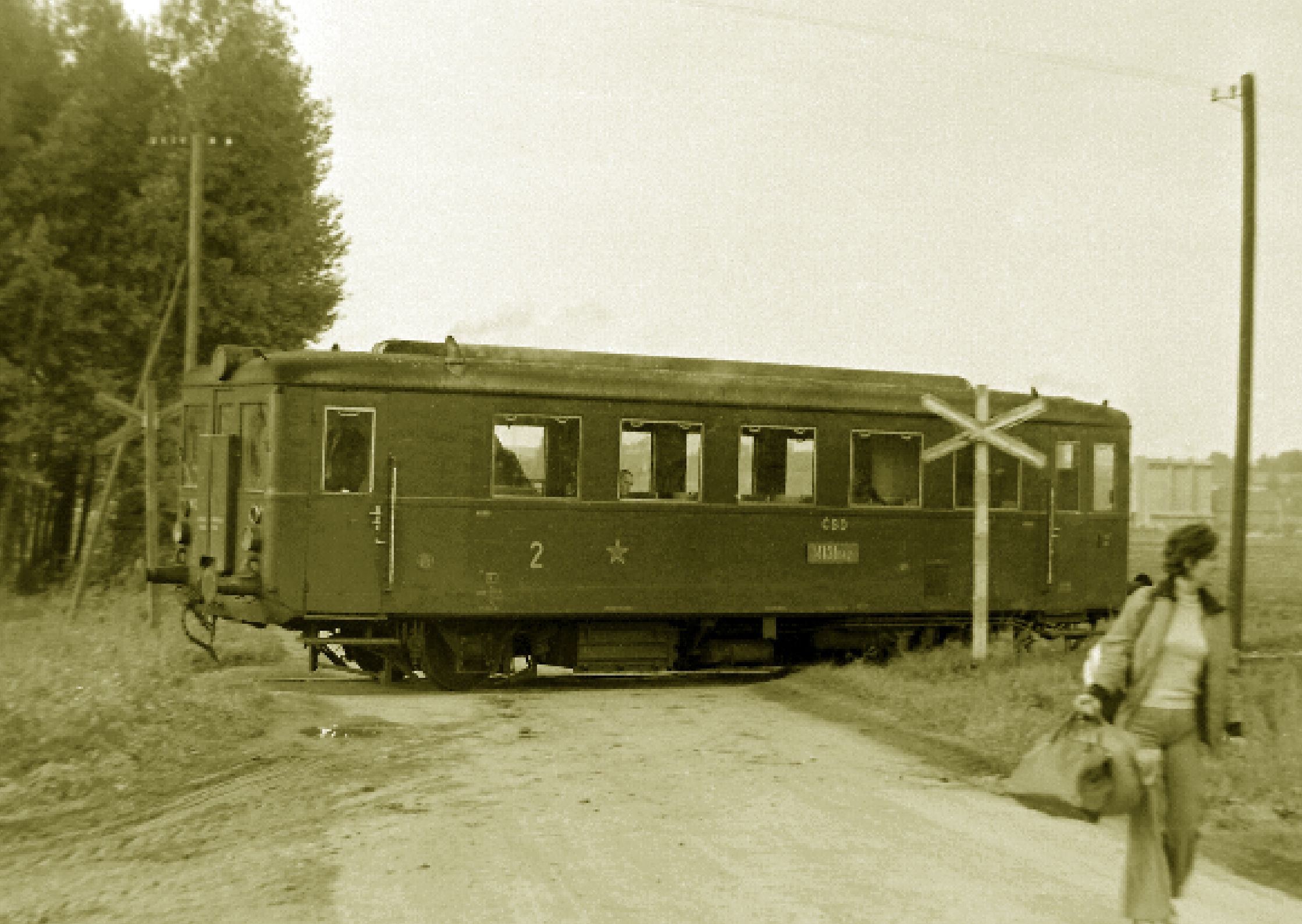
Jednoduchou zastávku tvoří nasypaný peron v délce 30 m. Původní výstroj tvořila pevně umístěná lavička, tabule s názvem zastávky, tabule s jízdním řádem a dvě návěsti „Konec nástupiště“.

Zastávka je v původním stavu, nákladem KHKD byla obnovena tabule s názvem zastávky. Chybí však pevně umístěná lavička, tabule pro umístění jízdního řádu a upozorňovadla před zastávkou.



