

Zpravodaj Klubu Dopravní historie

Zpravodaj Klubu Dopravní historie



Ročník:1

Číslo:7

Obsah

3. Praha hlavní nádraží – vládní salonek
4. Něco z historie tratí a lokomotiv
5. Vývoj tramvají v Praze a jiných městech ČR
6. Naše parní lokomotivy
7. Obsaditelnost dopravních prostředků
8. Foto čísla, sběratelská karta

Redakční sloupek

Praha hlavní nádraží – vládní salonek

Tzv. salonní čekárny mají v nádražní architektuře letitou tradici. Dá se říci, že jsou tak staré, jako železnice sama. Dráha totiž od počátku kromě „obyčejných“ cestujících kalkulovala i s honosnější klientelou. Jejím pohodlí určila právě salonní čekárny. Jednou takovou už v roce 1845 vyzdobil architekt Anton JÜNGLING první pražské nádraží (dnešní Masarykovo). Toto zařízení existuje dodnes, byť s důkladně obměněným interiérem. V poněkud střídmější verzi bylo na salonní čekárnu pamatováno i na původním smíchovském nádraží, uvedeném do provozu v roce 1862. Nebylo opomenuto ani nádraží Rakouské severozápadní dráhy na Těšnově, které i se salonní čekárnou vyprojektoval významný architekt Karl SCHLIMP.

Když na konci šedesátých let XIX. století architekti BARVITIUS a ULLMANN projektovali pro Dráhu císaře Františka Josefa její pražské nádraží, nemohli pochopitelně salonní čekárnu pominout. Pseudorenesančnímu pojetí nádražní budovy, přezdívané „zámecké nádraží“, odpovídala i podoba tehdejší salonní čekárny. Tvořilo ji předsálí, dvě odpočivné místnosti a velký, komfortně zařízený salon. Zde tedy vznešení pasažéři očekávali svůj vlak.

Po třiceti létech „zámecké nádraží“ dosloužilo a první dekáda XX. věku přinesla Praze novou staniční budovu. V soutěži na její architektonickou podobu zvítězil architekt Josef FANTA, který vsadil na secesi. V železničním prostředí získala dožívající secese nový rozměr, což se potvrdilo i v případě salonní čekárny. Té vyhradil Fanta část jižního křídla nádražní budovy. Prostorem nešetřil; vznikl

komplex reprezentačních místností s prostornou chodbou, doplněný i nutným zázemím sociálním a hospodářským. Výzdobu v „jugendstylovém“ duchu dodali umělci zvukných jmen : sochaři Kaufman, Pikart a Šimonovský, obrazy jsou dílem malíře Fröhlicha.

Za téměř stoletou existenci dnešní salonní čekárny pražského hlavního nádraží prošlo jejími prostory tisíce významných návštěvníků hlavního města. Secesní salon vítal korunované hlavy, prezidenty i vojenské hodnostáře. S rozmachem letecké dopravy však prominenti na vlak pozapomněli. Provoz salonní čekárny na hlavním nádraží se proto zaměřil spíše na společenské a firemní akce. Jisté nostalgické kouzlo, kterému odolá jen málokterý z návštěvníků dává tušit, že salonní čekárnu na pražském hlavním nádraží čeká bohaté uplatnění i v budoucnu.

Latinské nápisy na stropě ve vstupním čtvercovém vestibulu.

MALA NON TIMEBIT PARATUM
CORE EJUS SPERARE

IN DOMINO CONFIRMATUM COR
EJUS !NON!

COMMOVEBITUR DONEC
DESPICIAT INIMICOS SUOS

IN MEMORIA ATERNA ERIT JUSTUS
AB AUDITIONE

Autor článku: ING. Kubias

Něco z historie tratí a lokomotiv

V tomto čísle naleznete popis kolejové brzdy.

Svážný pahrbek má značné sklony, takže vozy po nich sjíždějí dosti velkou rychlostí, kterou lze pod pahrbkem zmírnit v kolejové brzdě.

Vozy jedoucí do směrových kolejí, sleduje pracovník drah ve velině jejich rychlost. Když je chce přibrzdit, tak na řídicím pultě zmáčkne ovladač (na schématu číslo 9). Po stisknutí tohoto ovladače se vpustí stlačený vzduch elektropneumatickým regulačním ventilem (5) do vzduchových válců. Kleštiny (3) se zvednou a přitom sevřou brzdové trámce (2) s lištami (1), které dolehnou ze stran ke kolům vozů a tím snižují jejich rychlost.

Kolejová brzda musí mít strojovnu s kompresorem (8) s hlavními vzduchojemy (7) i s přístrojovými vzduchojemy (6). Celý funkční obvod se napájí elektrickým proudem z baterie (10).

Kolejové brzdy jsou podmínkou výkonnosti větších seřadovacích nádraží a podle místních poměrů jich je vedle sebe i více. Vyráběli je

železniční opravny a strojírny v České Lípě.

V příštím čísle popsána traťová a přenosná návěstidla.



Vývoj tramvají v Praze a jiných městech ČR

V tomto čísle budou popsány tramvaje, které sloužily v brněnských ulicích. První tramvají je koňka z roku 1869.

