

Zpravodaj Klubu Dopravní historie

Zpravodaj Klubu Dopravní historie



Ročník:1

Číslo: 12

Obsah

3. Něco z historie tratí a lokomotiv
4. Vývoj tramvají v Praze a jiných městech ČR
5. Naše parní a historické motorové lokomotivy
6. Historické a současné osobní vozy
7. Zajímavosti z metra
8. Evidenční čísla vozů vozovny Pankrác
9. Foto čísla, sběratelská karta

Redakční sloupek

Vážení čtenáři,
na prosbu některých členů KHD začne nepravidelně vycházet zpravodaji jako speciální číslo. Toto speciální číslo bude vždy mapovat nějaký zajímavý výlet. Doufáme, že se vám budou tyto zvláštní čísla líbit a možná vás i inspirují na návštěvu krásných míst ČR.

Vaše

Redakce

Něco z historie tratí a lokomotiv

V tomto čísle bude popsána železniční trať.

Stavba železniční trati se skládá ze železničního spodku (na obrázku vpravo číslo 1), na němž je uložen železniční svršek.

K železničnímu spodku patří ještě další stavby, jako např.: oddělovací příkopy, propustky, mosty, tunely apod. Každá železniční trať musí mít předem stanovené sklony a směr dále musí být vedena po náspech, v zářezech (výkopech) {2}, obkopech (3) např.: okolo skal, ale i na umělých zdích. Čára, která propojuje jednotlivé výškové body trati se nazývá niveleta a čára která propojuje jednotlivé směrové body se nazývá trasa.

Vozidla musí po trati projíždět bezpečně, a proto musí odpovídat podmínkám obrysu (obr. vlevo B).

Zrovna tak nesmějí stavby

zasahovat nebezpečně blízko k obrysu vozidel a smějí se proto stavět podle podmínek průjezdného průřezu (A). Jak obrys B, tak průjezdný průřez A mají určitý tvar. V podstatě jsou dva druhy průjezdného průřezu i obrysu. Jsou to druhy pro trati neelektrifikovaného provozu a pro trati elektrifikovaného provozu (čárkované čáry). U elektrifikovaných tratí musí být nahoře dostatek prostoru jak pro trakční vedení, tak i pro sběrače elektrických hnacích vozidel.

V příštím čísle bude popsána elektrická stejnosměrná lokomotiva.



Vývoj tramvají v Praze a jiných městech ČR

V tomto čísle bude popsán vůz pražské koňky z roku 1876.

V roce 1876 dodala pražská firma Ringhoffer první vyrobené vozy pro pražskou tramvaj. Vůz na obrázku je prototyp, na němž je vidět, jak se výrobce snažil o maximální vylehčení. Nevýhodou však byla velmi malá kapacita vozu. Mohl přepravit pouze 12 sedících a osm stojících osob. Vozová skříň měla uvnitř podélné lavice potažené voskovaným plátnem a čalouněnými žíněmi. Dvě velká okna na bocích byla pevná, později byla nahrazená čtyřmi menšími, která bylo možno otevírat. Pérování vozu, jehož podvozek byl zhotoven z dubových okovaných podélníků, bylo zajištěno dvěma spirálovými pery na každé rozsoše nápravy. Původní tzv.: americké vozy měli místo

per kaučukové válce (zvané buřty), což byly předchůdci dnešních silentbloků. Vozy byly dodány v bílo-zelené barvě a očíslovány 1 až 18. Proto byly od této doby původní „ americké vozy “ (se kterými byl v Praze zahájen provoz koňky) přečíslovány na 19 až 28.

V příštím čísle bude popsány tramvaje Série 50 - 55 a typu Štýrský Hradec.



Naše parní a historické motorové lokomotivy

V této rubrice bude popsána úzkorozchodná motorová lokomotiva řady TU 47.0.

Naše úzkorozchodné tratě (kromě elektrifikovaných) byly první, kde se zavedla výhradní motorová doprava místo parní. Stalo se tak v roce 1954. Tehdy dodala lokomotivka ČKD motorové lokomotivy řady TU 47.0, Bó Bó s elektrickým přenosem výkonu. Byly to dvě série. První série byla označena TU 47.001 až 06 a TU 47.007 až 21. Druhá série odpovídala exportní dodávce řady TU 3 do SSSR.

Lokomotivy mají shodný motor jako motorová řada M 262.0 s nižšími otáčkami a tím i s nižším výkonem. Měli oddíl pro zavazadla i vlakvedoucího a původně v něm byla teplovodní kamna na uhlí pro vytápění lokomotivy i pro předehřívání vody pro naftový motor.

