



Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky

Jaroslav Grim

19. 11. 2019

31 let existence ME SZT

„Setkání muzeí se železniční tematikou“ v ME SZT – 18.10.2018

**30. výročí otevření Muzejní expozice SZT
ve Vidnavě – 2.11.1988**

**a příležitosti výročí 100 roků od vzniku Československé
republiky**

Již třetí setkání muzeí zaměřených na železniční techniku - 2009 a 2012, vzájemná informovanost a podpora činnosti, navázání bližších kontaktů a spolupráce v rámci péče o zachování železniční techniky a historických památek. Významná podpora SŽDC.

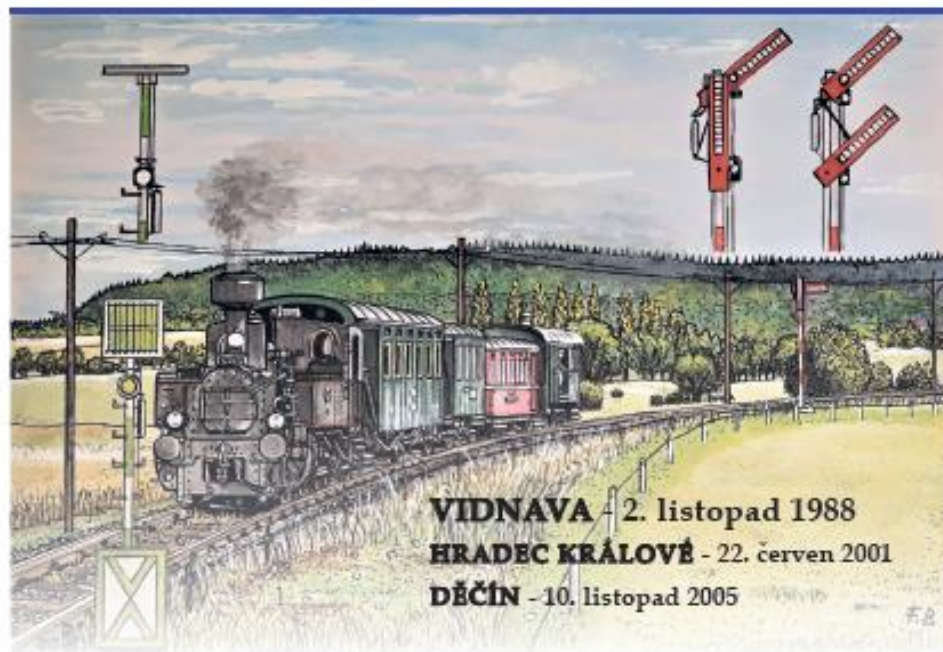
Pamětní list



30 let



Muzejní expozice
sdělovací a zabezpečovací techniky
1988 - 2018



SŽDC, s.o., Technická ústředna dopravní cesty

Ředitel TÚDC

Předseda Muzejní rady

Z vystoupení Ing. Vladimíra Kellna

Dne 28.10.1918 v 15.00 hod. byl rozeslán na všech telegrafních linkách telegram s tímto zněním:

„Československý stát se právě prohlásil před sochou sv. Václava. Jako zástupce železniční správy (referent Národního výboru) nařizují, aby se znaky bývalého rakouského státu sňaly, úřadovalo se česky, provoz udržoval normálně a ihned zastavil dovoz vozů do Vídně a Německa. Dr. Zahradník.“

Čs. národní výbor vydává 28.10.1918 základní zákon o vzniku republiky (č. 11 Sb. zákonů a nařízení stanovil kontinuitu právních norem z RU). Pro nejvyšší správu nově vzniklých železnic ČSR se stal rakouský říšský zákon č. 16 z 19.01.1896, určující za nejvyšší orgán podnikového řízení železnic Úřad pro správu dopravy a později Ministerstvo dopravy.



Dekretem Čs. Národního výboru ze dne 30.10.1918 byl od 01.11.1918 jmenován dosavadní ředitel státních drah v Praze **Dr. tech. Jan Bašta** generálním ředitelem drah v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. 14.11.1918 byl ministrem železnic jmenován **Dr. Isidor Zahradník**. Ministerstvo železnic bylo zřízeno počátkem roku 1919.



Dr. Jan Bašta – generální ředitel ČSD



Dr. Isidor Zahradník – ministr železnic

Dne 6.11.1918 vydává Národní výbor prostřednictvím Generálního ředitelství železnic „Úřední list GŘ I“ s jeho proklamací ze dne 29.10. 1918. **Toto datum se vydává jako počátek Československých státních drah – zkratka ČSD se zavádí v roce 1920.**

Od vzniku ČSD bylo vydáno mnoho různých výnosů pro novou strukturu drah ve všech oblastech. Je zajímavé, že výnosem z 11.2.1920 Ministerstvo železnic nařizuje k „**důstojnému vybudování oddělení železnictví při Technickém muzeu československém v Praze**“ – „Všechny služebny všech odvětví musí oznamovat všechny vhodné předměty, které nejsou již používány a mohou být předány Technickému muzeu československému – i zařízení signální, telegrafní, telefonní, konstrukce železničního svršku, modely atd. Uschovávat vzory defektů.“

V roce 1930 vzniká na MŽ „**Železniční skupina pro Národní technické muzeum**“, v únoru 1931 je zvolen sbor speciálních referentů (pro každý obor jeden). Sbor měl **pečovat o získávání důležitých exponátů** pro budoucí definitivní železniční oddělení v muzejní budově, jejíž stavba měla započít v r. 1932. Sbor měl dále vypracovat podrobný program definitivních železničních oddělení, jejich instalační plán a řídit instalaci exponátů.

Historické dědictví SŽDC

doc. Dr. Ing. Štěrba – KGŘ

- **Podpora SŽDC** – muzejní expozice, kulturní památky
- **Evidence historického dědictví** (sběr informací za jednotlivá OŘ):
 - Kulturní památky – železniční infrastruktura, tratě, budovy, mosty
 - Historická zařízení – SZT, přístroje, mobilní prostředky, artefakty
 - Archiválie, dokumentace
- **Expozice:** hlavní, regionální, mobilní
- **Financování**

Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky

- **Zřízena rozkazem náčelníka Střední dráhy** ze dne 28.6.1988 na základě výnosu FMDS „Zřízení muzejní expozice SZT“ ze dne 20.6.1988
- **Slavnostně otevřena 2. listopadu 1988**, veřejnosti zpřístupněna 17. května 1989
- **Zahrnuje jedinečnou sbírku exponátů**, i v Evropě ojedinělou, uchována řada technických památek z oblasti sdělovací a zabezpečovací techniky
- **Umístěna v historické výpravní budově ve Vidnavě**
- **Základním cílem** té doby bylo **zachránit a do jednoho místa soustředit historicky cenná zařízení, předměty a dokumenty** o vývoji SZT, a to se podařilo
- Po vzniku TÚDC v roce 1993 – správce ME SZT k 1. 4. 1997
- Nevýhody odlehlosti lokality – hledání nových dostupnějších lokalit (mj. i Děčín)

Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky

- V roce 1988 při oslavách 10. výročí založení muzea – **oficiálně potvrzen záměr ME přestěhovat – nakonec rozhodnuto – Hradec Králové**
- **Expozice v Hradci Králové slavnostně otevřena 22. června 2001** – nevšední podpora SŽDC, ČD, AŽD, Signal Mont
- Záměr zachovat St. č. 15 v Děčíně jako součást ME SZT byl i nadále sledován – činnost stavědla ukončena v létě 2003, zahájení rekonstrukce budovy a následně práce na zřízení expozice zaměřené na elektrodynamické zabezpečovací zařízení
- **Slavnostní otevření expozice v Děčíně dne 10. listopadu 2005**
- **Všem, kteří se na vybudování, rozvoji a udržení ME SZT v provozu podíleli, podílejí a budou podílet patří velký dík!**

„Mít v dobách prudkého technického rozvoje vlastní muzeum železničního sdělovacího a zabezpečovacího zařízení byl sen mnoha generací příslušníků tohoto služebního odvětví. Realizace snových myšlenek a idejí potřebuje podmínky, vhodné prostředí i společenské klima a hlavně nezměrnou energii lidí oddaných oněm myšlenkám a idejím. To vše se díky nadšení mnoha jednotlivců v 80. letech 20. století dokázalo! A nejen tehdy...“

Lit.: Ing. Ivo Laníček, „Jako vzlet bájného Fénixe - Zrod muzea železniční sdělovací a zabezpečovací techniky“ – publikace ME SZT, 2012

Vidnava

- Hledání lokality – nakonec dostatečné prostory získal **Ing. Josef Schrötter**, v ŽST Vidnava, bývalé pohraniční přechodové stanici mezi Rakousko-Uherskem a Pruskem.
- Podpora **Ing. Jindřicha Zapletala**, náčelníka ČSD – Správa Střední dráhy v Olomouci a **Ing. Miroslava Šuderly**, náčelníka služby sdělovací a zabezpečovací techniky
- Výnos FMD ve věci „**Zřízení muzejní expozice SZT**“ (čj.11.721/88-O14 ze dne 20. června 1988) – Ing. Josef Smolka, Ing. Josef Schrötter
- Náčelník ČSD - Střední dráhy vydal ke zřízení expozice rozkaz č. 9/88, ze dne 26. června 1988, který byl publikován ve Věstníku Správy Střední dráhy. Tím se ke zřízení muzejní expozice SZT naplnily legislativní podmínky.

