

*Zpravodaj klubu Dopravní historie*  
*Zpravodaj klubu Dopravní historie*



**Ročník:1**

**Číslo:6**

## Obsah

3. Hrabovská spojka  
skončila !
4. Něco z historie tratí a  
lokomotiv
5. Vývoj tramvají v Praze a  
jiných městech ČR
6. Naše parní lokomotivy
7. Foto čísla, sběratelská  
karta

## Redakční sloupek

V tomto čísle naleznete nový  
článek o Historii tramvají  
v Praze a jiných městech v ČR  
( např. v Brně, Ostravě, atd.....).  
Chtěl bych vás členy KHD  
požádat, jestli máte nějaké  
zajímavé články o dopravě jak  
městské tak i o ČD. Nyní  
můžete posílat svoje příspěvky  
na novou e – mailovou adresu:  
kucek2@ centrum.cz. Předem  
za ně děkuji. Budou určitě  
otištěny v dalších číslech  
zpravodaje.

**Redakce**

## **Hrabovská spojka skončila**



V souvislosti se změnou Jízdního řádu ČD v prosinci 2005 skončila i tzv. hrabovská spojka v Praze. Jednalo se o poměrně strmou trať s přibližně osumnáctipromilovým stoupáním. Trať zřídila společnost Dráhy císaře Františka Josefa (KFJB) za účelem propojení hlavního nádraží a stavědlem č.1 na trati Praha – Libeň – Praha Masarykovo nádraží. Na trati byl zahájen provoz 18. 8. 1872. Vzhledem ke svým špatným sklonovým poměrům byla užívaná především v poslední době jen k jízdě rychlíků z Prahy na východ a „horní trať“ přes Vítkov sloužila zase hlavně k jízdě z Vítkova na hlavní nádraží. Rychlost na spojce byla omezena na 40 km/h. V minulosti zde jezdily různé slavné rychlíky - např. Vindobona. Na hrabovské spojce se nacházela i kratičká vlečka do pražského Elektroúseku. Dominantou spojky byl i ocelový most nad Husitskou ulicí, kde léta pod nim jezdily tramvaje na Žižkov.

V sobotu 10. 12. 2005 tak zde projely poslední pravidelné

vlaky. Úplně poslední jízdu po hrabovské spojce vykonala však symbolicky parní lokomotiva 498.022 se salonními vozy profi. Skanska. Zde ale vlak byl již veden jen formou posunu mezi dopravkami. A když se nad starou spojku rozplynuly poslední obláčky kouře, začaly na ní první demoliční práce. Stará spojka tak musela ustoupit novému – výstavbě západních portálů tunelů tzv. Nového spojení.

Z podkladů tisku a Internetu zpracoval: L. Vaculín

## Něco z historie tratí a lokomotiv

Toto číslo budou popsány hodnoti, které se používali u ČSD a co jaký počet hvězdiček znamenal.

Hodností označení pracovníků železnice sloužilo ( slouží ) při služebním styku k vyjádření podřízenosti a nadřazenosti a upevnění pracovní kázně.

V označení se odráží výše vzdělání , ( tj. kvalifikace železničáře ), výše služebního postavení, příslušnost k určitému služebnímu odvětví apod.

Od roku 1985 bylo u našich železničářů nové označení.

Jednotlivé hodnoti jsou znázorněny na obrázku číslo 1: 1 – železničář, 2 – výkonný železničář, 3 – technik, 4 – vrchní technik, 5 – aspirant, 6 – dozorčí, 7 – vrchní dozorčí, 8 – inspektor, 9 – vrchní inspektor, 10 – ústřední inspektor. Tyto hodnoti jsou nižšího stupně. Hvězdičky jsou dvojí velikosti u hodnotí 1 – 7 mají průměr 14 milimetrů a u hodnotí 8 – 10 je jejich průměr 20 milimetrů.

Vyššími hodnotmi byli označeni pracovníci, kteří vykonávali vyšší řídicí funkce a kteří kromě vlastního provozu řídily i ostatní přidružené železniční organizace. Proto některá z těchto označení nebyla na veřejnosti často vidět. Obvykle se objevovali jen v místech vyšších řídicích úřadů nebo při zvláštních příležitostech.