V lokomotivě byl naftový motor typu 12V170DR s 12 válci do tvaru V. Průměr válců je 170 mm se zdvihem pístu 190 mm a výkonem 257 kW s 1250 otáčkami za minutu. Rozvor podvozku je 1,8 m se vzdáleností otočných bodů

podvozku 7 m. Celkový rozvor tedy činí 8,8 m. Celková délka přes spřáhla činí 12,96 m. Průměr hnacích kol je 760 mm. Lokomotiva měla ve službě váhu 30 až 32 tun. Nejvyšší možnou rychlost lokomotiv byla 30 km/h u první série (u druhé série 50 km/h). Zásoba paliva činila 450 až 500 litrů a písku 60 kg. Nejmenší možný poloměr projížděného oblouku činil 60 m.

Lokomotivy řady TU 47.0 jezdili na tratích s rozchodem 760 mm. Jenom na trati Frýdlant v Čechách – Heřmanice v Čechách měli rozchod 750 mm.

V příštím čísle bude popsána motorová lokomotiva řady M 120.4.



Historické a současné osobní vozy

Dnes se v článku dočtete o vozech řady Ba z roku 1965, které můžete s největší pravděpodobností potkáte rekonstruované na našich tratích.

Okolo roku 1965 začala obnova vozového parku u tehdejších ČSD.

Skříň vozu je ocelová, svařovaná. Deset oddílů pro cestující má celkem 80 míst k sezení. Sedadla ve voze jsou polštářová s koženkou. Vytápění vozu je jednak elektrické odporové s vlněním vzduch a také parní nízkotlaké. K osvětlení slouží elektrické žárovky. Okna jsou typizovaná, polospuštěcí s vyvážením. Vstupní dveře jsou vyrobeny podle typu UIC. Na obou čelech skříně je vždy WC a umývárna. Čela skříně mají pryžové návleky pro bezpečné uzavírání prostoru nad přechodovými můstky. Dvounápravové otočné

podvozky mají dvojitě vypružení a bezrozsochové vedení ložiskových skříní.

Od roku 1965 se takové vozy vyrábějí v různých formách, jako řada Aa, Aba nebo i Bda, přičemž se užívá jednotlivých prvků a rozměrů oken, dveří, podvozků a dalšího vybavení tak, aby bylo možno vůz opravit kdekoliv v cizině. U vozů pro ČSD mají všechny řady tlakovou brzdu DAKO a u posledních dodávek se již opouští od parního topení.

V příštím čísle bude popsán nejstarší osobní vůz Budějovické koňské dráhy.



Zajímavosti z metra

Je to mezilehlá ražená stanice trasy IA. Leží částečně pod ulicí Milady Horákové a zbytkem pod nádražím ČD Praha-Dejvice.

Před zahájením stavby byly přeloženy sklady uhlí, ležící přímo v prostoru budoucího staveniště do Ruzyně a Dejvic, poté bagry roztrhaly pláň a vyrostla tu těžní věž. Také se tu začal razit první tunel pro novou trasu. Bylo to 20.2.1973 a razil se pravý traťový tunel do stanice Leninova, tam razicí soupravu otočili a vrátili se druhým tunelem zpět. Celá stanice byla stavěna ve velké otevřené jámě o výměře 4068 m² s podzemními stěnami, jáma byla společná i pro později vystavěnou budovu Metroprojektu. Výkop jámy si vyžádal samozřejmě přerušování tramvajového provozu. Ruch na staveništi byl o to větší, že tu stavěly dvě společnosti, jednak zaměstnanci Výstavby kamenouhelných dolů Kladno razili tunely k Leninově a jednak Metrostav stavěl stanici samotnou. Ta je ražená trojlodní. Pilířové konstrukce se zúženými pilíři propustí mezi tunely z běžných tří na 1,5 metrů, v důsledku použití litinových tybinků (části ostění) na některých částech stanice. Střední tunel je zkrácen na 55,5 m a s nástupními tunely je spojen 7 páry již zmiňovaných propustí. Na střední tunel navazuje šikmý tunel do vestibulu, obsahující tři hlubinné sovětské eskalátory o délce 76,2, které dopravují cestující o 38,1 m výše. Vestibul je řešen jako obdélníkový, s celkem 9 výstupy s pevným schodištěm a ocelovými sloupy. Technologický tunel je umístěn v pokračování středního staničního tunelu, avšak za eskalátory. Celková hloubka středu stanice je asi 43 metrů. Důležitou součástí stanice je i distribuční trafostanice. Přívod pro ni vedl z rozvodny Praha-západ a jeho stavba započala 14.5.1976. Stavba samotné trafostanice byla zahájena 18.4.1977.

