

Zpravodaji klubu Dopravní historie



Ročník:1

Číslo:3

Obsah

3. Něco z historie tratí a lokomotiv
4. Historické dny tramvají v Pražské MHD
5. Zajímavosti z metra
6. Historie železnice v Českých zemích
8. Foto čísla, sběratelská karta

Redakční sloupek

Jelikož je nedostatek příspěvků bohužel musím zkonstatovat, že se do vašich rukou dostává možná již předposlední číslo klubového zpravodaje. Máte – li zájem o další čísla zpravodaje můžete mi posílat e – mailem zajímavé příspěvky z oboru dopravy. Příspěvky můžou čerpat z různých dopravních atlasů a knih. Dobré zakončení školního roku 2004/5 a hezké prázdniny.

Přeje

Redakce

Něco z historie tratí a lokomotiv

V tomto čísle se seznámíte, jak vypadá a pracuje Křižovatková výhybka.

Tato výhybka umožňuje přejíždění vozidel zleva doprava, zleva doleva, zleva přímo i zprava přímo. Je to kombinace dvou jednoduchých výhybek, takže má celkem osm jazyků (2), jež přiléhají k opornicím (1) nebo od nich odléhají. Má dvě jednoduché srdcovky (3) a dvě dvojité srdcovky (4) a čtyři přídržnice (5).

Návěstní těleso (6) se neotáčí tak jako u jednoduché výhybky, ale přestavují se na něm clony tak, aby bílé šipky naznačovali směr jízdy.

Výhodou křižovatkových výhybek je to, že se jimi dá zkracovat délka záhlaví stanic. Nevýhodou je vyšší cena a značnější opotřebování i neklidná jízda vozidel přes ně. Tuto nevýhodu lze u každé

výhybky, tedy i u křižovatkové, zmírnit přestavitelnými srdcovkami, i když se tím konstrukce výhybky i údržba komplikují. V zahraničí existují i křižovatkové výhybky s menšími úhly odbočných větví. Mají však jiné uložení jazyků a u nás je lze vidět v některých českých pohraničních stanicích. Umožňují vyšší rychlost odbočným směrem.

V příštím čísle bude popsána Obrněná lokomotiva řady 57.1.



Křižovatková výhybka na nádraží v Dobříši
Foto: Ondřej Kučera



Schéma křižovatkové výhybky

Historické dny tramvají v Pražské MHD

24.10.1907 – První linka pražských tramvají byla označena číslem (linka č.5)

2.1.1911 – Poprvé zahájen tzv. noční provoz (do půlnoci). Skončil po vypuknutí světové války.

1.7.1921 – Byl obnoven prodloužený noční provoz, který končí přibližně v 1 hodinu po půlnoci.

1924 – Do provozu zařazeny první válečné vozy s celokovovou konstrukcí, tzv. „plecháče“.

20.7.1927 – Kolejová síť pražských tramvají dosáhla Na Zlíchově stého kilometru stavební délky.

1930 – Do provozu byly zařazeny vlečné vozy se středním vstupem, tzv. „krasiny“ s nízko položenou podlahou střední plošiny.

21.1.1936 – Do provozu byly zařazeny první jednosměrné vozy s uzavíratelnými vstupy a stálým stanovištěm

průvodčího, tzv. „ponorky“.

26.3.1939 – V Praze byla zavedena jízda vpravo.

30.11.1942 – Poprvé byl zaveden v tramvajové síti celonoční provoz.

12.5.1948 – Do provozu byly uvedeny nové jednosměrné dvounápravové vozy „mevro“.

22.11.1951 – Byl představen prototyp tramvaje typu T1.

25.9.1961 – V síti tramvají byl zaveden na první lince (č.2) samoobslužný provoz bez průvodčího v dvounápravových (tj.starých) motorových vozech.

21.11.1962 – Do pravidelného provozu byly nasazeny vozy T3.

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

Zajímavosti z metra B

V tomto čísle bude popsána linka metra B.

Na lince metra B zajišťují provoz soupravy vlaků typu 81 – 71. Na trati je použito zabezpečovací techniky typu ARS. Po této lince se můžete projet z konečné stanice Zličín na druhou stranu Prahy do stanice Černý Most. Soupravy na lince jezdí od 5:00 do 24:00. Jako cestující projedete celkem 24 stanic za dobu 41 minut. Provozní délka celé trasy je 25,6 km. V tabulce na konci článku je opět tabulka souprav sloužících na lince.