Číslo vlaku	Směr	Průběžná zastávka	Číslo vlaku	Směr	Průběžná zastávka
101	od Prahy	Říčany	102	do Prahy	Říčany
103	od Prahy	Říčany	104	do Prahy	Říčany
105	od Prahy	Říčany	106	do Prahy	Říčany
107	od Prahy	Říčany	108	do Prahy	Říčany
109	od Prahy	Říčany	110	do Prahy	Říčany
111	od Prahy	Říčany	112	do Prahy	Říčany
113	od Prahy	Říčany	114	do Prahy	Říčany
115	od Prahy	Říčany	116	do Prahy	Říčany
117	od Prahy	Říčany	118	do Prahy	Říčany
119	od Prahy	Říčany	120	do Prahy	Říčany

Číslo vlaku	Směr	Průběžná zastávka	Číslo vlaku	Směr	Průběžná zastávka
201	od Prahy	Říčany	202	do Prahy	Říčany
203	od Prahy	Říčany	204	do Prahy	Říčany
205	od Prahy	Říčany	206	do Prahy	Říčany
207	od Prahy	Říčany	208	do Prahy	Říčany
209	od Prahy	Říčany	210	do Prahy	Říčany
211	od Prahy	Říčany	212	do Prahy	Říčany
213	od Prahy	Říčany	214	do Prahy	Říčany
215	od Prahy	Říčany	216	do Prahy	Říčany
217	od Prahy	Říčany	218	do Prahy	Říčany
219	od Prahy	Říčany	220	do Prahy	Říčany







## VÝPRAVNÍ BUDOVA KOLEŠOVICE

Jednopatrová budova s přistavěným dřevěným skladištěm byla vystavena společně se stavbou dráhy v roce 1883 podle projektu inženýra Buštěhradské dráhy Antonína Königa. Původní název stanice byl Kolleschowitz, později nesla jen české označení Kolečovice.

Jedná se o jednopatrovou budovu tvořenou traktem o pěti okeních osách. Součástí budovy je v podélné ose stojící dřevěné skladiště se sedlovou střechou a kamennou rampou. Jedná se o poměrně neobvyklé řešení. Fasáda budovy je hladká, štuková, původní architektonické prvky připomínají dochované nadokenní římsy v patře. Původně byly na fasádě ještě další prvky – vodorovná římsa, nadokenní římsy, šambrány a nárožní bosáže. Při necitlivých úpravách fasády koncem 70. let 20. století byla však převážná část těchto architektonických prvků snesena.

V přízemí byla umístěna dopravní kancelář s výdejnou jízdenek. V kanceláři se nacházelo zázemí pro úředníka - výpravčího. Kuchyň a nocležna-kasárna sloužily pravděpodobně do začátku 2. světové války, kdy byl v Kolečovicích přes noc lokomotivní personál a lokomotiva odstavena v dřevěné topírně zbourané počátkem 70. let 20. století. Byt v patře byl využíván pro bydlení zaměstnanců stanice.

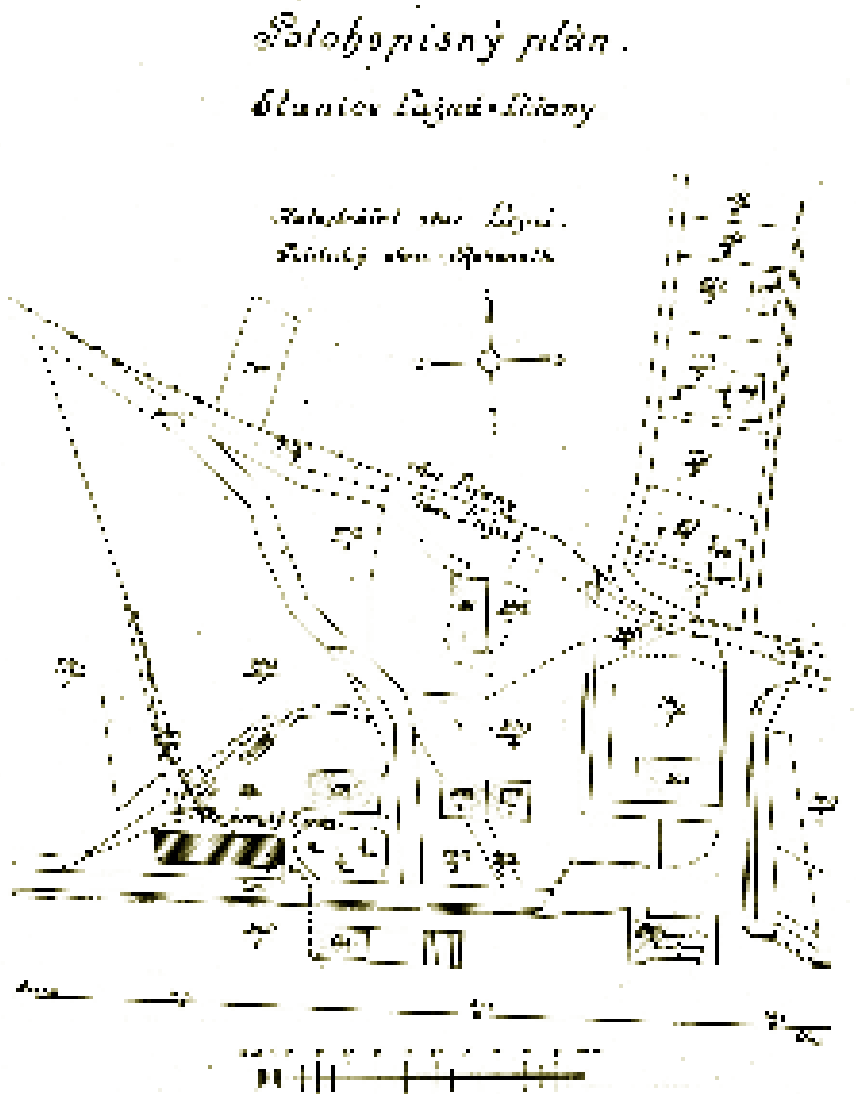
V současnosti je v přízemí budovy provozní zázemí stanice, prostory pro cestující, dopravní kancelář s výdejnou jízdenek, nocležna a kuchyň. V patře je byt.