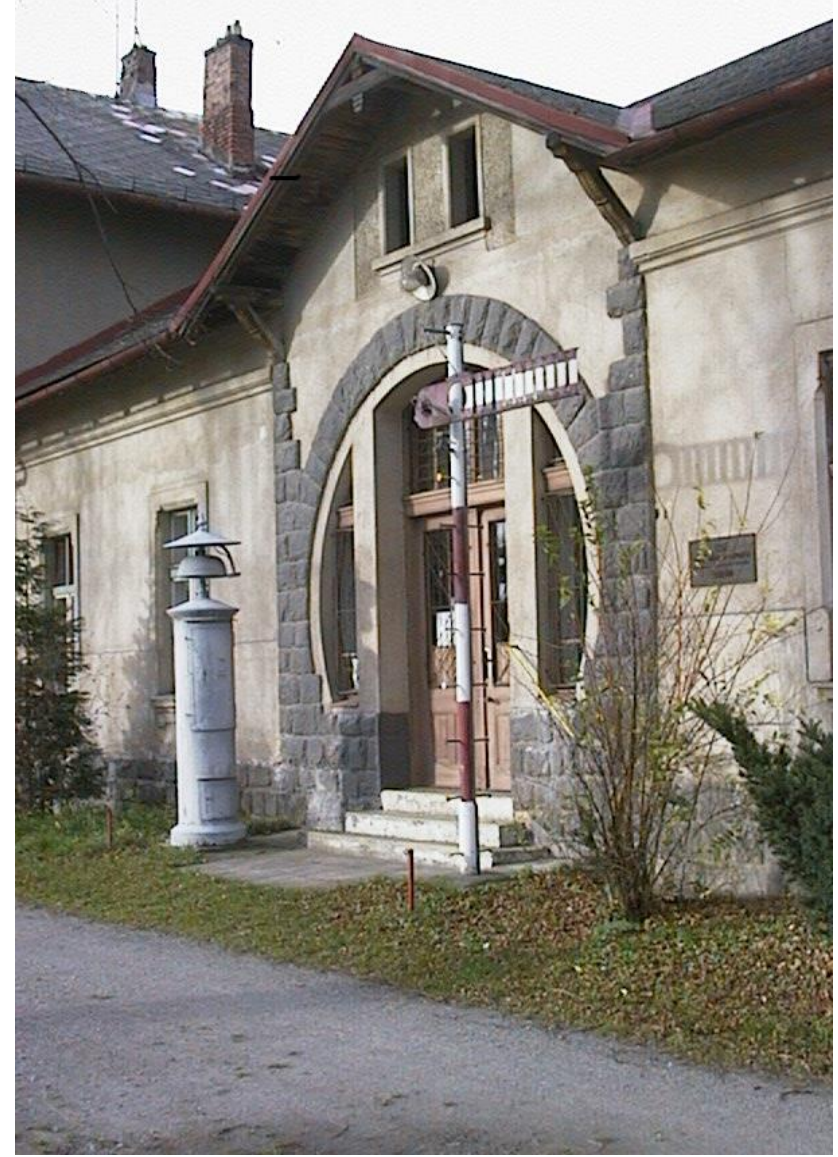
Vidnava

- Následovalo období, kdy z celé republiky putovaly nejrozmanitější prvky, funkční bloky i celé komplexy sdělovací a zabezpečovací techniky včetně nejrůznějších dokumentů do ŽST Vidnava.
- Instalace expozice - realizační tým **Ctibor Pokorný a Luděk Žůrek z Brna, Ing. Antonín Dvořák, Ing. Petr Varadinov, Václav Přikryl a Jiří Navrátil z Olomouce, Zdeněk Morávek ze Šumperka, Josef Pavelek z Ostravy, Vlastimil Hrstka z Valašského Meziříčí a Stanislav Šindelka z Přerova a další.** Velkou oporu měli v **Ing. Miroslavu Šuderlovi.**
- První správce sbírky **Ing. Zdeněk Jurník**, náčelník ŽST Velká Kraš a první kustodka paní **Kateřina Fialová**
- K propagaci muzejní expozice patřil i pojízdný železniční vagón, do něhož ČSD - Sdělovací a zabezpečovací dílny ve Valašském Meziříčí instalovaly expozici vývoje klasické SZT. Po několika rocích, z důvodu technického stavu vozu, se pojízdná část expozice zrušila a exponáty se přemístily do vlastní expozice.



Slavnostní otevření 2. listopadu 1988
Zdeněk Jurník **Ing. Vladimír Fukan**

Vidnava - první muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky v Evropě



10. výročí otevření ME ve Vidnavě

- Dne 10. listopadu 1998 konference v Praze „**10. výročí muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky - současnost a výhled**“
- Otázka a výzva, co dál s ME ve Vidnavě? Správce TÚDC
- Opět výběr nové lokality (Bílovice nad Svitavou, Děčín ...)
- Rozhodnutí – Hradec Králové,
- Firma Signal Mont – podpora AŽD



Výběr nové lokality ME SZT

Bílovice nad Svitavou – Brno – Přerov – Děčín – Hradec Králové

Příklad výhod v ŽST Děčín

- vhodná lokalita, vhodné prostory, železniční uzel - výborné vlakové spojení
- předpoklad větší návštěvnosti včetně zájmu ze sousedního Německa
- okresní město, pochopení, vstřícnost a podpora městského úřadu
- možnost spolupráce se středními odbornými školami se zaměřením na železniční dopravu
- možnost vytvořit názornou symbiózu staré a nové techniky (elektrodynamické a elektronické stavědlo umístěné bezprostředně vedle sebe)
- možnost využití prostor pro semináře, školení, exkurze, reklamu, jiné odborně zaměřené akce, apod. (spolupráce s firmami a Domem techniky v Ústí n. Labem)

Bílovice nad Svitavou



Děčín



České dráhy, s. o.
Divize dopravní cesty, o. z.
Technická ústředna dopravní cesty



AŽD Praha s. r. o.
AK signal a. s.
Starmon s. r. o.



Dovolujeme si Vás pozvat

**na slavnostní otevření Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky
v areálu firmy Signal Mont s. r. o., Kydlínovská 1300, Hradec Králové,
které se koná v pátek 22. června 2001 po příjezdu zvláštního vlaku.**

Odjezd zvláštního vlaku z žst. Hradec Králové hl. n. do areálu v 10.00 hod.

Po slavnostním zahájení bude následovat prohlídka expozice a občerstvení.

Ing. František Starý
ředitel
Signal Mont s. r. o.

Ing. Jan Komárek
vrchní ředitel
Divize dopravní cesty

Ing. Jaroslav Grim
ředitel
Technické ústředny dopravní cesty



PAMĚTNÍ LIST

**U PŘÍLEŽITOSTI OTEVŘENÍ STÁLÉ MUZEJNÍ EXPOZICE
SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY
V HRADCI KRÁLOVÉ**



22. ČERVNA 2001

00001

Pamětní vstupenka



při příležitosti otevření
Muzejní expozice
sdělovací a zabezpečovací
techniky
Hradec Králové

∞
00001



signal
MONT





Jako vzlet bájného Fénixe

Zrod Muzejní expozice
sdělovací a zabezpečovací techniky



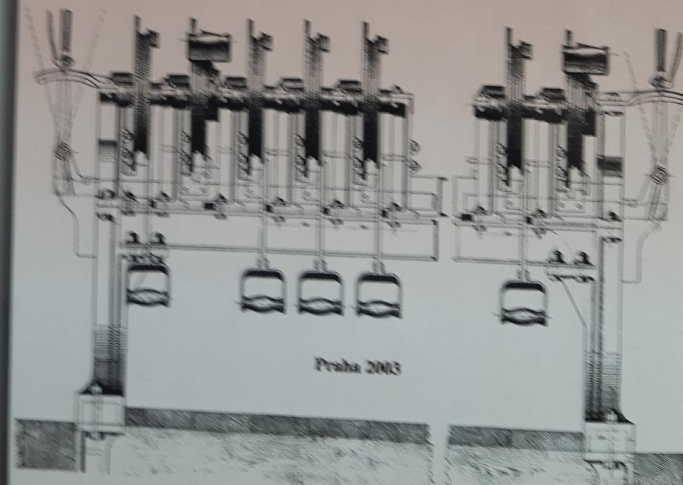
Ing. Ivo Laniček

MUZEJNÍ EXPOZICE



SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY HRADEC KRÁLOVÉ

Průvodce
Muzejní expozici se stručnou historií
sdělovací a zabezpečovací techniky u železnice



Praha 2003



Technická ústředna dopravní cesty

PAMĚTNÍ LIST

Ing. Ivo Laníček

*patří mezi největší nadšence a příznivce muzejní sbírky
sdělovací a zabezpečovací techniky*



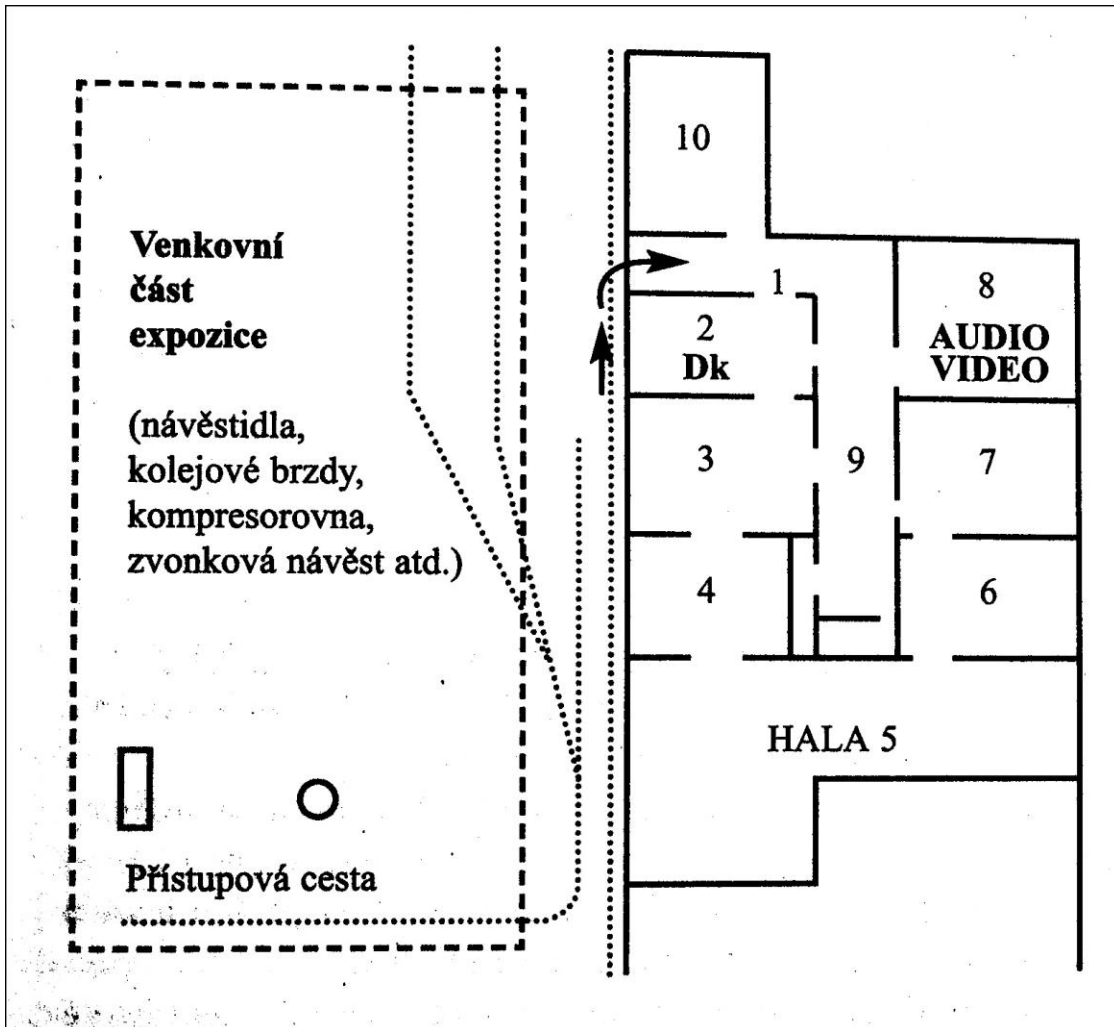
- * *rozhodující podíl na reinstalaci muzejní expozice SZT v Hradci Králové*
- * *odborný, metodický i praktický garant za zabezpečovací část expozice*
- * *zpracování leporela a průvodce*
- * *metodické i fyzické uspořádání sbírky dokumentace*

