

# *Zpravodaj klubu Dopravní historie*



Ročník 1

Číslo 2

## Obsah

3. Něco z historie tratí a lokomotiv
4. Mezinárodní označení hnacích vozidel
5. Historie dny tramvají v Pražské MHD
6. Výlet do Ústí nad Labem za trolejbusy
7. Zajímavosti z metra
8. Výlet do Jaroměře a Hradce Králového
9. Foto čísla, sběratelská karta

## Redakční sloupek

V tomto čísle začne nová rubrika a to z prostředí metra nazvanou Zajímavosti z metra. Chtěl bych poděkovat všem co se na tomto čísle podíleli buď zasláním zajímavé fotky a jiných příspěvků. Svě další příspěvky můžete také zasílat na mou druhou E-mailovou schránku. Zde je její adresa je: [o.kucera@atlas.cz](mailto:o.kucera@atlas.cz). Vaše příspěvky se určitě objeví v dalších číslech zpravodaje.

**Redakce**

## Něco z historie tratí a lokomotiv

V tomto čísle bude popsána lokomotiva našich drah řady 714.

Nespolehlivost a značná spotřeba nafty u lokomotivy řady 735 vedla ČSD k návrhu rekonstrukce na dvouagregátové provedení s motory LIAZ M 2 (6 Z 135 T) z lokomotivy řady 704. První dvě lokomotivy byly rekonstruovány v letech 1992 a 1993 s využitím původní kabiny a kapotáže, doplněné dalšími díly ze zrušených lokomotiv řady 735 a s dodáním některých komponentů z ČKD. Další dva stroje se již rekonstruovaly v podstatně větším rozsahu přímo v ČKD. Na původním podjezdu řady 735 jsou dosazeny nové kabiny, kapoty a vybavení pro provoz s přípojnými vozy. Od lokomotivy 714.005 jsou pak vybaveny motory LIAZ M1.2C. Kabina strojvedoucího je rozměrově a konstrukčně převzata z průmyslové lokomotivy 709.5. Obě kapoty jsou řešeny jako stavebnice z jednotlivých bočnic, čel a střech, které jsou vzájemně spojeny šrouby. V přední

kapotě, rozdělené mezi stěnami na čtyři části, je na zvláštním roštu uložená dvojice symetrických motorgenerátorů s alternátory TA 611. Čelo zadní kapoty tvoří samostatný blok přístrojů vzduchotlakové brzdy, následuje odporník EDB včetně ventilační jednotky a elektrický rozvaděč. Elektrická výzbroj umožňuje jízdu s jedním nebo oběma motory. Každý motorgenerátor pohání jeden podvozek. Lokomotivy jsou vybaveny vzduchotlakovou brzdou systému DAKO – GP s elektrickými ovladači samočinné a přímočinné brzdy a spádovou zastavovací EDB a zařízení KBS – E.

Do konce roku 1996 bylo ČD předáno celkem 29 lokomotiv 714.0 ( 16 tun na nápravu) a 23 lokomotiv 714.2 ( 15 tun na nápravu).

V příštím čísle bude popsána Křížovatková výhybka.



## Mezinárodní označování hnacích vozidel

Je dvanáctimístné a má tři části. Jedna část obsahuje evidenční číslo přidělené v národním označovacím systému ( ABC.DEF )

[ Popsáno v čísle 1 ]. Druhá část doplňuje národní označení čísla pro přechod vozidel do zahraničí a třetí část je kontrolní číslice shodná s národním značením ( K ).

Vlastní tvar je následující ( pro lokomotivy ČD ):

**9 Y 54 Z ABC.DEF – K**  
kde:

9 = číslo přidělené hnacím vozidlům

Y = doplňková číslice ( výpočet shodný jako u kontrolní číslice v národním značení ). Tato číslice zajišťuje shodnost národní a mezinárodní kontrolní číslice

54 = vlastnická nebo registrující železniční správa (54 = ČD, 56 = ZSSK,....)

Z = rozlišení typu hnacího vozidla

1 = lokomotivy

5 = přípojně, zdrojové, vložené a řídicí vozy

9 = motorové, elektrické a akumulátorové vozy a jednotky

Parním lokomotivám v České republice jsou z čistě administrativního důvodu rovněž přidělena „ počítačová ” čísla, která by měla být vyznačena uvnitř budky strojvedoucího. Tato administrativně přidělená čísla jsou pro parní lokomotivy v ČR uvedena v poznámce, čísla parních lokomotiv jsou uvedena v doplňku D2/1.