Na trati projedete celkem 5 traťovými úseky. Prvním úsek je označen jako I.B a patří k němu stanice od Smíchovského nádraží až na Florenc. Délka tohoto úseku 4,9 km a má 7 stanic. Tato část trati se začala stavět v roce 1979 a dokončena byla 2.listopadu 1985. Další úsek má pracovní název II.B a leží mezi stanicemi Florenc a Českomoravská. Jeho délka je 4,4 km a má 4 stanice. Rok zahájení výstavby není znám a dokončena byla 22.listopadu 1990. Od ruku 1984 do 26.října 1988 byl stavěn úsek trati zvaný III.B. Projíždíte jím mezi stanicemi Smíchovské nádraží a Novými Butovicemi. Jeho délka je 4,9 km a má tři stanice. Předposledním úsekem je IV.B mezi stanice Českomoravská a Černý Most. Výstavba úseku

byla zahájena v roce 1991 a ukončena 8.listopadu 1998, ale byl oficiálně otevřen 8.června 2001 po dostavění stanic Kolbenova a Hloubětín. Provozní délka činí 6,3 km a nachází se na něm 5 stanic. Poslední částí trati je úsek nazvaný V.B a je mezi stanicí Nové Butovice a Zličínem. Stavba na něm začala v roce 1988 a ukončena byla 11.listopadu 1994. Má 5 stanic a je o provozní délce 5.1 km. První nejhlubší stanicí linky je Můstek o hloubce 40,3 a další dvě nejhlubší stanice jsou vybudovány v hloubce 40,0 m a jsou jimi Karlovo náměstí a Náměstí Republiky.

Počet souprav na lince B

Den/doba	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
PO – ČT	32	15	29	9
PA	32	15	25	9
SO + NE	12	12	12	9

HISTORIE ŽELEZNICE V ČESKÝCH ZEMÍCH

Přeprava nákladu po kolech na kolejnici vznikla pravděpodobně v českých dolech okolo Ostravy, odkud jej horníci přinesli do Anglie a tam se dále rozvíjela.

Nejprve jen s koňmi ale později zajišťoval pohon parní stoj.

Rozchod vznikl podle starořímských cest na kterých se dochovaly vyježděné pruhy právě ve vzdálenosti 1435mm. Tato vzdálenost byla potřebná k tomu aby se mezi oje vozu vešel kůň, kola nedřela a aby vůz nebyl zbytečně široký.

Angličané stavěli železnice jen v dolech, kde byly vozíky taženy lidmi a na povrchu je později zapřáhli za parní lokomotivu. V té době byl v Anglii český stavitel a zakladatel pražské polytechniky František Josef Gerstner. Ten, po návratu do Čech, navrhl namísto původně plánovaného průplavu na převoz soli mezi Lincem a Budějicemi koněspřežnou dráhu. Tuto myšlenku však realizoval jeho syn, mladý František Antonín Gerstner. Byla to první veřejná trať na světě. Gerstner stavěl velmi kvalitně od Budějic k rozvodí s mírným stoupáním již s představou parostrojního provozu, což se promítlo do ceny stavby a když dosáhl hranice spotřeboval více financí než bylo určeno na celou stavbu. Proto byl z vedení stavby odvolán a do vedení dosazen jeho zástupce. Ten pokračoval na Rakouské straně podle pokynů akcionářů s velkými stoupáními a klesáními, takže když se v sedmdesátých letech předminulého století přestavovala na parostrojní

provoz, musela být na rakouské straně zcela nově vyměřena, zatímco na české straně většinou vede nová trať po místech kde byla za koněspřežného provozu. I přes to se na jejím místě se dodnes dochovalo mnoho zajímavých památek a to na české i rakouské straně, bohužel jsou v majetku státu který se o památky nestará pokud to není pro politiky nutné.

Rozjezd první parní lokomotivy byl v podělí 13. února 1804. George Stephenson postavil první typ rakety na začátku roku 1829, zdokonalená Raketa na závodišti zvítězila.