V Praze dne 22.8.2001

Ředitel TUDC:

Majitel tohoto pamětního listu má právo zúčastnit se všech akcí pořádaných v rámci muzejní expozice SZT

Hradec Králové



Větší prostory, stavební úpravy, stěhování, nová koncepce, instalace expozice

1 – památky dokumentující zřízení, slavnostní otevření a výročí muzejní expozice ve Vidnavě a v Hradci Králové; Dk – dopravní kancelář; 3 – sál společného vývoje prvků sdělovací a zabezpečovací techniky; 4 – vývoj prvků zabezpečovací techniky; 5 – hala zabezpečovacích zařízení epoch pevné a volné páky; 6 – vývoj sdělovací techniky; 7 – od telegrafu po automatické telefonní ústředny; 8 – audiovizuální sál; 9 – koridor s historickými artefakty a obrazy včetně repliky návěstního koše z Olomoucké-Pražské dráhy; 10 – místnost kustosů a sbírky dokumentace železniční sdělovací a zabezpečovací techniky





283



MUZEJNÁ
EXPOZICE

SDĚLOVACÍ
TABEŘEČKA





PROUDOVÉ ZDROJE

PR... MECHANICKÝCH ZAVĚSLOSTI





POZOR VLAK

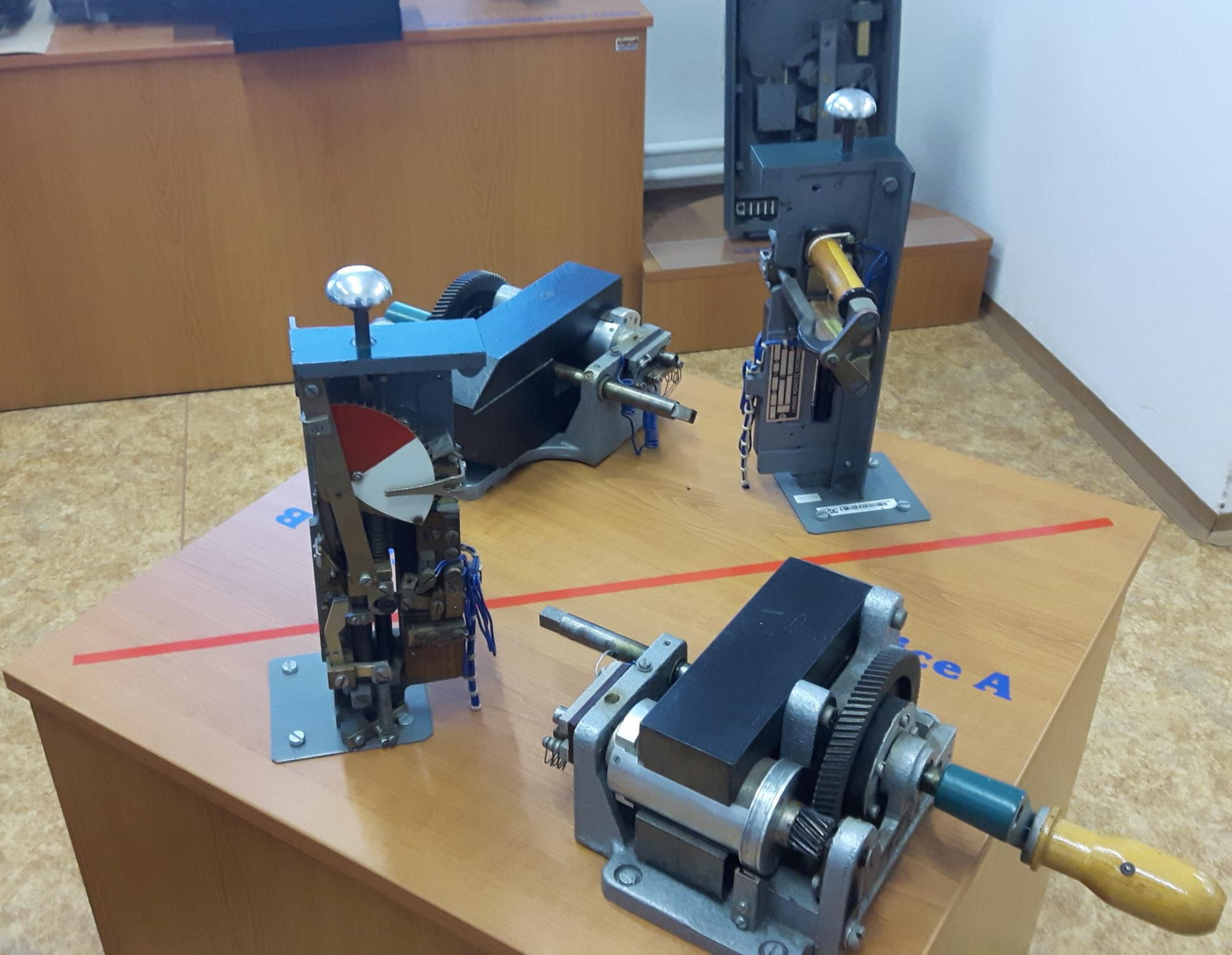


Ctibor Pokorný

jeden z iniciátorů vzniku ME SZT, autor a tvůrce mnoha nápadů jak přiblížit principy zabezpečovací techniky široké veřejnosti, první a dlouholetý kustod

Ing. Václav Stolín

parťák, kustod ME SZT





K03

K02

K01

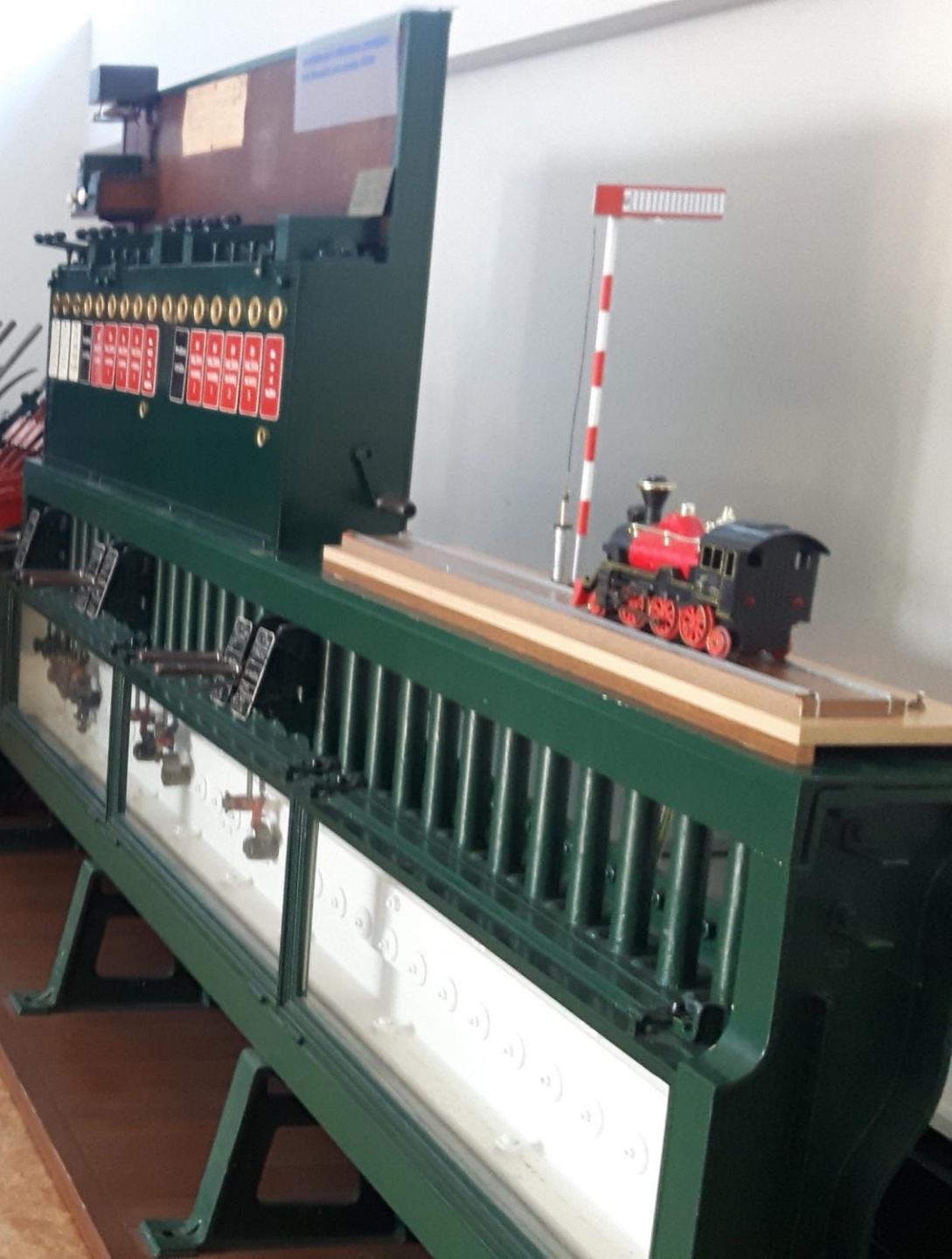
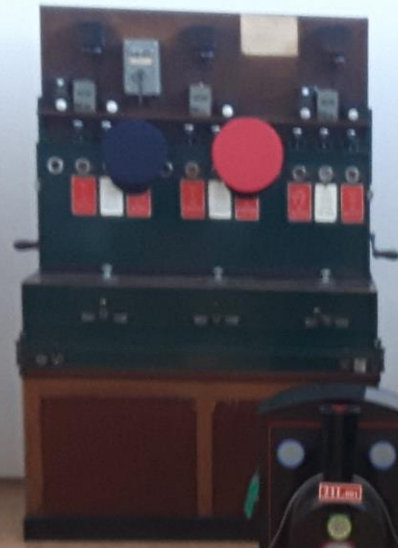
PRINCIP AUTOMATICKÉHO BLOKU

signal



MOBILNÍ ČÁST VLAKOVÉHO ZABEZPEČENÍ

ČES PRAGA
25000 POLSKOVICE
VÝROBA
V PRAZE
1950



DYNAMICKÉHO ZAŘÍZENÍ
(ELEKTROTECHNA) 1934



STŘEDNÍ KAPACITNÍ TĚŽKÁ ŽIVOTA, 1934





KCC Warszawa





ZARÍZENÍ TELEFONIE
NOSNÝMI PROUDY
ME 8 PT 5 PA 5
8 ÚSHD 2/10
9 PROVOZNI SELEKTOR T54
10 ÚSEKOVÝ PŘENAŠEČ
11 POBOČKA T54
12 POBOČKA T54
13 DISPEČERSKÉ ZARÍZENÍ T54
14 PRACOVISTĚ DISPEČERŮ
15 52 68

LINEA LINEA LINEA
VÝKON
PŘÍLEŽN
NT
NT
NT
Seldra
VÝKON

27360
100 H ± 1
Seldra
VÝKON
PŘÍLEŽN
NT
NT
NT
Seldra
VÝKON

RP 20c
VACUUM TUBES
Seldra
VÝKON
PŘÍLEŽN
NT
NT
NT
Seldra
VÝKON

Delady 5-10
Delady 11-15
Delady 16-20
Delady 21-25
Delady 26-30
Delady 31-35
Delady 36-40
Delady 41-45
Delady 46-50
Delady 51-55
Delady 56-60
Delady 61-65
Delady 66-70
Delady 71-75
Delady 76-80
Delady 81-85
Delady 86-90
Delady 91-95
Delady 96-100

Electrical outlets on the wall.