V roce 1869 byl zahájen provoz koněspřežné pouliční dráhy v Brně. Byla první na našem území. Vzorem pro ni byla koňka ve Vídni a odtamtud také byly dovezeny první vozy. Vyrobita je firma Dreyhansen. Protože se počítalo především s letním provozem, byly dodány nejprve vozy otevřené, bez oken. Tyto vozy byly velmi lehké konstrukce se střechou nesenou sloupky a nízkými boky. V dubovém rámu spojeném železnými úhelníky. Podjezd byl o dvou nápravách s rozvorem (rozchodem) 1 500 mm, odpružených dvojicí spirálových per. Příčně umístěná sedadla byla z ohybného dřeva s rákosovým výpletem.



Další tramvaj jezdící v Brněnských ulicích byla parní tramvaj „CAROLINE“ z roku 1884.

V roce 1884 byla koněspřežná tramvaj nahrazena parním strojem. Malé dvou- a třínápravové lokomotivy tahaly v půl- a jednohodinových intervalech vlaky s maximálně pěti přívěsnými vozy. Do současnosti se zachovala jedna třínápravová lokomotiva CAROLINE, invertní číslo 10, s dvojčítým strojem o výkonu 37,6 kW. Byla pak používána především k obsluze nákladní vlečkové přepravě. V parním provozu se používaly jak otevřené tak i zavřené osobní vozy robustnější konstrukce. Měli již železný nýtovaný rám s masivními podélníky, dřevěnou skříň a podélná sedadla. Neměli vytápění a byly vybaveny sací a ruční brzdou. Osvětlení bylo zajištěno olejovými lampami.



V příštím čísle budou popsány tramvaje z Mariánských Lázní.

Naše parní lokomotivy

V tomto čísle bude popsána parní lokomotiva řady 129.

Pro dopravu lehkých osobních vlaků na menší vzdálenosti vyrobily v roce 1902 rakouské továrny celkem 17 lokomotiv s neobvyklým uspořádáním dvojkolí u tendrovek – 1' C. Předpokládalo se, že budou jezdit především jedním směrem, proto neměli vzadu žádný běhoun. Praxe však ukázala, že nemohou tak jezdit stále a že mají malé zásoby vody a paliva. Kotel byl na mokrou páru, parní stroj dvouválcový sdružený také na mokrou páru. Průměry hnacích i spřažených kol byl 1574 mm.

Mnohé nedostatky lokomotiv řady 129 odstranil Gölsdorf jednoduše. Zvětšil zásobník na uhlí i vodu a do rámu zabudoval vzadu rejdovaný Adamsův běhoun. Vznikl tak typ symetrické tendrové lokomotivy 1' C 1', označené jako 229. Jako první u nás i v Rakousku začaly dopravovat rychlíky. Vyráběly se od roku 1904 a do roku 1917 jich bylo dodáno 250 pro Státní dráhu a Jižní dráhu. Na výrobě se také podílela První

českomoravská strojárna v Praze – Libni.

Později byly všechny stoje řady 129 rekonstruovány na řadu 229 a ty se pak u ČSD přeznačily na řadu 354.0. Nebyly však příliš hospodárné, i když v provozu měly dobrou pověst jako spolehlivé a jednoduše udržovatelné lokomotivy.

V příštím čísle bude popsána lokomotivní řada 423.0.



Obsaditelnost dopravních prostředků

Na této stránce naleznete jaká je obsaditelnost dopravních prostředků jak historických tak i současných.

Typ vozidla	Druh	K sezení	K stání	Celkem	Půdorys [m]	
T1	T	20	69	89		
T2	T 6001	27	77	104		1)
T2	T 6002	25	75	100		
T3	T	24	138	162		
T3SUCS	T	32	115	147		2)
KT8D5	T	54	177	231		
T6A5 1. série	T	24	92	116		
T6A5 2. série	T	31	78	109		3)
RT6N1	T	46	261	307		
RT8D5M	T	74	320	394		
14T	T	69	210	279	30,25 x 2,45	
EČs	M	42	220	262	14,00 x 2,50	
81-7171	M hl	42	218	260		
81-7141	M vl	48	233	281		
reko 81-7171	M hl	38	216	254		
reko 81-7141	M vl	48	218	266		
M1.1 1. série	M hl	40	242	282		
M1.2, M1.3 1. série	M vl	48	252	300		
M1.1 2. série	M hl	40	242	282		
M1.2, M1.3 2. série	M vl	48	252	300		
M1.1 3. série	M hl	40	242	282		
M1.2, M1.3 3. série	M vl	48	252	300		
6Mt	M hl					
1) podélná sedadla						
2) původní dodávka s uspořádáním sedadel 2+1 - viz příložený text						
3) uspořádání sedadel 1+2						
hl hlavový vůz						
vl vložený vůz						
Údaje o obsaditelnosti se v jednotlivých pramenech liší podle toho, zda se počítá 5 nebo 8 stojících osob na čtvereční metr užitečné podlahové plochy.						

Autor tabulky: : ING. Kubias

Foto čísla



Fotomontáž pendolína jedoucího v metru.

Foto: Milan Pavelka

Sběratelská karta



**Řada 812.613
(rekonstrukce 810)**

Výkon: 240 kW
Délka přes nárazníky: 14
470 mm
Max. rychlost: 80 km/h
Max. hmotnost: 20,7 tun
Rok rekonstrukce: 2001

Označení: 812.613
Výrobce: Špk (Stud)
Počet: 1 kusů
Provozovatel: ČD