## DOSLOV - HISTORICKÉ PRAMENY A HISTORICKO - BADATELSKÁ PRÁCE PŘI ZPRACOVÁNÍ POPISU



Prameny o popisované trati musely být vyhledávány poměrně složitou metodou. Vzhledem k tomu, že se jedná o dopravní stavby, které vznikaly většinou v předminulém století, je samozřejmé, že značná část archivních pramenů se nedochovala ať už z důvodu poškození, či neuvážené skartace. Proto jsme museli čerpat z archivů, tedy především z Archivu ČD v Praze, kde se předmětné prameny nachází ve fondu 05 - BEB. Pro zpracování důležité dokumenty z tohoto fondu byly při bádání nalezeny a užity. Další fond v Archivu ČD, který by snad mohl obsahovat pro práci relevantní doklady, tedy fond Spisovna ředitelství státních drah Praha-sever však není zpracován a tudíž přístupný pro bádání. Další prameny pak pochází z NA Praha, kde jsou uloženy v několika fondech. Jedná se o fond Generální inspekce K.k.St.B. a fond Ředitelství státních drah Praha. Oba tyto fondy jsou značně obsáhlé, ovšem existující archivní pomůcky neobsahují obsah krabic, katalogizace je značně neúplná. Proto nebylo z časových důvodů možno v těchto fondech bádát.

Další prameny, především plány jsou pak uloženy v archivu SŽDC s. o., kde však není zaveden archivní režim a došlo ke ztrátě části archiválií. Ve jmenovaných archivech, které jsou s výjimkou NA pouze podnikové, však nelze dohledat vyčerpávající informace, v ostatních archivech badatelské řády značně omezují rychlost dohledávání pramenů. Dalším pramenem je literatura, v níž jsou však uvedené informace někdy nepřesné. V takových případech jsme přebírali jen taková data, která jsou potvrzena i v jiných pramenech, či jsme k nim došli při bádání sami.



## PRAMENY

**LITERATURA:** Josef Otto Slezak: Eisenbahn-Panorama Böhmen und Mähren (Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1986) ● Johann Stockklausner: Dampfbetrieb in Alt-Österreich 1837-1918 (Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1979) ● Karl Gölsdorf: Lokomotivbau in Alt-Österreich (Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1978) ● Mojmír Krejčířík: Česká nádraží, II. díl (Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, Litoměřice 2003) ● Mojmír Krejčířík: Česká nádraží, II. díl (Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, Litoměřice 2005) ● Kol.: Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie (Karl Prochaska Wien, Teschen, Leipzig, 1898) ● von Roll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2.Aufl. (Urban a Schwarzenberg, Wien) ● Prasch, Bauer, Wehr: Die Elektrischen Einrichtungen der Eisenbahn, vydání 3., (Wien 1913) ● Václav Machytka ing.: Zabezpečování vlakové dopravy (Praha 1930) ● Theodor Nechvátal: Telegrafní, telefonní, návěštní a zabezpečovací zařízení u státních drah (Praha 1920) ● Fiala, Hlásný: Technický průvodce, díl II: zabezpečování vlakové dopravy na železnicích, (Česká matice technická, Praha 1948) ● Ročenka státních a soukromých drah ČSR z roku 1920 ● Jízdní řády KkStB, BEB, ČSD, ČD, SŽDC

**PŘEDPISY:** ČSD: T 6 Předpisy pro obsluhu zabezpečovacích zařízení staničních a traťových, Praha 1951. ● ČSD: LXVI. Předpis o obsluze Hradlových zařízení traťových, Praha 1923. ● ČSD: XXII. Návěštní předpisy, Praha 1920.

