

Zpravodaj klubu dopravní historie



Ročník:1

Číslo: 11

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 Motol
9. Foto čísla, sběratelská karta

Redakční sloupek

Je tu další číslo našeho pravidelně nepravidelného zpravodaje. Kromě starých rubrik se v tomto čísle objeví další rubrika s názvem „**Historické a současné osobní vozy**“. Další zajímavá staronová rubrika s názvem „Zajímavosti z metra“, která tentokrát bude pojednávat o jednotlivých stanicích Pražského metra. Hodně štěstí ve školním roce 2006/2007.

Přeje



Něco z historie tratí a lokomotiv

V tomto čísle měla být původně popsána železniční trať, ale z důvodu zničení materiálu bude místo toho popsána trojznaková předvěst.

Jednoduchá předvěst má dole tabuli a na stožáru okrouhlý žlutý terč, který sklopený dává návěst

„volno“ a nesklopený dává návěst „výstraha“.

V noci odpovídá návěsti **volno** zelené světlo a návěsti **výstraha** žluté světlo.

Návěst výstraha vždy upozorňuje, že hlavní návěstidlo je v jiné poloze nežli **volno**.

U trojznakové předvěsti je ještě přídatné rameno. Je – li předvěst v poloze dle obrázku 1 **výstraha** říká strojvedoucímu vlaku, že hlavní návěstidlo je v poloze *stůj*. Předvěst ve 2 případech ukazuje volnost tratě, ale současně i varuje že hlavní návěstidlo je v poloze *volno* nebo v poloze *výstraha*.

Předvěst ve 3 případech oznamuje strojvedoucímu vlaku „jed' pomalu“ neboť hlavní návěstidlo je v poloze **vjezd odbočkou**.

Trojznakové předvěsti se budovaly tam, kde nebylo vidět od předvěsti k hlavnímu návěstidlu.

Hlavně se uplatnil ve stoupání, aby strojvedoucí nemusel od předvěsti *výstraha* zbytečně snižovat rychlost vlaku. Rozjezd by byl poté namáhavý neboť u jednoduché předvěsti platí návěst *výstraha* jako návěst *stůj* i *vjezd odbočkou* na hlavním návěstidle.

V příštím čísle budou popsány doplňky oblečení železničářů.



Vývoj tramvají v Praze a jiných městech ČR

V tomto čísle je popsán otevřený vůz pražské koňky z roku 1885.

Oblíbeným typem vozu, zejména v letním období byly otevřené vozy. Lidově se jim říkalo „ofeňáky”

(z německého offen – otevřený). První vozy tohoto typu dovezl podnikatel Otlet v roce 1885 z Belgie. Další vozy již dodala Ringhofferova vagónka v následujících letech. Vůz měl již železné nýtované podélníky, které tvořily rám. Na něm spočívala podlaha z dubových fošen. Sedadla byla příčná, s překlápěcími opěradly. Cestující byli zajištěni proti vypadnutí podélným dřevěným madlem, které se spouštělo od okraje střechy. Kola procházející podlahou vozu byla opatřena plechovými kryty. Kočí se mohl opřít o malé zábradlíčko ve středu plošiny. Na boční římse byly

přípevněny směrové tabulky. Maximální obsaditelnost vozu byla 26 cestujících.

V příštím čísle bude popsán vůz koňky z roku 1876.



Naše parní a historické motorové lokomotivy

V tomto čísle bude popsána parní lokomotiva řady 486.1.

V soutěži o horskou rychlíkovou lokomotivu vyrobenou ČKD v roce 1933 tři velké lokomotivy 1^o D 2^o řady 486.1. Měli shodný nátěr jako *mikáda*. Byly to na naše poměry velké stroje, které se více uplatňovaly v dopravě osobních vlaků než rychlíků. Vynikali tažnou silou než rychlostí a kromě velkých *malletek* řady 636.0 měli největší rošt o ploše rovných 5 m².

Většinou byly v Praze v dnešním lokomotivním depu Praha – Masarykovo nádraží (dnes je již toto depo uzavřené a zrušené). Do praktického provozu na trati bývalé Košicko – bohumínské dráhy moc nezasáhly. Obsluha jejich kotle byla pro topiče značně namáhavá. Vzhledově to byly lokomotivy hezké.

Počet a průměr válců u lokomotiv byl 3 X 550 milimetrů se zdvihem pístu 680 milimetrů. Průměr hnacích a spřažených kol byl 1 830 mm a průměr kolových běhounů byl 1 044 mm. Výhřevnou plochu kotle měly 253,2 m² s plochou přehříváče 105,6 m². Plocha roštu byla 5 m². Přetlak v kotli byl 16 kP/cm² (kilopascalů na centimetr čtvereční). Ve službě měla lokomotiva hmotnost 63,9 tun s adhezní hmotností 63,9 tun. Její největší rychlost na našich tratích byla dovolená na 110 km/h.

V příštím čísle bude popsána lokomotiva řady TU 47.0.