Vyšší hodnoti na obrázku 2 znamenají: 11 – ředitel třetího stupně, 12 – ředitel druhého stupně, 13 – ředitel prvního stupně, 14 –

vrchní ředitel druhého stupně, 15 – vrchní ředitel prvního stupně, 16 – vrchní ředitel druhého stupně – náčelník provozního oddělení, 17 – vrchní ředitel prvního stupně – náměstek náčelníka dráhy, 18 – ústřední ředitel železnic – náčelník dráhy.

Hodnosti 1 – 15 byly závislé na platovém zařazení hodnoti 16 – 18 na funkci. Hvězdičky číslo 17 a 18 mají průměr 26 milimetrů.

V dalším čísle se můžete těšit na popis kolejové brzdy.



Obrázek 1



Obrázek 2

## Vývoj tramvají v Praze a jiných městech ČR

Tato rubrika vám přiblíží vývoj tramvajové dopravy v Praze, ale i dalších velkých měst ČR. V tomto čísle bude popsán pražský vůz koňské dráhy z roku 1858.

Pro zahájení provozu pražské koněpřežné tramvaje v roce 1875 byly objednány vozy u domácí vagónky, která již tehdy měla dobrou evropskou pověst, u firmy Ringhoffer na Smíchově. Protože s tramvajovými vozy neměla vagónka žádné zkušenosti, dodávka se opozdila. Podnikatel Otlet dovezl urychleně deset vozů z jiných jim provozovaných drah v Evropě. Vozy byly amerického typu, pravděpodobně vyrobené u firmy Brill v New Yorku. Ta dodávala tehdy tramvajové vozy do řady měst. Tyto tzv. americké vozy měly pevná okna na bocích a podélné lavice. K větrání sloužily nástřešky a malá spouštěcí okénka na čelech vozové skříně. Vozy měly krátký rozvor náprav ( 1,5 m ) a malou hmotnost, aby je na rovině snadno utáhl jeden kůň. Původně byly různě natřeny ( tmavočerveně, modrobíle ) a

čísla byla také různobarevná. Později byly sjednoceny lahvově zeleným nátěrem se zlatými čísly a linkami. Asi od roku 1885 se na vozech objevují reklamy, zejména na Mattoniho minerálku a Velimskou cikorku.

V příštím čísle bude popsána Brněnské tramvaje z let 1869 a 1884 a elektrické vozy AEG.



## Naše parní lokomotivy

Obloukovité tratě v horských oblastech Rakouska nutily konstruktéry, aby stavěli stroje se zvlášť upravenými podjezdy. Gölsdorf od roku 1900 prosazoval i v těchto podmínkách lokomotivy s jedním rámem a s posuvnými spřaženými dvojkolími. Bylo to jednoduché a osvědčilo se to. Známé byly Gölsdorfovy pětispřežní lokomotivy, kterých se vyrobilo několik set.

V roce 1911 byla podle jeho návrhu vyrobena na tehdejší poměry obří lokomotiva 1'F – se šesti spřaženými dvojkolími v jediném rámu. Jinak měla všechny znaky tehdejších rakouských lokomotiv: kuželovitý kotel, čtyřválcový sdružený stroj a navíc kloubovitá spojení spojnic. Měla již přehříváč páry. Pro topiče byla náročná, neboť její rošt měřil 5 m<sup>2</sup> a na tendru byla nádrž na mazut pro přitápění na delších stoupáních nebo v tunelech.

Lokomotiva 100.01 byla jediným strojem toho druhu v Evropě. Byla ukázkovou výkonnou horskou lokomotivou bez děleného rámu. V provozu však byly potíže s okolky

spřažených kol a s klouby ve spojnicích, což způsobovalo častá odstavení a opravy. Proto v roce 1927 Rakouské státní dráhy tuto pozoruhodnou lokomotivu vyřadily.

V příštím čísle bude popsána parní lokomotiva našich drah řady 129.



## Foto čísla



Parní úzkorozchodná trať v německém Zittau.

**Foto:** Roman Provazník

## Sběratelská karta



### Lokomotiva řady 754

**Výkon:** 1 472 kW  
**Délka přes nárazníky:** 16 500 mm  
**Max. rychlost:** 100 km/h  
**Max. hmotnost:** 74,4 t  
**Rok výroby:** 1979,1980

**Označení:** 754.003 – 754.086  
**Výrobce:** ČKD  
**Počet:** 86  
**Provozovatel:** ČD, ZSSK