Stanice má unifikovaný design s ostatními stanicemi úseku IA. Tunely nástupiště jsou obloženy hliníkovými vylisovanými deskami s vypouklými i zapadlými čtvrtkoulemi. Hlavní barvou je nažloutlá - Champagne - základní barvy interiéru stanic trasy IA. Za nástupiště je vyložen ze stejného materiálu podélný pruh s přecházející barvou do tmavšího odstínu a zpět. Pilíře jsou obloženy bílým a tmavým mramorem, stejně jako podlaha. Výtvarně ztvárněn je i vestibul. Hlavním poutacím

prvkem je zasklený kruh, obsahující vstup na eskalátory. Stěny jsou obloženy kamennými mozaikami, připomínajícími historické milníky české státnosti a hlavně okolí Pražského hradu. tato reliéfní stěna je dílem sochařů Slavoj Nejedla a Jiřího Prádlera. Technicky nedokonalá izolace stanice zapříčinila mírné prosakování vody do interiéru stanice, navíc i eskalátory už nebyly v nejlepším stavu a proto byla v letech 1995 až 1996 provedena náročná rekonstrukce za úplného vyloučení stanice. Vlaky tak projížděly za provizorním plotem nižší rychlostí a navíc před vjezdem do stanice houkaly. Práce se týkaly hlavně nové izolace proti vnikání vody, ošetření obložení a výměny eskalátorů za nové, které však nedlouho po zprovoznění začaly pěkně "pískat". Ve dnech 3.11.1995 až 11.7.1996 (termín byl až do 19.7.) se tak uskutečnily i rozsáhlé změny na povrchu. Všechny autobusové linky, končící u stanice byly přeloženy na Dejvickou a výrazně byla posílena tramvajová linka č.2. Do budoucna se předpokládá výstavba druhého vestibulu, směřujícího do oblasti ulice Dejvické. Už mnohokrát se plánovalo zrušení tratě Praha-Masarykovo nádraží - Praha-Ruzyně, nikdy k tomu však nedošlo. Plány z konce 70. let dokonce předpokládaly na místě dnešní železniční stanice výstavbu obrovského komplexu nádraží ČSAD a záhytného parkoviště. Dále mnoha administrativních a obytných budov, včetně několika bloků na místě dnešní starší zástavby. Samozřejmostí bylo zboření historické staniční budovy.

Staženo z: WWW.metroweb.cz

Autor: Jan Bonev

Evidenční čísla vozů vozovny Pankrác

T3R.P									
8211	8212	8213	8214	8215	8216	8217	8218	8219	8220
8221	8222	8223	8224	8225	8226	8227	8228	8229	8230
8231	8232	8233	8234	8235	8236	8237	8238	8239	8240
8241	8242	8243	8244	8245	8300	8301	8302	8303	8304
8305	8306	8307	8308	8309	8310	8311	8312	8313	8314
8315	8316	8317	8318	8319	8320	8321	8322	8323	8324
8325	8326	8327	8328	8329	8330	8331	8332	8333	8334
8335	8336	8337	8338	8339	8340	8341	8342	8343	8344
8345	8346	8347	8348	8349	8350	8351	8352	8353	8354
8355	8356	8357	8358	8359	8360	8361	8362	8363	8364
8365	8366	8367	8368	8369	8370	8371	8372	8373	8374
8375	8376	8377	8378	8379	8380	8381	8382	8383	8384
8385	8386	8387	8388	8389	8390	8391	8392	8393	8394
8395	8396	8397	8398	8399	8400	8401	8402	8403	8404
8405	8406	8407	8408	8409	8410	8411	8412	8413	
RT6N1									
9102	9103	9104							
RT6N2									
9101									
Pracovní T3									
5501	5502	5503	5504	5513	5520				
Pracovní T3M									
5519	5572								
Pracovní T3R.P									
5516									



Autor: Jarmil Šmíd

Foto čísla



Parní lokomotivy různých řad vedle sebe.
Foto: Martin Vondrášek

Sběratelská karta



Řada 799

Výkon: 37/19,5¹⁾ kW
Délka přes nárazníky: 7 240 mm
Max. rychlost: 10/5¹⁾ km/h
Max. hmotnost: 24 tun
Rok rekonstrukce: 1992 až 2000

Označení: 799.007 až 799.041

Výrobce: JLS

Počet: 41 kusů

Provozovatel: ČD

¹⁾ dieselelektrický/akumulátorový režim