

Železniční čas

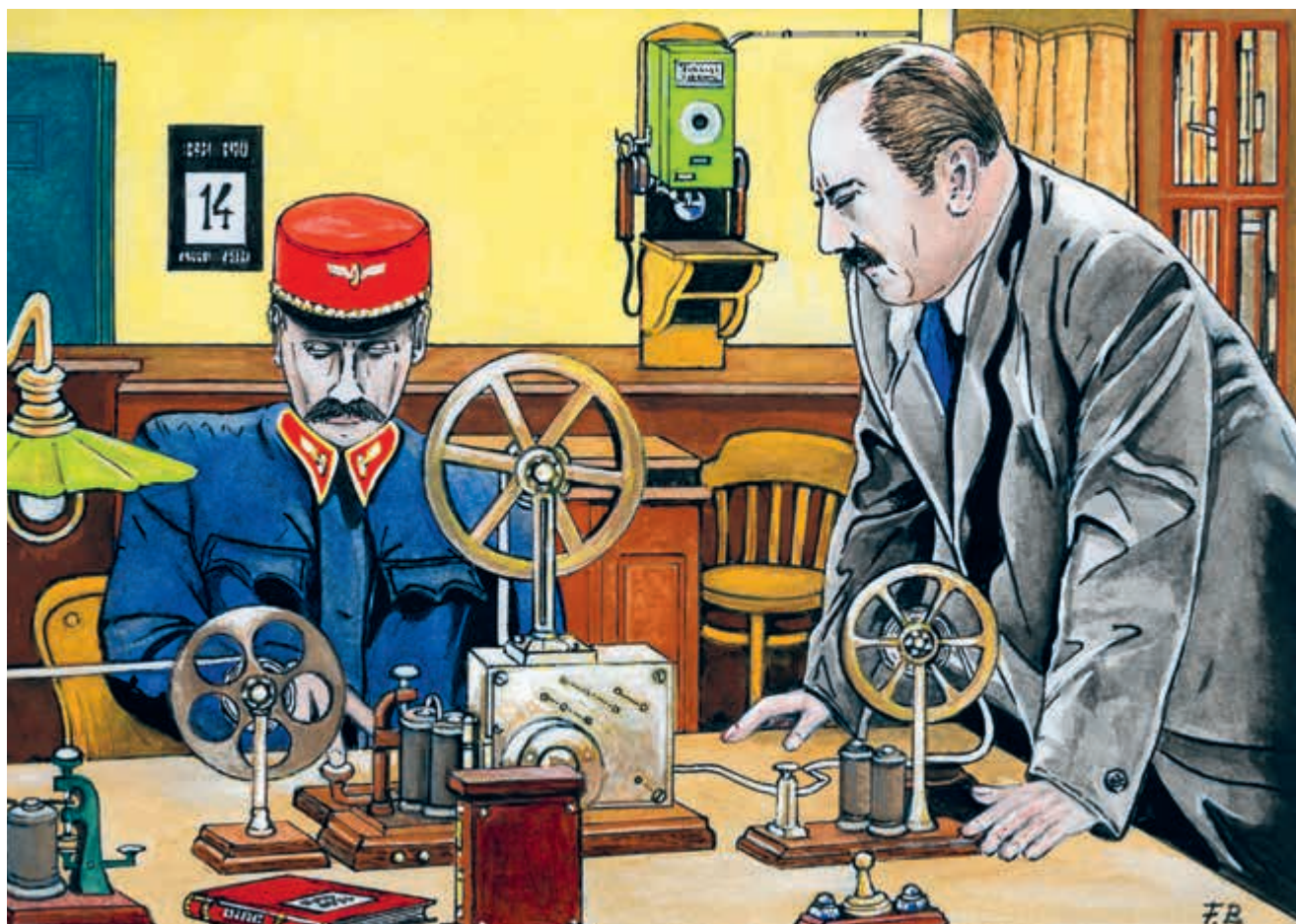
Přesný čas je na železnici jedním z důležitých požadavků. A to z toho důvodu, aby byl dodržován jízdní řád. Proto musí mít každý železničář, který se podílí na řízení vlakové dopravy, správně jdoucí hodinky. Do služebních místností byly hodiny dodávány železniční správou. Původně si každá železnice určovala svůj drážní čas, a to obvykle podle svého nejvýznamnějšího nádraží. To samozřejmě přinášelo různé zmatky, zejména na styčných nádražích. O něco později byl správný čas zvolen podle času v hlavním městě. Vzhledem k tomu, že v železniční dopravě se řídí odjezdy a příjezdy vlaků podle jízdního řádu, ve kterém jsou uvedeny časy jízd vlaků celou tratí, je nutné, aby železnice měla skutečně jednotný čas. Proto zavedli v USA již v roce 1883 železniční čas, kdy americký kontinent rozdělili na 4 hodinová pásma. V roce 1884 se sešli ve Washingtonu na konferenci vědci a diplomaté z 25 zemí světa, aby dohodli časovou konvenci. Svět byl rozdělen na 24 časových pásem. Greenwich Mean Time (GTM) se tak stal mezinárodní normou. V Evropě byl na železnici zaveden systém jednotného času v roce 1885, mimo Francie, která se připojila až v roce 1911. Základem byl nultý poledník v anglickém Greenwichi. Jedno hodinové pásmo zahrnovalo 15° zeměpisné šířky. Evropa tak přijala i doporučení Asociace amerických železnic z roku 1883 o „konvenci času“. To znamená, že na zeměkouli je minutový a vteřinový údaj shodný v každém časovém pásmu. Letní čas byl u nás zaveden poprvé 1. října 1916.