Hand crank mechanism on a wooden table.



Sbírka dokumentace - katalog

Nadšení příslušníků odvětví SZT pro vytvoření komplexu expozic se projevila i věnováním neplatných služebních předpisů, odborných knih, příruček, příležitostních vydání, opisů různých výnosů, vzorových listů, ale i osobních dokumentů.

Tyto dary, z nichž mnozí dárci jsou anonymní, docházely nejrůznějšími cestami do Vidnavy a posléze do Hradce Králové i Děčína. Tak jak se zvuk o jedinečnosti expozic dostával do podvědomí občanů (nejen České republiky), tak se rozšiřoval okruh dárců.

Do sbírky se dostaly i fondy z pozůstalostí.

Zajímavým přírůstkem, který se objevil již ve Vidnavě, je sbírka opisů ministerských výnosů (žel, neautentizovaných) z 20. -30. let 20. století nebo sbírka vzorových či normálových listů c. k. Rakouských státních drah, kterou počátkem tohoto století věnoval jeden návěstní mistr z Chocně. Nad pečlivým vypracováním vzorových listů v sestavách i detailech člověk žasne.

Ze zahájení 22. 6. 2001

- **S úctou a obdivem k práci našich předků**, ale i těm, kteří takové nádherné muzeum vybudovali.
- Nelze se dívat do budoucnosti bez úcty k minulosti.
- **Kdo si neváží minulosti, nezaslouží si ani budoucnost.**
- Děkujeme jménem střední generace za uchování vzácné historie.
- Děkujeme všem, kteří se zasloužili o to, že i **budoucí generace si vždy může připomenout těžké a krásné okamžiky života tohoto odvětví techniky.**

Z řad zaměstnanců drah současných i bývalých

- Jsme rádi, že takový obor jako je sdělovací a zabezpečovací technika má konečně důstojný stánek, kde se díky nadšení a lásce několika lidí potkává minulost se současností.....
- Gratuluji a děkuji všem, kteří se o přípravu a realizaci této překrásné expozice zasloužili. Přeji si, aby i po nás zůstaly příštím generacím tak dokonalá díla, která zde obdivujeme po našich předcích. **Současně přeji Českým dráhám, aby všechny exponáty byly co nejdříve k vidění pouze v tomto muzeu a ne na našich tratích.**
- **Konečně jsem po 35 letech pochopila závěrovou tabulku. komerční pracovnice v. v. (75letá)**
- **Děkuji panu Pokornému za opravdu vyčerpávající odborný výklad. A to jsem si naivně myslel, že už vím o dráze opravdu všechno.**

Děti:

- Nerozumím tomu moc trochu, ale jinak je to tu velmi pěkné (Stáňa 10 let)

Zahraniční návštěvníci

- Vielen Dank fur die interessante Fuhung uber die Signalisation den Eisenbahn. DBR
- Das ist eine hochinteressante Ausstellung. Vielen Dank. (DBR)
- **Very nice museum and interesting also for children. Thanks for the information. (Nederland)**
- Eksponaty w muzem bardzo ciekowbe, interesujice wyklad i objesnieni ze strany obslugi....
- **Herzliche Gluckwunsch fur die sicher, harte u. lange Arbeit. Es war wunschenvert mehr solche "Idealisten" auf der Welt zu finden. Man spu.ost die Liebe zur Eisenbahn und zum Detail.**

Z ohlasů široké veřejnosti

- **Úžasně zajímavá expozice. Dovolila nám nahlédnout do neviditelného zákulisí vlakové dopravy.**
- Expozice má svoji výjimečnost. Výklad podávají odborníci s velkou erudicí. Výstava zaslouží absolutorium.
- **Děkujeme za vynikající výklad, člověk ani netuší, co všechno je třeba, aby se dalo jezdit mašinkama z bodu A do bodu B - nebo i dál... A BEZPEČNĚ. Ještě jednou děkujeme.**
- Pěkná expozice s opravdovými skvosty
- **Výstava je velmi pěkná a zajímavá a dozvěděli jsme se na ní spoustu informací, o kterých jsme neměli ani tušení.**
- Děkujeme za perfektní odborný i poutavý výklad. Bylo to velmi zajímavé a poučné. Celé muzeum je jako celek bezvadně uspořádané, je zde vidět precizní práce, kam se člověk podívá.
- **Děkujeme za perfektní výklad, který objasňuje složitost a funkčnost sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Expozice je výtečně a vkusně uspořádaná.**
- Pěkně upravené, hlavně však **živé muzeum. Je dobře, že si návštěvníci mohou vše osahat.**

Hradec Králové

Pátá muzejní sezona zahájena

- **Tři generální ředitelé se setkali 19. ledna 2005 při příležitosti zahájení 5. sezony Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové.**
- *Generální ředitel Českých drah, a. s., **Ing. Petr Kousal**, generální ředitel SŽDC, s. o., **Ing. Jan Komárek** a generální ředitel AŽD Praha s. r. o. **Ing. Zdeněk Chrdle** přijali pozvání **Ing. Jaroslava Grima**, ředitele Technické ústředny dopravní cesty Českých drah, která je správcem a provozovatelem expozice, aby se seznámili s její současnou podobou, aktuálními aktivitami a záměry, včetně možností spolupráce při dalším rozvoji expozice. Setkání se dále zúčastnili **Ing. Luděk Zavrťálek, MBA**, náměstek generálního ředitele Českých drah pro dopravní cestu a **Ing. Zdeněk Thun**, ředitel odboru O14 Generálního ředitelství Českých drah.*

Podpora rozšíření muzejní expozice v Děčíně

Podpora - rozšíření Muzejní expozice o detašovanou expozici v Děčíně.

Díky vzácnému pochopení a vstřícnosti rozhodujících představitelů Českých drah a SŽDC, mj. i zásluhou aktivního přístupu vrchního přednosty SDC Ústí nad Labem Ing. Josefa Kalivody se podařilo zachovat a obnovit pozoruhodnou technickou a stavební památku – stavědlo 15 Sever, které po přestavbě železničního uzlu Děčín hl.n. přestalo sloužit svému účelu. Budova z roku 1941 s unikátním čtyřřadým elektrodynamickým zabezpečovacím zařízením se tak vlastně stane jedinečným exponátem, část prostor pak bude věnována vývoji elektrodynamického zabezpečovacího zařízení a historii uzlu Děčín. Otevření expozice se předpokládá v letošním roce - 2005.

Rok 2003 - Děčín - St. 15



**Podpora Stavební správy
Praha a SDC Ústí nad
Labem**

- **rozhodnutí o zachování
budovy**
- **příprava záměru expozice**
- **oprava fasády a střechy**

Rok 2004 - Děčín - St. 15



- **vnitřní stavební úpravy a oprava elektroinstalace**
- **vyřešení přístupu veřejnosti**
- **vytvoření scénáře expozice, výběr exponátů**

Rok 2005 - Děčín - St. 15



- zahájení instalace expozice
- zaměření expozice:
 - elektrodynamické zabezpečovací zařízení a jeho vývoj
 - historie uzlu Děčín
- otevření 10. listopadu 2005