## **Historie dny tramvají v Pražské MHD**

18.7.1891 - v Praze zahájila provoz první česká elektrická dráha – z Letné ke Královské oboře

19.3.1896 – František Křížík zahajuje provoz na první trati soukromého dopravního podniku Elektrická dráha

Praha – Libeň – Vysočany

25.6.1897 – Královské Vinohrady zahajují provoz na vlastní městské elektrické dráze

1.9.1897 – zahájili činnost Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, přímý předchůdce Dopravního podniku hl.m.Prahy,akciové společnosti

18.9.1897 – Elektrické podniky zahájily provoz na své první trati

15.12.1897 – Městská elektrická dráha Kral. Vinohrad byla začleněná do Elektrických podniků

1.7.1898 – Elektrické podniky převzaly

koněspřežnou dráhu a zahájily její elektrifikaci  
21.7.1900 – Elektrické podniky převzaly Elektrickou dráhu Smíchov – Košíře

15.8.1900 – Ukončen provoz Elektrické dráhy na Letné v Praze

12.5.1905 – v Praze definitivně skončil provoz koněspřežné tramvaje

28.9.1905 – na Karlově mostě zahájila provoz elektrická tramvaj se spodním převodem proudu  
9.6.1907 – na Letné uvedená do provozu první kolejová smyčka

5.7.1907 – Elektrické podniky převzaly Elektrickou drobnou dráhu Praha – Libeň – Vysočany, od té doby jsou jediným provozovatelem tramvajové dopravy na území Prahy

V příštím čísle bude historický přehled zajímavých dat z tramvajové dopravy pokračovat.

## Výlet do Ústí nad Labem za trolejbusy

Dne 20.3.2005 navštívil náš klub zajímavá místa ve městě Ústí nad Labem. Cílem tohoto výletu byla návštěva zámku v Trmicích, trolejbusové vozovny a projížďka trolejbusy po městě. Odjezd byl z nádraží Praha – Holešovice v 9:00 hodin. Po příjezdu do Ústí nastal velký problém se zakoupením celodenních jízdenek na MHD. Po vyřešení tohoto problému jsme vyjeli autobusem číslo 3 na konečnou linky s názvem Václavské Náměstí ( trasa linky Nové Krematorium - Václavské Náměstí – pozn. Redakce). Z konečné zastávky jsme šli kousek na zámek s expozicí modelového kolejiště. Po shlédnutí expozice jsme se vydali opět autobusem číslo 3 tentokrát jsme vystupovali na zastávce Hraničář. Z té samé stanice jsme pokračovali již trolejbusem číslo 54 do konečné stanice Všebořice ( Dobětice – Všebořice ). Po výstupu z trolejbusu jsme kousek popošli k trolejbusové vozovně. Během exkurze v této vozovně jsme si mohli vyzkoušet sundávání kladky z troleje a její zpětné nandání. Po shlédnutí vozovny jsme se vrátili opět trolejbusem číslo 56 ( Všebořice – Pod Vyhlídkou ) na zastávku Hraničář.

Zde jsme měli čas na sněžení svačin. Na této stanici si mohli zúčastnění rozhodnout pro individuální nebo klubový program. Ti co si zvolili klubový program měli před sebou ježdění po Ústí trolejbusy. Po občerstvení jsme vyjeli na prohlídku města trolejbusem č. 60 po trati Hraničář – Vinařská ( trať postavena v Lednu 2005: zajímavost trati ) – Mírová (Mírové Náměstí – Mírová ). Dále pak linkou č. 52 ( Severní terasa – Kliše lázně ) po trati Mírová – Důlce ( serpentiny ) – Divadlo. Zde se přestupovalo na linku č. 51 ( Skalka – Mírová ) po trati Divadlo – Severní terasa ) zajímavost na trati Rooseveltova ( serpentiny ). Poslední linkou trolejbusu bylo č. 55 ( Severní terasa – Žežická ) po trati Severní terasa – Mírové náměstí a zajímavosti opět Rooseveltova ( serpentiny ). Po výstupu na Mírovém náměstí jsme se přesunuli na nádraží, ze kterého jsme se vydali v 18:30 na zpáteční cestu do Prahy.