**PERIODIKA:** Josef Zelený ing., Staniční budovy trati Krupá - Kolečovice, in: Železničář 13/1982 ● Jiří Martínek, Z historie návěštní u ČSD I., II., in: Svět železnice 21,22 / 2007

**ARCHIVY:** Fond 05: BEB spisovna, archiv ČD a.s., Praha Libeň ( archivní pomůcka B3, zpracovali: Karel Rys, Ludmila Kolmanová, Zdeněk Hrdina, Praha 2009). ● Fond 1769: Generální ředitelství ČSD, NA Praha Chodovec (archivní pomůcka 1696, zpracovali: Vojtěch Kroužil, Markéta Novotná). ● K. K. St. B.: normálie zab. techniky, Blatt no. 8, S. A. 1898, sb. Muzejní sbírka sdělovací a zabezpečovací techniky Hradec Králové ● Archiv SDC Praha Smíchov, složky 17.63, 17.74 a 17.75. ● Archiv Muzea T. G.M. Rakovník ● Archiv občanského sdružení Společnost Buštěhradské dráhy – SBD ● Archiv občanského sdružení Klub historie kolejové dopravy - KHKD

**KNIHOVNY:** ČKD a. s. Praha: Zabezpečovací zařízení železniční – katalog výrobků 1930 – Ústřední technická knihovna dopravy Praha (toho času uzavřena).

**INTERNET:** <http://www.katastralnimapa.cz/> ● <http://www.cuzk.cz/>  
● <http://aplikace.mvcr.cz/adresa/rozsobce/index.html> ● <http://www.zelpage.cz/atlas.php>  
● <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-125>

**SOUKROMÉ SBÍRKY FYZICKÝCH OSOB:** Bíba Milan ● Bittner Jaromír ● Blecha Jan ● Bouda Jiří ● Čech Jan ● Golda Bohumír ● Handrejch Michal ● Hoffman Petr ● Hoření Igor ● Hrdina Zdeněk ● Jilma Jan ● Kocourek Jaroslav ● Krivý Bohumil ● Křenek Jaroslav ● Lášek Pavel ● Leštinský Mojmír ● Lukášová Božena ● Mahel Ivo ● Malinský Jan ● Martínek Jiří ● Michl Zdeněk ● Navrátil Martin ● Ovsenák Petr ● Rak Miroslav ● Říha Radim ● Řepka Ondřej ● Simbartl Václav ● Šorel Michal ● Vachovec Jiří ● Zelený Josef ● Žaba Martin

*Kolešovka* *Slava i huda*  
*Čestná polka. Pěsnička slavnostní.*

Ma - mů de - jst

Pa - dí - de - by - a - pa - ra - de - la - hál - ka, bi - lí - jst - bí

u - ž - a - je - jít - vo - ja - sít - ku - bí - lá, u - bí - ra - je - tá - ra

bi - se - pít - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí

pa - dí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí

Ma - mů de - jst - bí - lí - jst - bí - lí - jst - bí - lí - jst - bí - lí - jst - bí

Ma - mů de - jst - bí - lí - jst - bí - lí - jst - bí - lí - jst - bí - lí - jst - bí

Ma - mů de - jst - bí - lí - jst - bí - lí - jst - bí - lí - jst - bí - lí - jst - bí

*Polka D.S.* *Trio*

Co - tu - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí

Pa - dí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí

Pa - dí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí

Pa - dí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí

Pa - dí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí

Pa - dí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí

Pa - dí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí

Pa - dí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí - se - ve - lí - tí



# KOLEŠOVKA STRUČNÁ HISTORIE TRATĚ, VÝPRAVNÍCH BUDOV A ZASTÁVEK

Text: KHKD, Fotografie: KHKD, archiv KHKD

Vydala Rakovnicko o. p. s. v roce 2010 jako součást realizace projektu Vlídna nádraží - Posázavský Pacifik, Bezdrůžická lokálka, Muzejní trať Kolečovka. Projekt Vlídna nádraží je projektem spolupráce tří místních akčních skupin - Posázaví o. p. s., Český Západ – Místní partnerství o. s., a Rakovnicko o. p. s.

Projekt Vlídna nádraží se uskutečnil s podporou Programu rozvoje venkova ČR. Projekt rozvíjí iniciativu „Vlídna nádraží“ Asociace Entente Florare CZ - Souznění.

Rakovnicko o. p. s., místní akční skupina  
Husovo náměstí 255, 269 01 Rakovník

Tisk: Raklama - Pavel Nejman, Nábřeží T.G.M. 2449, 269 01 Rakovník

Vydání první

© Rakovnicko o. p. s., 2010, © Text, fotografie: Klub historie kolejové dopravy, 2010



PROGRAM ROZVOJE VENKOVA

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova:  
Evropa investuje do venkovských oblastí.