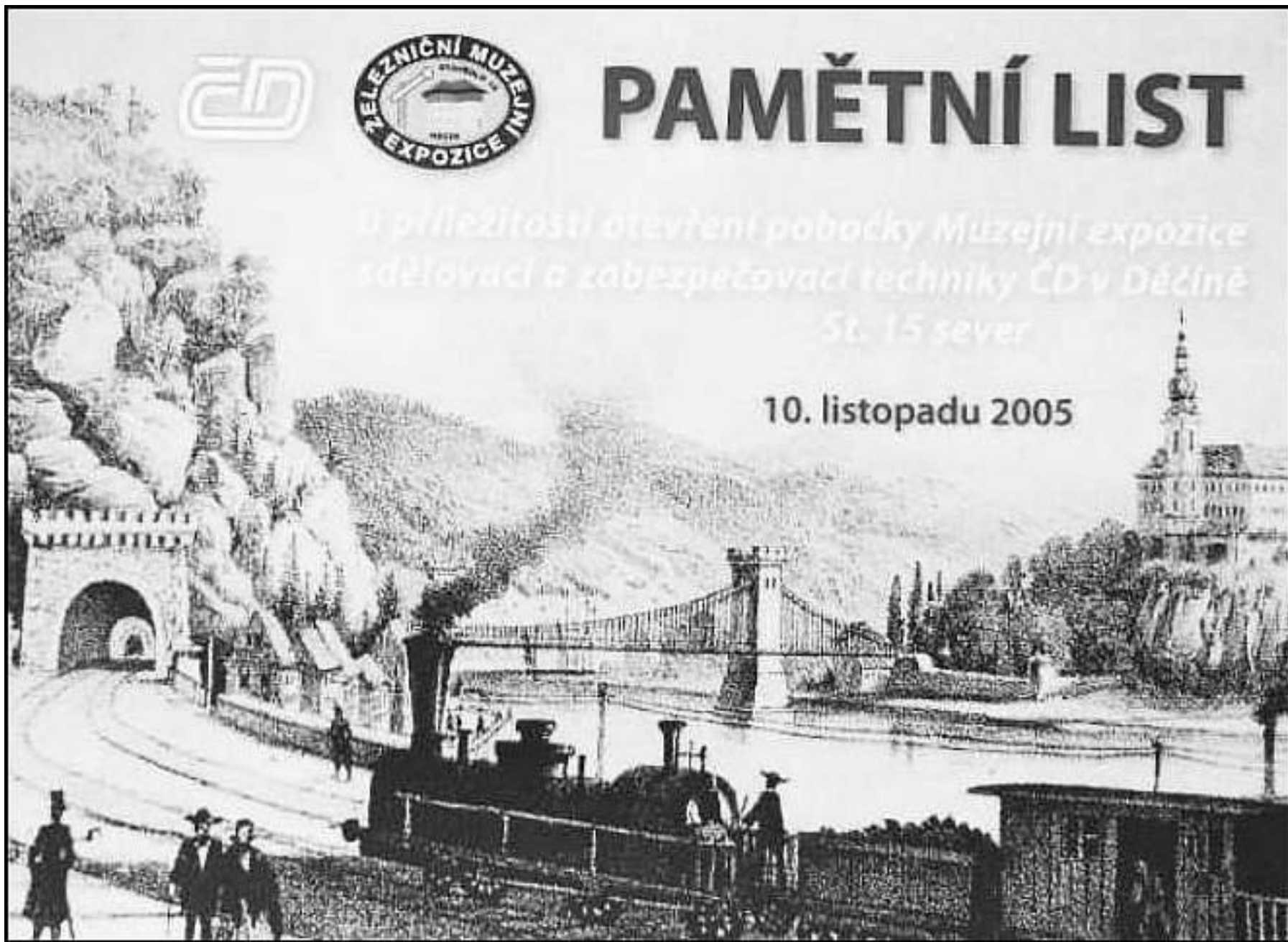
DĚČÍN HLAVNÍ NÁDRAŽÍ



PAMĚTNÍ LIST

*U příležitosti otevření pobočky Muzejní expozice
sdělovací a zabezpečovací techniky ČD v Děčíně
St. 15 sever*

10. listopadu 2005

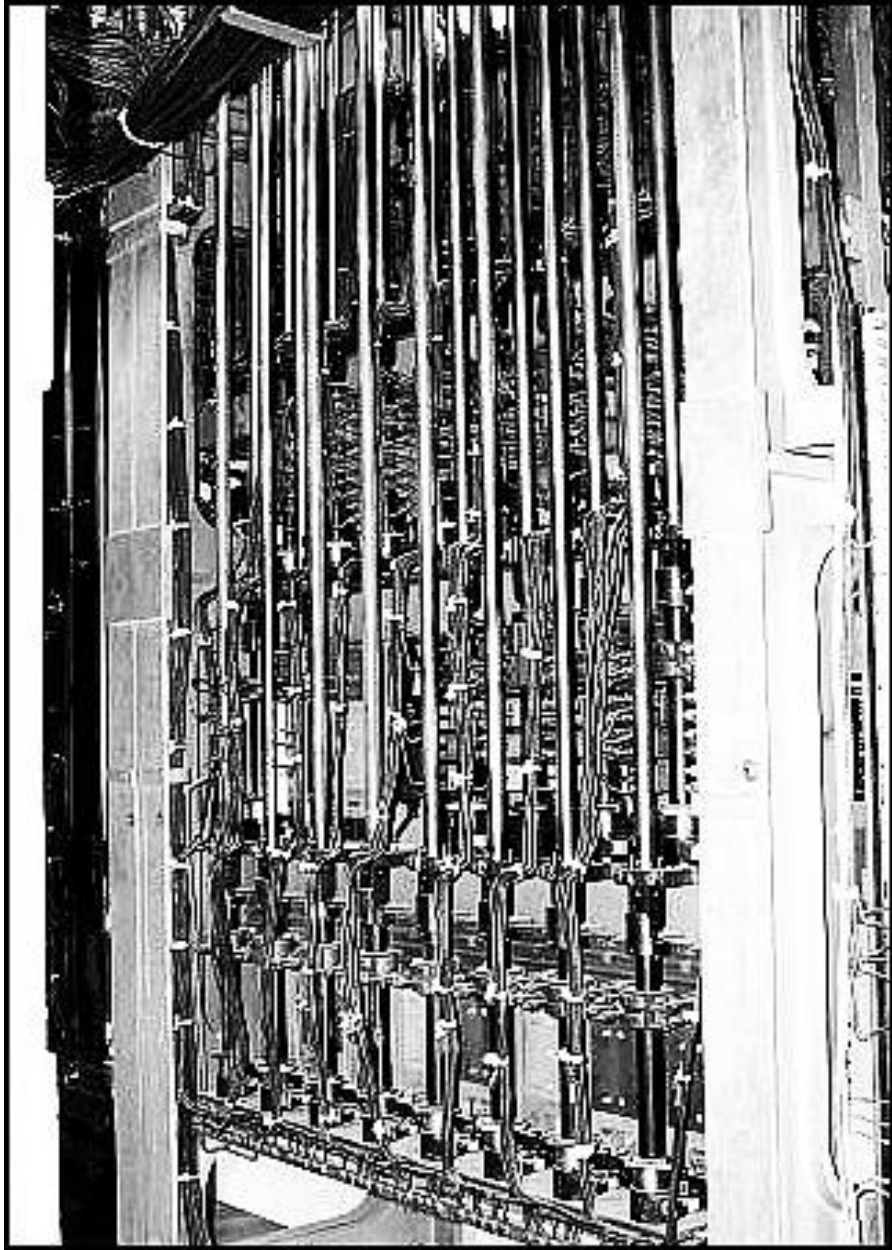




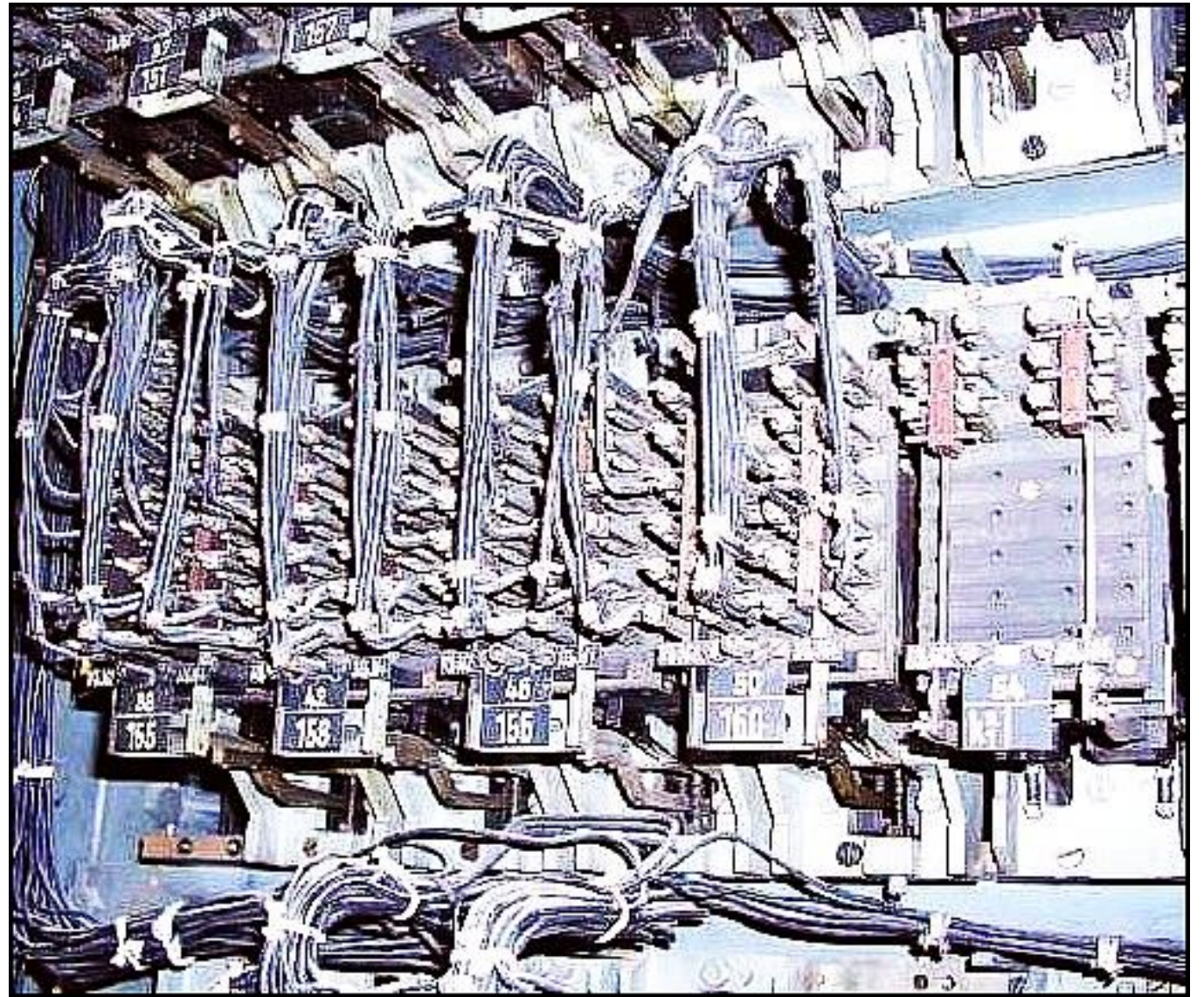








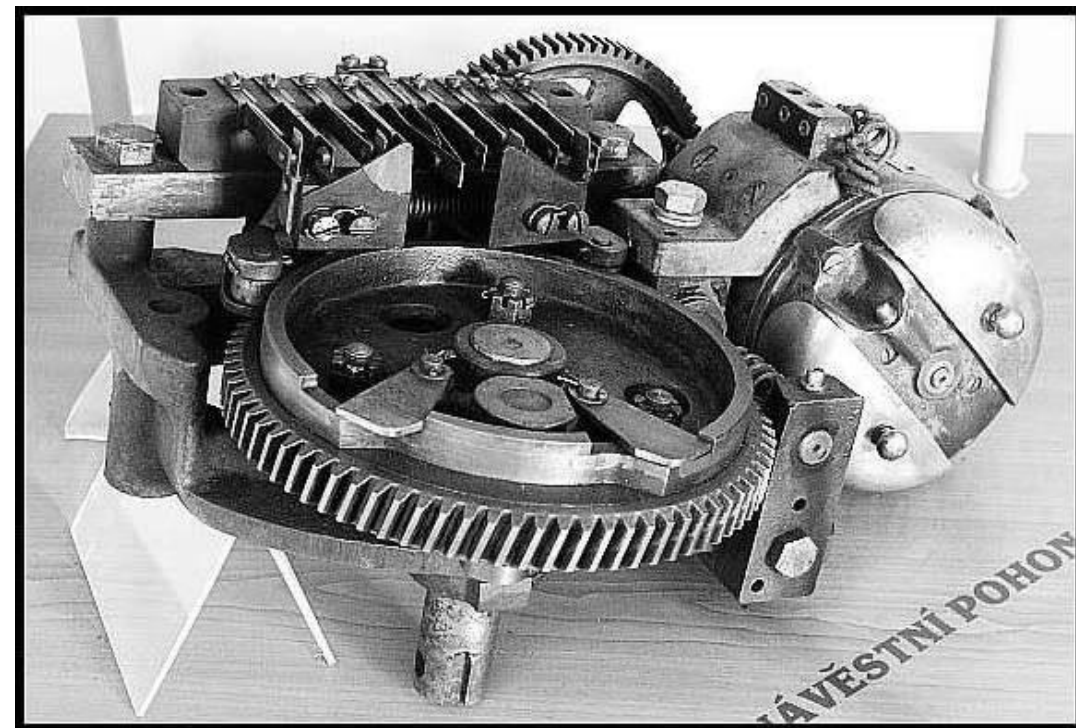
Tyče otočných řadičů přenášejí příkazy do elektromagnetické části přístroje