Železniční správy měly za povinnost v železničních stanicích instalovat hodiny jak pro potřebu personálu, tak pro cestující. Zpočátku se přesný „úřední čas“ předával pomocí praporků, ale tento způsob přece jen měl za vinu zcela nepřesný čas, poněvadž postupné předávání z jednoho stanoviště na druhé mělo za následek časové zpoždění. Poněvadž na všech stanovištích (jako byla závorářská stanoviště, hlásky a hradla) nebyl telegraf, bylo zkonstruováno zařízení – zvonkové návěsti, které mimo jiné zvukové návěsti dávalo v poledne informaci na seřízení hodin – určeným zvoněním.

Později k tomu účelu sloužil telegraf. Zaměstnanci měli za povinnost na základě těchto zpráv seřídít jak nástěnné, tak i kapesní hodinky. Zpočátku dostával průvodčí každý den u prvního ranního vlaku vlakové hodiny s sebou a podle nich si museli ve všech stanicích seřizovat zaměstnanci hodiny. Služební kapesní hodinky později dostávali strojvedoucí, výpravčí, průvodčí a přednostové. Za první republiky udávala přesný čas pražská hvězdárna denně dopoledne na ředitelství státních drah Praha Jih, které tento údaj sdělilo ostatním ředitelstvím. Ta pak telegrafickým oběžníkem ohlásila poledne všem stanicím. Stanice pak ohlásily zvonkovými návěstními přístroji nebo telegraficky poledne všem zřízcům na trati, ale také vlakvedoucím u vlaku, který zastavil ve stanici

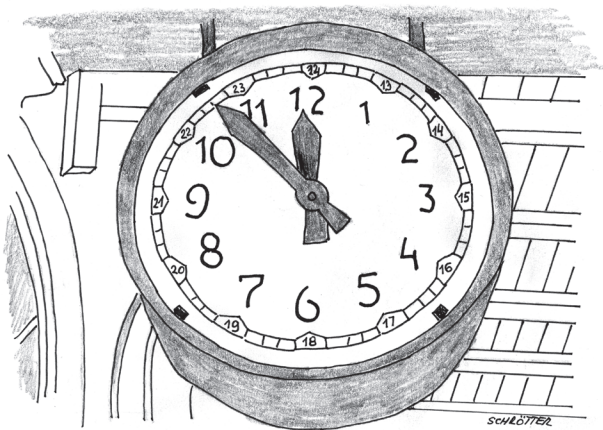


Venkovní zvonková návěst – „Čičan“



Telegrafní přístroj – v hlavní roli ve filmu Přednosta stanice (1941)

po poledni. Později byly díky elektrotechnice zkonstruovány hlavní hodiny, které byly označovány jako mateční hodiny. Tyto hodiny předávaly elektrické impulzy podružným hodinám v celé stanici, a to jak ve veřejných prostorách, tak i v kancelářích a na peronech.



Výpravčí přijímá hovor telefonem, vzor 1909

Historie výpravy vlaků

Výprava vlaků ze stanic byla skutečně až do vydání výnosu čj. 50038 ze dne 17. 11. 1932 prováděna jednohlasou návěsní trubkou vlakvedoucího, která byla označována jako povelka, podle výstrojního předpisu. K výpravě vlaků ze zastávek byla tato trubka používána vlakvedoucími až do 31. 12. 1986. Do roku 1955 byla tato trubka zavěšená viditelně na řemínku a byla tak služebním označením vlakvedoucího. Po roce 1955 měl vlakvedoucí na čepici modrou pásku a návěsní trubka byla menší a mohl ji nosit i v kapse. Návěst „Odjezd“ trubkou dával vždy pouze vlakvedoucí. Na zastávkách sám a ve stanicích na základě potvrzení vlakopisu výpravčím a ústním povelkem „Odjezd“. Signál trubkou byl určen strojvedoucímu a byl příkazem k odjezdu. Tento postup se aplikoval až do zavedení výpravky. Předpisy do té doby povolovaly ve výjimečných případech také nepřímou výpravu vlaku. Vlakopis mohl potvrdit jiný určený zaměstnanec stanice. Ve většině malých a středních stanic si chodil vlakvedoucí pro potvrzení vlakopisu do dopravní kanceláře sám.