Po sto letech dospěla lokomotiva do své vrcholné podoby. v té době obě naše lokomotivky ČKD a plzeňská Škoda vyráběly lokomotivy které svojí technickou úrovní ale také výtvarnou krásou patřily k tomu nejlepšímu co bylo na světě mezi lokomotivami postaveno.

Zejména Škodovy závody věnovaly vzhledu svých lokomotiv velkou pozornost a to také tím že na že lokomotivu stavěli podle návrhu malíře. Krásu českých lokomotiv obdivují lidé na celém světě.

Druhá česká železnice, vystavěná Janem Pernerelem, vedla z Vídně přes Břeclav, Přerov, Ostravu, Bohumín a dále do Polska.

Měla dvě odbočky, do Brna a Olomouce. Ze severní dráhy Ferdinandovy byly později vystavěny odbočky do Opavy z Ostravy, České Třebové z Brna a Olomouce, dále vedla přes Pardubice, Prahu až do Drážďan. Další trati, z Prahy přes Plzeň a dále do Německa, z Prahy do Hradce Králové přes Turnov do Liberce. z Vídně přes České Velenice a České Budějovice byla železnice propojena do Prahy a

Plzně, kterou stavěl Jan Perner který byl roku 1842 jmenován Vrchním inženýrem státních drah, propojil také prahu a Olomouc.

Navrhl místo kde trať překročí Vltavu. Ale dne 9. září 1945, jel na inspekční cestu po právě dokončené trati Olomouc - Praha, V té době platilo nařízení podle kterého se nádraží na noc zavírala vraty přes koleje a tehdy, na Choceňském nádraží, když Perner sestoupil na poslední schod vozu, aby se ohlédl na své dílo, narazil hlavou do sloupu. Na následné zranění druhý den v Pardubicích zemřel.

Karlínská ulice není po něm pojmenována náhodou, místa kudy vede trať přes Karlín a Vltavu vyměřil ještě Perner. Jeho plány se dostaly do rukou Negrelimu který navštívil Prahu v létě 1947 aby si obhlédl místo stavby, toho roku se Vltava rozlila stejně jako o sto padesát let později, a proto vedl trať po mostě již od dnešního Masarykova nádraží až k dnešnímu Bubenskému nádraží, která v té době bylo kus za Prahou, v místech kde dnes uprostřed Holešovic viadukt končí byl před sto padesáti lety les.

Původní lokomotivy německé výroby byly na začátku dvacátého století nahrazovány skvělými výrobky ze Škodovky a ČKD . Většina stávajících traťí je vedena po tratích z dob Jana Pernera a Negreliho. Některá města nabyla významu jen díky železnici, nebýt železnice v Pardubicích by bylo jen pár domů.

Již dnes se začínají rekonstruovat tratě pro rychlejší dopravu, na něž bude nasazena nová souprava vyrobená v Itálii nedaleko Torina, avšak až po té kdy bude provedena reklamace.

Prví se staví a povede v místech tratě z Břeclavi přes Brno, Česku Třebovou, Pardubice, Prahu a po Pernerově trati do Drážďan

Druhý již dokončený vede stejnou cestou jako Severní dráha Ferdinandova
Třetí povede z Německa přes Plzeň, Prahu, Olomouc a Český Těšín do Polska

A poslední povede po Gerstnerově koněspřežné dráze do Českých Budějovic a dále do Prahy.

Všechny stavby již byly zahájeny. Jen při stavbě prvních dvou bude nutno postavit přibližně 600 mostů, 300 propustků, 65km protihlukových stěn, 120 nových provozních a technologických budov, dalších 70 zcela zrekonstruovat, položit 3000 km kolejí, vyrobit a položit 1600 výhybek,...

přirovnání místo statistiky:
na stavbu bude nutno použít více materiálu než na stavbu Cheopsovy pyramidy v Egyptě.

Autor: Petr Prokeš

Foto čísla



Parní lokomotiva U47 při akci velikonoce na JHMD
Foto zaslal: Luboš Vaculín

Sběratelská karta



Lokomotiva řady 742

Výkon: 883 kW

Délka přes nárazníky: 13,6 m

Max. rychlost: 90 km/h

Max. hmotnost: 64 tun

Rok výroby: 1977 –1986

Označení: 742.001- 454 a 501 – 541

Výrobce: ČKD

Počet: 494 kusů

Provozovatel: ČD