Převod závislostí do elektromagnetické části přístroje



**Elektrodynamický přístroj firmy PINTSCH
z ŽST Ústí nad Labem sever**



**Elektromotorický přestavník pro mechanická
návěstidla z roku 1929**



Pan Ctibor Pokorný zkonstruoval funkční soustavu, která demonstruje funkci hradlového induktoru, motorinduktoru a obou druhů hradlových závěrů



Ctibor Pokorný, Svatopluk Máša – umělecký výtvarník, RNDr. Alena Soukupová, - TÚDC, Zdeněk Svoboda - kustod ME Děčín

Železniční muzeum moravskoslezské

- Muzeum se nachází v rekonstruované historické výpravní budově žst. Ostrava střed.
- Myšlenka založit železniční muzeum v Ostravě vznikla již v roce 2000 - rekonstrukce historické výpravní budovy z 19. století - využít zdejší prostory k muzejním účelům.
- Zaměření regionálního železničního muzea - dokumentovat historii železnice na Ostravsku od příjezdu prvního vlaku do Ostravy a Bohumína dne 1. května 1847 až do současnosti.
- **Původní přání a myšlenky se zrealizovaly v roce 2011.**
- Informace a zajímavosti o vývoji železnic na Ostravsku – původní železniční zařízení a stavby, dobové fotografie, historické dokumenty, původní výkresy a další artefakty.

zmms@zmms.cz

Železniční muzeum moravskoslezské

- **Základní činnosti:**

- provozování a rozšiřování aktivit železničního muzea,
- pořádání výstav s historickou tematikou železnice,
- publikační činnost, pořádání veřejných přednášek a diskuzních setkání,
- umožnění badání zájemcům v archiváliích železničního muzea,
- podpora, organizování nebo pořádání nostalgických jízd,
- ochrana památek a dědictví železnice,
- ukázky historických a moderních kolejových vozidel,
- modelová železnice,
- trenažér strojvedoucího lokomotivy ř. 742,
- propagace železniční dopravy.



**Zajímavosti o vývoji železnice na Ostravsku -
- původní železniční zařízení, dobové fotografie,
historické dokumenty, původní výkresy...**

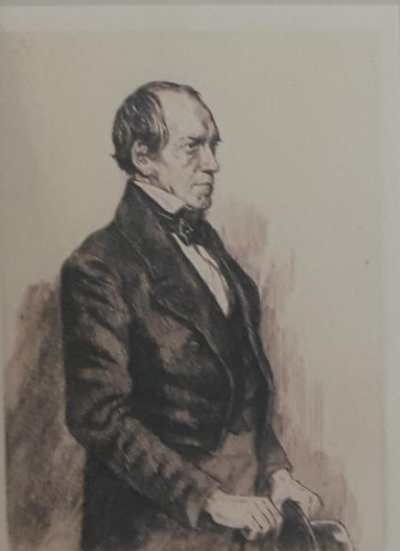
**Frýdlantská 499/5
702 00 OSTRAVA
e-mail: zmms@zmms.cz
www.zmms.cz**





Z historie vzniku Severní dráhy císaře Ferdinanda

Chceme-li zabloudit do historie počátků Severní dráhy císaře Ferdinanda, musíme se vrátit o dvě století zpět, do roku 1790. To se ve Štýrském Hradci v Rakousku narodil pozdější žák hornické a lesnické akademie v Báňské Štiavnici Franz Xaver Riepl. Více než přednášky však mladého Riepla zaujaly doly, hutě a geologický průzkum.



▲ Účes mělnický státní dílny z Vídně do Bochnie František Xaver Riepl, narozen 26. listopadu 1790 v Grottau. Průběh se 1-2 oddělení železárny ve Vítkovicích v roce 1829

Po návratu ze škol našel uplatnění v Čechách jako ředitel klvovických železárny. Poté dostal místo na vídeňské polytechnice, kde přednášel přírodní vědy. Kolem roku 1826 byl doporučen jako poradce olomouckému kardinálu arciknězi Rudolfovi, kterému v té době patřily železárny v Ostravici nedaleko Fryštátu. Jako uznávaný znalec dílní a hutní činnosti využil Riepl svého pobytu ve Fryštátu k průzkumu kamenouhelného revíru na Ostravsku, v Karvině, Peřvaldě a Doubravě. Z těchto zkušeností vzešly Rieplovy návrhy, které změnil pohled na průmysl i dopravu v tehdejší Rakousku. Prvním projektem byl návrh na zřízení pudlovný a postavení válcovny s využitím blízkosti dolování černého uhlí, které se zde již těžilo i když v malém množství od poloviny 18. století. Koncem roku 1828 císař František dal souhlas k výstavbě pudlovný a válcovny ve Vítkovicích a tím dal podnět k rozvoji místního průmyslu.

Doprava uhlí a hutních výrobků povesy na velké vzdálenosti však byla stále složitější ale taky se i prodražovala. A to dovedlo Riepla k myšlence vybudovat železnou dráhu. Na to F. X. Riepl však nestačil se svými návrhy sám, ale k uskutečnění našel významného společníka. A tím byl Salomon Mayer Rothschild, narozen v září 1774 ve Frankfurtu nad Mohanem, spoluvlastník bankovního domu Rothschildů ve Vídni. Toho Rieplova myšlenka zaujala natolik, že jej poslal v roce 1830 do Anglie, aby tam studoval vývoj železnic a hutní výroby. Po návratu Riepla z Anglie jeho zprávy přesvědčily Rothschilda natolik, že se rozhodl investovat do příprav stavby železnic z Vídně do Hallče. Doporučil ale taky Rieplovi za spolupracovníka v obchodních záležitostech absolventa vídeňské polytechniky a zastávce železnic Heinricha Síchrovského. Ti také vytvořili organizační statut technické a obchodní služby budoucí dráhy a podnikli první pokus o získání císařského privilegia. I když myšlenka těchto osobností na výstavbu dráhy u tehdejšího císaře Františka nenalezla kladnou odezvu, své plány neopustili. Vše se však změnilo po císařově smrti v roce 1835, když nastoupil 2. března 1835 na trůn Ferdinand I. - Dobrotivý. Rothschildův bankovní dům v dubnu opět poslal císařskému dvoru žádost o udělení privilegia a tentokrát byla 21. listopadu 1835 po mnoha jednáních kladně vyřizena.

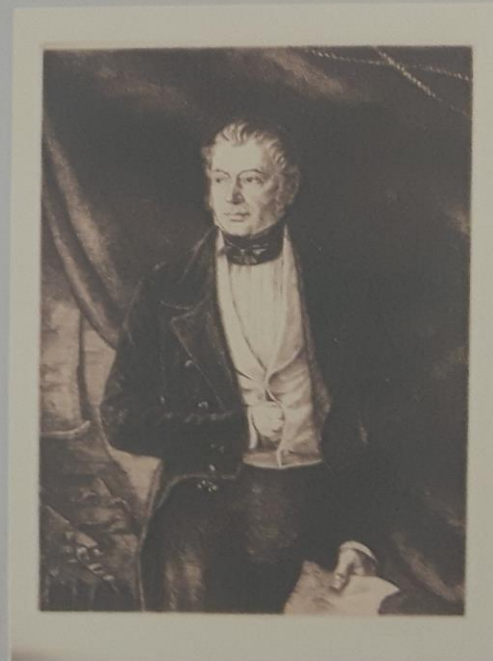
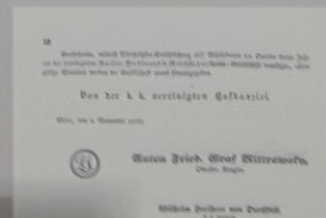
Ihned se započalo s přípravami na utvoření akciové společnosti pro předběžné průzkumné práce a vlastní stavbu dráhy. Byl vytvořen program pro stavbu železnic z Vídně do Bochnie a tento program podepsalo všech devět členů prozatímního výboru společnosti včetně F. X. Riepla a H. Síchrovského. Datum na úpisy akcií byl stanoven na 1. března a 12 000 akcií bylo tehdy v hodnotě 1000 zlatých. Tři dny po zahájení úpisu akcií, 4. března 1835, podepsal císař Ferdinand historické výsadní privilegium, předložené nejvyšším kancléřem hrabětem Mittrovským „...ke s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy, Blélska a k solným dolům ve Veličce, a to na padesát po sobě jdoucích let zřízení dráhy z Vídně do Bochnie s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy, Blélska a k solným dolům ve Veličce, a to na padesát po sobě jdoucích let“.

Stavba byla zahájena 9. dubna 1836 a o den později císař na žádost S. M. Rothschilda milostivě souhlasil s názvem c. k. výsadně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda.

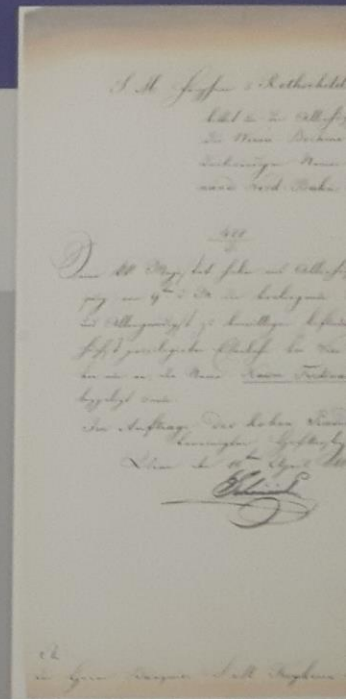
Část stavby byla ukončena ve stanici Lipník 15. 8. 1842. Dále stavba pokračovala až v červnu roku 1844. Stavební práce byly ukončeny v prvních měsících roku 1847, následně v měsíci dubnu byly vykonány tři zkušební jízdy.