Symbolem vlakvedoucího byla návěsní trubka

Až do zavedení výpravy vlaku výpravkou měl výpravčí odpovědnost pouze za dopravní záležitosti spojené s jízdou vlaku, to například znamenalo za postavenou jízdní cestu, za odjezd na volnou správnou trať atd. Naproti tomu za ukončení nástupu cestujících, zavření dveří a podobné úkony související s vlakem byl odpovědný vlakvedoucí. Výpravka byla zavedena pro urychlení dopravy s tím, že výprava vlaku výpravkou mohla být použita na kterémkoli místě nástupiště, aby se nemuselo chodit ke služebnímu vozu.

Pomocí železniční výpravky dával výpravčí dvě návěsti. Byla to návěst „Pohotovost k odjezdu“, kdy výpravku drží ve vodorovné poloze před sebou, a pak návěst „Odjezd“, kdy výpravku zvedl a ukázal strojvedoucímu a vlakvedoucímu modrý dělený terčík na bílém podkladě. V noci byla výprava vlaků uskutečňována modrým světlem. Modrá výpravka ČSD se používala do roku 1939.

Od roku 1939 platil příkaz nočního zatemnění bytů a domů a obyvatelstvo nesmělo používat bílé světlo ručních svítilen, ale pouze světlo modré. A to byl hlavní důvod ke změně modré výpravky a světla pro výpravu vlaků, aby byla barva odlišná od veřejností používaných modrých svítilen. A tak v letech 1939–1942 došlo k postupné výměně barvy výpravek za zelenou německou výpravku, což byl bílý kruh se zeleným okrajem. V noci výprava zeleným světlem. Do návěsního předpisu D 1 se tato výpravka dostala až v roce 1944. Na konci roku 1945 byla zavedena nová výpravka ČSD v podobě, jakou ji známe i dnes – zelený dělený terčík na bílém podkladě.



Výpravka používaná během protektorátu 1939–1945



Původní modrá denní výpravka (1932–1939)



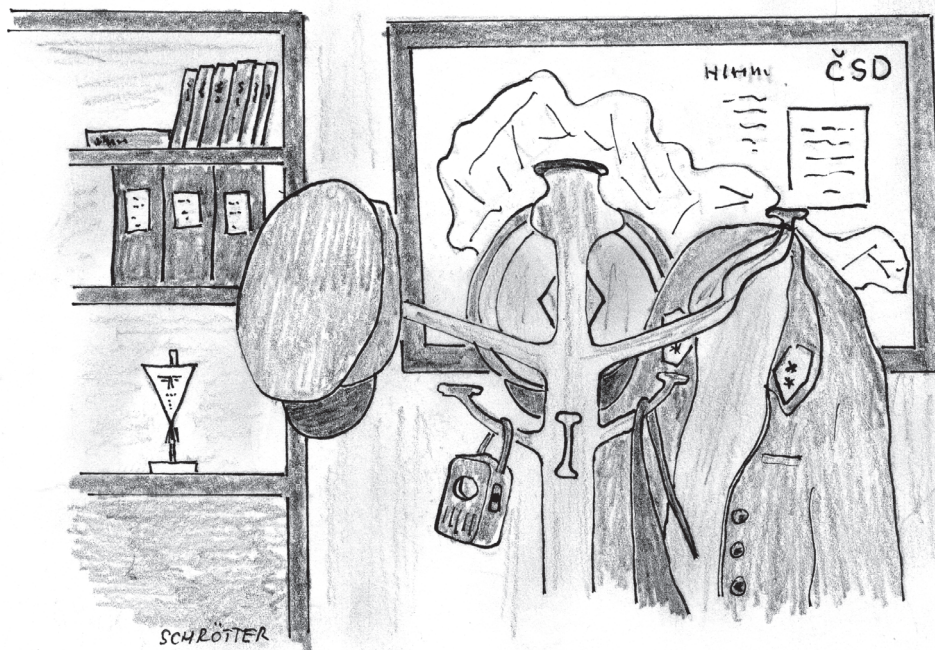
Československá a česká výpravka od roku 1945 doposud