## Zajímavosti z metra A

V této rubrice naleznete zajímavá fakta k Pražskému metru. V tomto čísle budou zajímavosti z linky metra A, v dalších číslech budou další linky. Po linkách metra budou popsány samotné stanice podzemní dopravy.

Na lince metra A zajišťují provoz soupravy vlaků typu 81 – 71 a modernizované soupravy 81 – 71M. Trať je zabezpečena zabezpečovacím zařízením typu ARS ( ve stavbě LZA ). Trať je vedena mezi konečnými zastávkami Dejvická – Skalka. Provozní doba úseku je od 5:00 do 24:00. Linka má 12 stanic a její provozní délka je 10 kilometrů a doba jízdy z konečné na konečnou je 20 minut. V tabulce na konci článku bude zapsán počet souprav sloužících na lince. Trať je rozdělená do 4 úseků. První úsek je značen jako I.A a náleží k němu stanice Dejvická až Náměstí Míru má 7 stanic o provozní délce 4.7 km. Rok zahájení stavby úseku byl 1973 a slavnostně byl otevřen 12.8.1978. Druhý úsek je označen jako II.A a náleží k němu stanice Náměstí Míru až Želivského má 3 stanice o

provozní délce 2.6 km. Stavba byla zahájena roku 1967 a dokončena 19.12.1980.

Předposlední úsekem nazvaným III.A/1 je stanice Strašnická s rokem výstavby 1982 a dokončením prací 11.7.1987.

Tuto stanici spojuje se sousední stanicí tunel dlouhý 1.3 km. Posledním úsekem je III.A/2 do stanice Skalka s délkou tunelu 1.4 km. Rok začátku výstavby je 1985 a datum otevření bylo 4.7.1990. Největší hloubku středu nástupiště pod terénem má stanice Náměstí Míru a je hluboká 52 metrů.

### Počet souprav na lince A

Den/doba	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
PO – ČT	17	9	14	5
PA	17	9	11	5
SO + NE	6	9	6	5



Vjezd metra do stanice Kačerov linka C.  
Foto: Roman Provazník



## Výlet do Jaroměře a Hradce Králového

Dne 16.4.2005 navštívili vlakovou výtopnu v Jaroměři a po prohlídce této výtopny jsme se vlakem svezli do Hradce Králového. Zde jsme navštívili muzeum zabezpečovací a telekomunikační techniky. Odjezd byl z Prahy – Hlavního nádraží v 8:10 hodin. První zastávka byla ve stanici Jaroměř v jejíž blízkosti je výtopna, která je v dnešní době jako muzeum, zaměřené na kolejovou dopravu. I když tu nebylo mnoho exponátů z důvodu malého prostoru depa, tak jsme se toho dozvěděli o exponátech dost. Po prohlídce výtopny nás svezli na točně. Po přesunu na nádraží jsme odjeli vlakem do stanice Hradec Králové hlavní nádraží. Po zakoupení jízdenek na MHD jsme se mini busem linky 10 přesunuli o tři stanice k muzeu zabezpečovací techniky. Zde bylo mnoho

fungujících zařízení. Na prostranství před muzeem byla kolekce nepřenositelných návěstidel. Měli zde i ukázkou kolejové brzdy. V kryté části expozice jsme viděli jak vypadala vůbec první zabezpečovací technika na tratích. V další části jsme měli možnost zjistit jak se žilo na železnici za Rakousku – Uherska a za první republiky. Na úplném konci prohlídky jsme viděli ukázky telekomunikační a zabezpečovací techniky na trati v dnešní a nedávno minulé době. Po prohlídce jsme se opět svezli mini busem na nádraží, ze kterého jsme v 16:07 hodin vyráželi na zpáteční cestu do Prahy.





## Foto čísla



Vídenská tramvaj  
Foto: Ondřej Hladík

## Sběratelská karta



### Rekonstrukce 151

Výkon: 4 000 kW  
Délka přes nárazníky: 16,7m  
Max. rychlost: 160 km/h  
Max. hmotnost: 82 tun  
Rok rekonstrukce: 1996- 2002

Označení: 151.001 až 027  
Výrobce: Škoda  
Počet: 13 kusů  
Provozovatel: ČD