První slavnostní vlak projel z Lipníka do Bohumína 1. května 1847.

▲ Koncesní listina a stanovny c. k. privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda z listopadu roku 1836

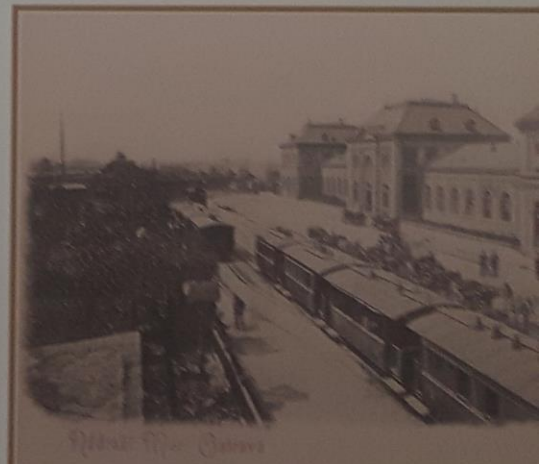


▲ Salomon Mayer Rothschild, narozen 9. září 1774 ve Frankfurtu nad Mohanem, od roku 1819 stál u čele bankovního domu ve Vídni a podílel se velkou měrou na financování stavby dráhy ze Slezska



▲ Účinnost se rozhodl císař František I. 21. listopadu 1835, a to na padesát po sobě jdoucích let zřízení dráhy z Vídně do Bochnie s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy, Blélska a k solným dolům ve Veličce

▲ Program na výstavbu pro výstavbu



3 VZNIK A VÝVOJ KOŠICKO-BOHUMÍNSKÉ DRÁHY

Složité podmínky stavby a provozu dráhy

Když v roce 1847 došlo k napojení Ostravska na železniční síť, roku 1849 k propojení s Pruskem na Hornoslezskou dráhu prince Viléma a 11. prosince k otevření dráhy do Dzieditz (Dědic), stále bez železnice byla východní část tohoto koutu Slezska s doly v okolí Karviné a železárkami na Těšinsku v Třinci a Ustroně.

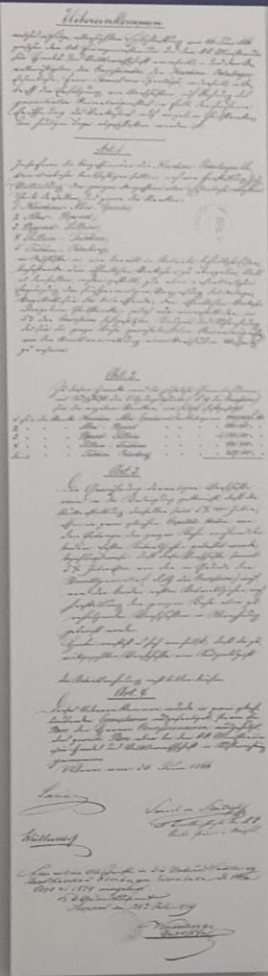
Karvinská část revíru i vlastní Těšinsko zastávaly proti ostravskému uhlérenému revíru v průmyslovém i ekonomickém rozvoji zhruba o dvacetiletí.

Protokol z roku 1866 mezi ministrem financí a ministrem obchodu se zmocněncem bratří Říchevých o uvolnění financí

A tak ideu železnice protínající východní část Rakouského Slezska zcela logicky podporovala většina průmyslníků a velkostatkářů, kteří v ní viděli větší možnost odbytu svých výrobků a tím i lepší spojení se světem. Mezi prvními, kdo o tuto možnost usilovali, byl např. hrabě Jan Larisch-Mönnich, jenž měl významný podíl na zemědělské a průmyslovém rozmachu tohoto koutu Slezska. Podobný zájem mělo i vedení železáren v Třinci, především geolog a báňský inženýr Ludvík Hohenegger, který byl jmenován vrchním ředitelem železáren. Později jako ředitel Těšinské komory usiloval o výstavbu železnice s cílem zlevnit výrobu železa a tím konkurovat železárám v Prusku. Surové železo, dřevo a polotovary se tenkrát z hutí a lesů na Liptově přivážely povozy do Liptovského Hrádku a odtud po Váhu pletím do Budatína. Zde se opět zboží překládalo na formanské povozy a převaželo do Třince, což bylo finančně náročné. Předpokládá také, že by se mohla zvýšit těžba uhlí dobytýmžho z oblasti Doubravy a Karviné doposud bez jakékoliv mechanizace. Široká veřejnost těžce nesla opomnění Těšinska a možnost rychlého a moderního spojení s nadřazenými úřady v Opavě a ve Vídni. K nejbližší vlakové stanici v Petrovčině na Severní dráze císaře Ferdinanda se muselo v kočárech. Železnice z Košic do Slezska by také vytvořila příznivé podmínky pro obdt hospodářských produktů v severním Uhersku a okolních zemích. Doposud se totiž připravovaly sličtuz cestou přes Bratislavu, a dále po Severní dráze císaře Ferdinanda přes Bohumín do Pruska. Probíhala jednání rakouské i uherské vlády, a návrh dráhy z Košic do Bohumína přes Žilinu a Jablunkov byl nakonec schválen.

Náklady na výstavbu této trati však byly poměrně vysoké a zájem neprojevoval ani Severní dráha císaře Ferdinanda. O stavbu dráhy projevil zájem společenstvo bratří Říchevých, která roku 1862 dostala povolení na přípravné práce. Rakouské ministerstvo obchodu uvedlo, že výstavbě trati z Košic do Bohumína nestojí nic v cestě, zákon byl však schválen až 11. července 1865. Poté 26. června 1866 udělil císař František Josef I. bratřím Říchevým definitivní koncesi na výstavbu trati. Došlo k ustanovení akciové společnosti: „K. k. priv. Kaschau-Oderberger - Eisenbahn - Gesellschaft“ (KOB nebo KOE), „Cs. kir. szab. Kassa-oderbergi vasút“ (Ks-Od), „Císařsko-královské soukromé Košicko-bohumínské dráhy“. Po roce 1918 to byla Košicko-bohumínská dráha (zkratka KBD).

Podle názvu i trasování měla dráha vycházet z Košic, ale na nátlak těžářů a průmyslníků na Slezském úseku se s výstavbou začalo od Bohumína. V té chvíli je třeba zdůraznit, že původně měla vést trať Košicko-bohumínské dráhy v přímém úseku, kdy měla přelomit šlak Trávní (přes město Olše) až do Dě-



Trat byla zpočátku jednokolejná a vedla přes Rychvald, Orlovou, Doubravu a Karvinou přes Louky do Těšína. Její výstavbou bylo dokončeno propojení železnice na Karvinsku jak se Severní dráhou císaře Ferdinanda v Bohumíně, tak i Báňskou dráhou přes Michálkovice a Ostravou.

Nakonec byla 1. 2. 1869 zahájena osobní doprava. Před tím však, koncem roku 1868, začala na zkoušku fungovat nákladní doprava, a to 17. prosince 1868, kdy dojel do Bohumína první vlak s uhlím z Doubravy a 12. ledna 1869 z Karviné. Po otevření úseku z Bohumína do Těšína došlo postupně ke zprovoznění další části Košicko-bohumínské dráhy Těšín - Žilina, a to 8. ledna 1871. Za Rakousko-Uherska byly ve slezském úseku známy tyto stanice a zastávky: Oderberg-Bohumín, Schloss Reichwaldau-Rychvald zámek, Ort - Reichwal-

kau-Jablunkov, Lomnathal-Dolní Lomná, Mosty-Mosty, (Csacza-Čadca).

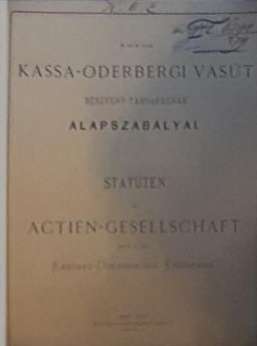
Rakouská vláda využívala svého postavení u slezské části Košicko-bohumínské dráhy a svým postupem bránila plnému využití této dráhy, ať již nepovolením jejího přímého napojení v Bohumíně na pruské dráhy nebo oddalováním stavby druhé koleje v úseku Bohumín - Těšín. Místo toho dala souhlas k dalšímu rozšíření bohumínského nádraží.

V roce 1873 bylo z Bohumína přemístěno do Těšína provozní ředitelství Košicko-bohumínské dráhy pro slezskou část. V roce 1876 došlo také na rekonstrukci přijímací budovy v Těšíně a pokračovalo se v rozšíření stanice Jablunkov a pokládání dalších kvalitnějších ocelových kolejnic na rakouském úseku.

Osobních vlaků neustále přibývalo, a tak v roce 1880 došlo i ke spojení s Budapeští, kde bylo generální ředitelství Košicko-bohumínské dráhy, a byl zaveden rychlík Bohumín - Vrúčky. Tuto trať projel za 2 hodiny a 36 minut průměrnou rychlostí 48 kilometrů v hodině, přičemž zastavoval na slezském úseku v Karviné, Těšíně a Jablunkově. Hlavním těžištěm provozu a z toho plynoucích příjmů pro KBD byl průmyslově nevyznamenný slezský úsek. Celá oblast kolem Košicko-bohumínské dráhy si výstavbou mohla dále rozvíjet svůj průmysl, otvíraly se nové doly a práci i obilivu dostávalo stále více obyvatel. Místní slezské obyvatelstvo nestačilo pokrýt potřeby průmyslu, proto se zde začali usazovat lidé i ze vzdálenějších regionů, především polské Halic. Nevlíce na tom vyděláno město Těšín, které opět dostalo své prestiže a bylo správy Těšinského Slezska okresním úřadím.

Doprava na Košicko-bohumínské dráze postupně stoupala tou měrou, že propustnost ani po všech provedených opatřeních nestačila a ukázala se nutnost vybudování druhé tratě koleje. Jedním o povolení se však s rakouskou vládou vlekleo, a tak teprve 4. prosince 1898 byl otevřen dvoukolejný úsek mezi Jablunkovem a Čadcou, mimo tunel, a v 1907 z Jablunkova do Těšína. Ani to však již později na provoz nestačilo a v dobách vysoké konjunktury v letech 1906 až 1911 v Bohumíně stávalo na nádraží denně až na tisíc vagonů uhlí a koksu z Prahy do Uher, jenž nestačila Košicko-bohumínská dráha převzít. Vr 1914 byla položena 2. kolej v úseku Orlová - Těšín. Druhá kolej do Bohumína byla předána do provozu 30. září 1915. Přes oba jablunkovské tunely byl provoz zahájen dne 31. ledna 1917, čímž bylo zdvoukolejnění celého slezského úseku tratě (až po Čadcu) dokončeno. To mělo nesmírný význam pro zrychlení dopravy.