Symbol vlakvedoucího od roku 1955 – modrá páska na čepici



Návěstní jednohlasé trubky „povelky“ a píšťalka používaná u ČSD



Dvounápravové vozy Rybák

V polovině 30. let se rozhodovalo o objednávkách nových vozů pro osobní vlaky ČSD od tuzemských výrobců. V té době byly v Evropě i pro osobní vlaky objednávány většinou čtyřnápravové vozy. V Československu byly v té době vyráběny pro rychlíky komfortní vozy tohoto typu. U nových zakázek osobních vozů bylo nakonec rozhodnuto, že se bude jednat jen o zlepšení chodových vlastností dvounápravových vozů. Toho rozhodnutí ovlivnila především jejich vysoká pořizovací cena, ale také skutečnost, že hmotnost vozu přepočtená na jedno sedadlo vycházela u dvounápravových vozů nižší. Při nižší hmotnosti vozu dochází k úsporám trakční energie. Vylepšené dvounápravové vozy měly být nasazovány nejen na osobní vlaky, ale i na vnitrostátní rychlíky. Nakonec byly používány pouze pro osobní vlaky. Pro tyto vozy byly použity podvozky Rybák. Své jméno dostaly po konstruktérovi Ing. Jindřichu Rybákovi (1877–1948). Prototypy

vozů s podvozky Rybák byly vyrobené již v roce 1911 pro c. k. státní dráhy a nesly řadové označení ABeg, ABCeg a Ceg. Tento podvozek se vyznačoval zejména tím, že byl neotočný. Primární vypružení zajišťovaly listové pružnice a vedení dvojkolí rozsochy ukotvené v rámu vozu. Částečné natočení dvojkolí v oblouku umožňovala vůle v rozsochách. Tvar a konstrukce skříně vycházela z vozů Be z roku 1936. Dvounápravové železniční vozy s těmito podvozky byly označovány jako Rybák. Vozy se vyráběly až do roku 1949. Jejich provoz na síti ČSD byl ukončen koncem 60. let minulého století.

V jedné části vozu byl otevřený oddíl a ve druhé části byla kupé opět v dřevěném provedení.



Osobní vůz řady Be 3



Topné těleso parního topení ve voze



Otevřený oddíl

System ovládání výstupních a nástupních dveří



Ulička v části vozu s kupé



Interiér kupé



Elektrické osvětlení vozu

Elektrické osvětlení vozu bylo umístěno na stropě. Každý vůz měl svoje dynamo a baterii, odkud bylo osvětlení napájeno. Mimo dvou čirých žárovek byla ještě jedna, modrá pro noční osvětlení.



Ve znamení páry

Parní lokomotivy spotřebovaly téměř 1/3 světové spotřeby uhlí. V Československu ČSD objednávaly ročně skoro 20 % těžby našeho uhlí. To bylo více, než spotřebovaly parní uhelné elektrárny. Na našich železnicích pocházely první parní lokomotivy většinou od zahraničních výrobců. U nás začala jako první vyrábět tento typ lokomotiv v roce 1900 společnost První českomoravská továrna na stroje v Praze. Plzeňská Škodovka zahájila výrobu parních lokomotiv až v roce 1920. Známa rychlíková lokomotiva „Mikádo“ (řada 387.0) byla ve Škodě Plzeň vyvinuta již v roce 1925. Škoda Plzeň ukončila výrobu parních lokomotiv v roce 1958, ČKD Praha pak v roce 1959. Na československých parních lokomotivách má velkou zásluhu významný český konstruktér Ing. Vojtěch Kryšpín (1876–1959). Ten byl také autorem československého systému značení lokomotiv. Parní lokomotivy měly svoji důstojnost, a tak trochu i svoji duši. Parní lokomotiva, i když teprve čekala na svůj výkon, prostě dýchala. Byla jako živý tvor. Páry, jak se jim slangově říká, jsou středem pozornosti na různých historických jízdách a slavnostech dodnes.

ČSD se v roce 1920 rozhodly pro zavedení jednotného typu lokomotiv pro místní dráhy. Na základě tohoto zadání byly vyvinuty lokomotivy řady **423.0**, které dostaly přezdívku „Velký bejček“. Lokomotivy vyráběla od roku 1921 První českomoravská továrna na stroje. V dalších letech pak také Adamovské strojírny a Škoda Plzeň. Lokomotivy byly těsně před II. světovou válkou modernizovány a vyráběla je ČKD. Po válce byly vyráběny další série, opět v ČKD. Jejich výroba skončila v roce 1946. Celkem bylo vyrobeno 231 lokomotiv. Maximální rychlost 50 km/h, výkon 530 kW.

V letech 1921–1923 byly vyrobeny lokomotivy řady **365.0**. Byla to první československá konstrukce parní lokomotivy z ČKD Praha. Vyrobeno bylo

Lokomotiva řady 423.0 „Velký bejček“



Ing. Vojtěch Kryšpín
Kryšpín Vojtěch (1876–1959) – český konstruktér lokomotiv a autor československého systému značení lokomotiv. Od roku 1894 pracoval jako konstruktér lokomotiv v Českomoravské továrně na stroje, později ČKD. Pro ČSD zkonstruoval lokomotivy řady 423.0, 365.0, 455.1, 456.0, 464.0, 524.1 a 486.1.