Historické a současné osobní vozy

V této rubrice se dovíte zajímavosti o historických i současných, osobních a nákladních vozech u ČD. V tomto čísle bude popsán historický vůz známý jako *rybák*.

Poslední dvounápravové osobní vozy u nás pocházeli z let 1939 až 1945 a 1946 až 1949. Na jednotný podjezd se stavěli jako řada Ae, Be, D (D = služební vůz) nebo F (F = poštovní vůz). U vozů druhé série byla nápravová ložiska již valivá SKF.

U vozů Ae nebo Be byly vždy tři uzavřené oddíly a jeden velký oddíl. Vnitřní obložení stěn bylo z překližek nebo z lištovaných překližek. Vytápění vozů bylo parní a nízkotlaké. Osvětlení bylo elektrické. Vozy měly tlakovou brzdu Knorr. Okna byla spouštěcí s ocelovými rámy a vystužením.

Zvláštností těchto vozů byl jejich pojezd. Skříň vozu spočívala na dvou jednonápravových podvozcích, které jsou patentem našeho odborníka inženýra Rybáka. Podvozky umožňují dvojkolím natáčet se pod skříň, takže mají poměrně značný rozvor –

9 400 mm u vozů byly velkou předností. Vozy první série mohli jezdit rychlostí až 40 km/h a vozy druhé série dokonce 100km/h.

Tyto vozy jsou již dnes vidět pouze při historických jízdách parních lokomotiv.



Zajímavosti z metra

V této rubrice se tentokrát zaměříme na historii zastávek v metru. Naše pout' po zastávkách začne na lince metra A ve stanici Dejvice.

Jedná se o koncovou stanici trasy A. Dnes je už prakticky jedinou stanicí z prvního stavebního úseku některé trasy, která se zachovala dodnes jako konečná. Rozkládá se pod ulicí Evropská (dříve Leninova), v blízkosti Vítězného náměstí (Nám. Říjnové revoluce).

Stanice se začala stavět v rámci stavby IA. V únoru 1973 se zabořil nemechanizovaný razicí štít u stanice Hradčanská. Poté byla přeložena tramvajová trať v místě budoucí stanice na levou stranu ulice v délce cca 200 m. Dále byly vybudovány nové zděné a tunelové kanalizační trasy a přeloženy kabely. Hned nato se bagry zabořily do obyčejné ulice. Za nedlouho vyrostla na místě obří stavební jáma. V průběhu roku 1974 přijel nemechanizovaný štít od Hradčanské, v jámě ho dělníci otočili a 30.9. už razili zpět druhý tunel. Do stavebního prostoru se zanořily podzemní stěny, které později nesly stropní strunobetonovou desku o výšce 140 cm. Pod nimi se pak vyhloubil celý prostor. Jelikož stanice byla dvoupodlažní (v technologické části až tří), mezistrop zavěsili stavebníci na hlavní strop. Mezistrop pak sloužil i jako rozpěra podzemním stěnám, mezi nimiž je celkem 19,3 m prostoru. Osová vzdálenost mezi středy kolejí je 13,1 m a nástupiště má šířku 10,2 metrů. Celková délka stanice je více, než 300 m. Velkou část totiž tvoří odstavné koleje (160,7 m), umístěné za stanicí v tradičním pojetí - odbočky z hlavních kolejí se střetávají na dvoukolejném obousměrném přejezdu, následovaném dvěma dalšími kolejemi. Hlavní koleje jsou na konci mírně stočeny vlevo - předpokládalo se totiž prodloužení směrem do Střešovic. Tyto koncové koleje se původně měly budovat ražením, ale

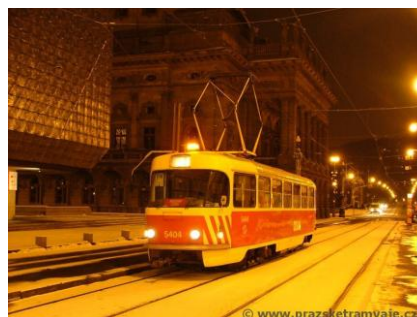
nakonec, vzhledem k nízkému nadloží byla využita stejná technologie, jako pro stanici. Další dvě nadložní patra jsou využita jako parkovací a skladovací kapacity. Stanice má dva vestibuly spojené s nástupištěm eskalátory na výšku 7 m. V horním patře jsou vestibuly spojené dlouhou pasáží s několika obchody. Západní vestibul vede pomocí 4 pevných schodišť a dvou eskalátorů do Leninovy ulice směrem k letišti a slouží pro přestup na tramvaje a meziměstské autobusy, hlavně do Kladna. Naopak se tudy vystupuje z městských autobusů a tramvajů. Druhý vestibul obsluhuje západní oblast Nám. Říjnové revoluce. Má proto 2 schodišťové vstupy. Už 16.10.1976 byl ve stanici den otevřených dveří, to se právě pokládal svršek. 6.9.1977 ho začali svařovat a pak už byly prováděny jen dokončovací práce.

Hlavním motivem stanice bylo ostrovní nástupiště bez pilířů (pouze s budkou dozorcího uprostřed), opticky oddělené světelnou rampou od tmavého prostoru kolejiště. Stěna za kolejemi byla vyložena pestrými glazovanými keramickými pásy (svislými) s teplými barvami. V pasáží u východního vestibulu byla umístěna skleněná prosvětlená stěna s rudým praporem. Druhý vestibul zcela ovládla kamenná stěna s bronzovým portrétem V. I. Lenina a verši V. Majakovského. Oby tyto zajímavé objekty byly po revoluci demontovány a na místo Lenina vyrostla trafika. V poslední době se dostávala stanice, obzvláště prostory okolo vzduchotěsných vrat, do špatného technického stavu, a protože konečnou stanici není možné zavřít, je toto řešeno postupnou rekonstrukcí jednotlivých částí vestibulů.

Staženo z: WWW. metroweb .cz
Autor článku: Jan Bonev

Evidenční čísla vozů vozovny Motol

T3R.PV									
<u>8157</u>	<u>8158</u>	<u>8159</u>	<u>8160</u>	<u>8161</u>	<u>8162</u>	<u>8163</u>	<u>8164</u>	<u>8165</u>	<u>8166</u>
<u>8167</u>	<u>8168</u>								
T6A5									
<u>8601</u>	<u>8602</u>	<u>8603</u>	<u>8604</u>	<u>8605</u>	<u>8606</u>	<u>8607</u>	<u>8608</u>	<u>8609</u>	<u>8610</u>
<u>8611</u>	<u>8612</u>	<u>8613</u>	<u>8614</u>	<u>8615</u>	<u>8616</u>	<u>8617</u>	<u>8618</u>	<u>8619</u>	<u>8620</u>
<u>8621</u>	<u>8622</u>	<u>8623</u>	<u>8624</u>	<u>8625</u>	<u>8626</u>	<u>8627</u>	<u>8628</u>	<u>8629</u>	<u>8630</u>
<u>8631</u>	<u>8632</u>	<u>8633</u>	<u>8634</u>	<u>8635</u>	<u>8636</u>	<u>8637</u>	<u>8638</u>	<u>8639</u>	<u>8640</u>
<u>8641</u>	<u>8642</u>	<u>8643</u>	<u>8644</u>	<u>8645</u>	<u>8646</u>	<u>8647</u>	<u>8648</u>	<u>8649</u>	<u>8650</u>
<u>8651</u>	<u>8652</u>	<u>8653</u>	<u>8654</u>	<u>8655</u>	<u>8656</u>	<u>8657</u>	<u>8658</u>	<u>8659</u>	<u>8660</u>
<u>8661</u>	<u>8662</u>	<u>8663</u>	<u>8664</u>	<u>8665</u>	<u>8666</u>	<u>8667</u>	<u>8668</u>	<u>8669</u>	<u>8670</u>
<u>8671</u>	<u>8672</u>	<u>8673</u>	<u>8674</u>	<u>8675</u>	<u>8676</u>	<u>8677</u>	<u>8678</u>	<u>8679</u>	<u>8680</u>
<u>8681</u>	<u>8682</u>	<u>8683</u>	<u>8684</u>	<u>8685</u>	<u>8686</u>	<u>8687</u>	<u>8688</u>	<u>8689</u>	<u>8690</u>
<u>8691</u>	<u>8692</u>	<u>8693</u>	<u>8694</u>	<u>8695</u>	<u>8696</u>	<u>8697</u>	<u>8698</u>	<u>8699</u>	<u>8700</u>
<u>8701</u>	<u>8702</u>	<u>8703</u>	<u>8704</u>	<u>8705</u>	<u>8706</u>	<u>8707</u>	<u>8708</u>	<u>8709</u>	<u>8710</u>
<u>8711</u>	<u>8712</u>	<u>8713</u>	<u>8714</u>	<u>8715</u>	<u>8716</u>	<u>8717</u>	<u>8718</u>	<u>8719</u>	<u>8720</u>
<u>8721</u>	<u>8722</u>	<u>8723</u>	<u>8724</u>	<u>8725</u>	<u>8726</u>	<u>8727</u>	<u>8728</u>	<u>8729</u>	<u>8730</u>
Škoda 14T									
<u>9111</u>									
Pracovní T3									
<u>5404</u>									



Autor: Jarmil Šmíd

Foto čísla



Část zrušené trati mezi stanicemi Hoštejn a Lupěné na trati 270 z České Třebové – Zábřehu na Moravě.

Foto: Ondřej Kučera

Sběratelská karta



Řada 242

Výkon: 3 080 kW
Délka přes nárazníky: 16 440 mm
Max. rychlost: 120 km/h
Max. hmotnost: 84 tun
Rok výroby: 1975, 1979, 1981

Označení: 242.201 až 242.286
Výrobce: Škoda
Počet: 86 kusů
Provozovatel: ČD