Těžké doby začaly pro Košicko-bohumínskou dráhu za první světové války, kdy bylo do Těšína dočasně evakuováno ředitelství státních dráh, a kdy se zde také usídlil rakouský generální štáb. Město muselo snášet nároky evakuace obyvatel z Halic i vlastní bitvy zapříčiněnou válkou. Pro svou polohu se stala Košicko-bohumínská dráha nástupní i hlavní tratí pro zásobování východní fronty. Nepřetržitě množství vojenských transportů rakouských a německých armád klády na ní velké požadavky. Časté provozní zájaty způsobené hromaděním vojenských vlaků vnášely chaos do dopravy celého Ostravska a trvalo dlouho, než se jí aspoň na chvíli podařilo dát do normálního stavu. Tato těžká situace trvala až do konce války a ještě dlouho po ní, než ustaly transporty zajatců, vojáků a praporečnických raněných z nemocnic a lágrů. Právě tato situace vedla k tomu, že se připravovaly projekty na zvýšení kapacity dráhy a rozšířování přijímací budovy. Konec války však připravovanou rozšíření přestavbu ukon-



obsadilo. Tím by byly dopravní poměry v této oblasti složité a hrozila i ztráta karvinského revíru a třineckých železáren. Již v létě 1919 začalo být většinou československých politiků jasné, že požadavek přičlenění celého historického českého území Těšinska bude těžko splnitelný. Trvalí však na nedělitelnosti uhléřného revíru a celé Košicko-bohumínské dráhy, což byl konkr. konkr. názor blízký francouzským politikům. Dalším krokem se stala Společenská konference v belgickém městě Spa, a 28. července 1920 za účasti zástupců USA, Francie, Británie, Itálie a Japonska bylo dohodnuto a podepsáno rozdělení Těšinského Slezska do dnešní podoby, a vytvořena definitivní hranice.

Podřizení Košicko-bohumínské dráhy československému státu došlo zákon č. 690 ze dne 22. prosince 1920, podle kterého převzal 1. ledna 1921 stát provoz trati na účet společnosti. Dne 1. ledna 1921 byla celá Košicko-bohumínská dráha převzata do provozu Československých státních dráh (ČSD). Slezský úsek Košicko-bohumínské dráhy byl podřízen ředitelství státních dráh v Olomouci, slovenský úsek potom ředitelství státních dráh v Košicích. Organizaci provozu a operativní pro zabezpečení pořádku zabezpečovaly ČSD. Současně se jako úřední řeč zaveda čeština, resp. slovenština (němčina a maďarština byly ponechány jako pomocné jazyky na přechodnou dobu. Následně bylo 1. října 1921 zrušeno ředitelství Košicko-bohumínské dráhy v Budapešti. V roce 1927 ČSR uzavřela s Maňarským královstvím vlastního nostrifikaci dohodku, na základě které byla společnost vymazána z firemního registru v Budapešti a smlouza se přenesla do Košic, kde začalo působit 22. 4. 1927. Do vlastnictví státu

Stanovy společnosti v obou úředních jazycích, 1870



Mapa železniční a silniční sítě s německými názvy měst a obcí v Těšinském Slezsku

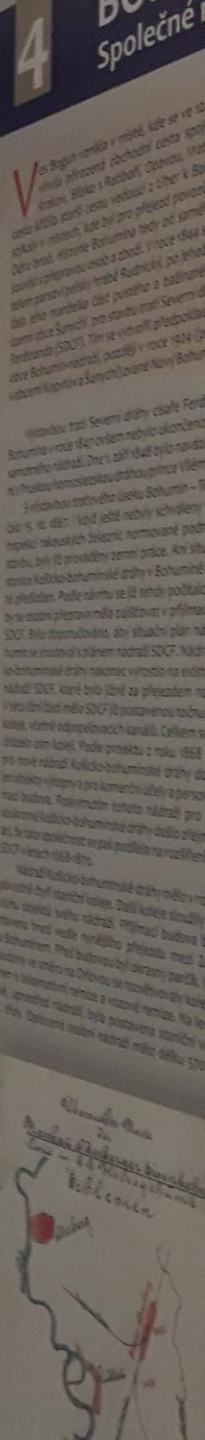
se železnice dostává po znárodnění po druhé světové válce. Roku 1955 zamkla oficiální název Košicko-bohumínské dráhy. Celá trať se stává součástí tzv. prvního hlavního tahu ČSD. V období první Československé republiky došlo také k některým významným stavebním počinům na Košicko-bohumínské dráze. Na slezském úseku byla zrušena dosavadní pedlární trať vedoucí od roku 1920 přes polské území v úseku Albrechtice v Českého Těšína - Český Těšín. Nová spoilka, zřízená vyhradně pro Československém území, byla uvedena do provozu dne 14. května 1931.

V období mezi lety 1938 a 1939 se Český úsek Košicko-bohumínské dráhy z Bohumína až po slovenskou hranici dostal na krátký čas do polských rukou. Provoz na něm zajišťovaly polské železnice (PKP) až do německého záboru na podzim roku 1939, kdy zde provoz až do konce války v roce 1945 zajišťovaly Německé říšské dráhy. Německé železniční správa přikročila k rozšíření a modernizaci, především bohumínského nádraží. Byly vystavěny nové objekty, modernizované zabezpečovací zařízení, rozšířena výtopna na Košicko-bohumínské žst. Také výtopna na hlavním nádraží byla podstatně zvětšena.

Výraznou změnou v organizaci železnice a tím i na Košicko-bohumínské dráze bylo vydání vládním nařízením č. 33/1952 Sb, kterým došlo ke změně organizační struktury ČSD.

Bylo zřízeno šest dráh - Košická, Bratislavská, Ostravská, Pražská, Ústecká a Přešská. Sídla správn dráh odpovídala umístění v městech, kde se nacházela, mimo Ostravské, která měla sídlo v Olomouci. Měnily se hranice obvodů správn dráh. Tak například od 1. července pod správu lokomotivního depa Bohumín i stanicová stanice Čadca, která zabezpečovala i mimo pozitrkové slouby v úseku Čadca - Mosty u Jablunkova (Jablunkov) i obsluhu trati Čadca - Skalitel-Serafínov (Čadca - Malšov - Ostravě bylo zřízeno i ostravské oddělení, kam byly zařazeny i stanice, tratě, ovčkové stroje, výhledové stanice na trati Čadca - Žilina. Původní systém organizace dráh vytrval do 30. dubna roku 1963. Od 1. 5. tohoto roku bylo schváleno nové územní uspořádání dráh. Vznikly čtyři dráhy a to: Severozápadní se sídlem v Praze, Jihozápadní se sídlem v Plzni, Střední se sídlem v Olomouci a Východní se sídlem v Bratislavě. Z toho vyplynulo nerespektování hranic krajů. Například Střední dráha zasahovala na území Slovenska po železniční stanici Kralupy včetně trati Kralupy - Intenka. Ke změně došlo v roce 1968, kdy v souvislosti s federalizací státu byla část území, na které zasahovala Střední dráha, oddělena a na slovenské části bývalé trati Košicko-bohumínské dráhy byl zřízen nový provozní oddíl v Žilně. V důsledku toho přešla slovenský úsek od Slovenské až k Žilně pod správu Slovenska. Uspořádání území a existence dráh i stanice s rozdělením Československa a restrukturalizací železnice v roce 1993.

Pro přimárnost provozu bylo třeba po válce ředit odstranění úvratných (jad ucelených) vlaků z bývalé Košicko-bohumínské dráhy v Bohumíně, tak i v Ostravě hl. nádr. Závaznou skutečností ovlivňující rychlost (až vlaků (tím i propustnost) byly vlivy poddolanování tratí se značnými poklesy rychlosti. Souběžně trpěla i ostatní provozní zařízení dráhy, např. zvedáním kolejnic v původní stanici Karviná hl. n. Proto bylo rozhodnuto provádět přeložbu dráhy mimo poddolanované území a trať se tak bezpodílně řekly Olše z Louk nad Olší do Doubravy do Bohumína. Na nové přeložce byl zahájen provoz dne 26. května 1963. Omezení provozu na „staré“ trati Košicko-bohumínské dráhy a osobní dopravy zde bylo zastaveno 28. května 1967. Část trati z Louk nad Olší do Doubravy byla přeložena 1. ledna 1968 do správy OKR Dopravy, k. p., jako vlečka. Úsek





▲ Svinovské nádraží v roce 1910



ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK
MINISTERSTVA ŽELEZNIC
REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ

Rozkazy a nařízení.

Číslo 2311
Vydáno dne 21. listopadu 1934
Mimořádné číslo
Vydáno v Praze
Cena 1 Kč

• Výprava vlaků výpravkou.

Na počátku roku 1932 budou rychlíky a osobní motorové (soupravové) vlaky (- tedy nikoli ale nákladní vlaky s osobní dopravou), brzděné atd. ručně nebo ručně, pokud jde o přímou výpravu k výpravnímu vlaku, vypravovány pomocí návěšné pomůcky, pro kterou určujeme výpravku.

Její výprava pro službu ve dne a jiné pro kromě nich také výpravky kombi- v dne i za tmy.

Je kruhový terčík o průměru 20 cm a délce 10 cm. Strana terčíku, která je opatřena bílým okrajem a bílým modrým poli, zadní strana

elektrická svítlna výprav- barvy, jež se dá rozsvě- náčem.

Je ještě popsána v rozkazu č. 2311, kterým elektrické

- Výpravka ze 40. let 20. století v původním provedení.
- Target train for the expedition of 40. years of 20. century in the original implementation.
- Tarcza do wyprawy pociągów z 40. lat 20. wieku w oryginalnym wykonaniu.

Majetek, property, właściciel ŽMMS

- Úřední věstník ministerstva železnic k zavedení výpravy
- Official journal of the ministry of railways the introduction of
- Dzennik urzędowy ministerstwa kolei do wprowadzenia

265

Kilom.

nach

Wien

Kilometrůvák

„Severní dráhy císaře Ferdinanda“
z Prahy do Vídně – úseček
Oktáva Mariečská (Praha) – Oktáva Světlá
Kilometrůvák (22. října) v r. 1869

Wienovák „Severní dráhy císaře Ferdinanda“
Oktáva Mariečská (Praha) – Vídeň (Praha) – Světlá
(22. října) v r. 1869

Trávníkovák „Severní dráhy císaře Ferdinanda“
Praha – Trávník – Mariečská (Praha) – Světlá
v r. 1869

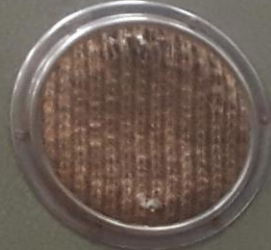
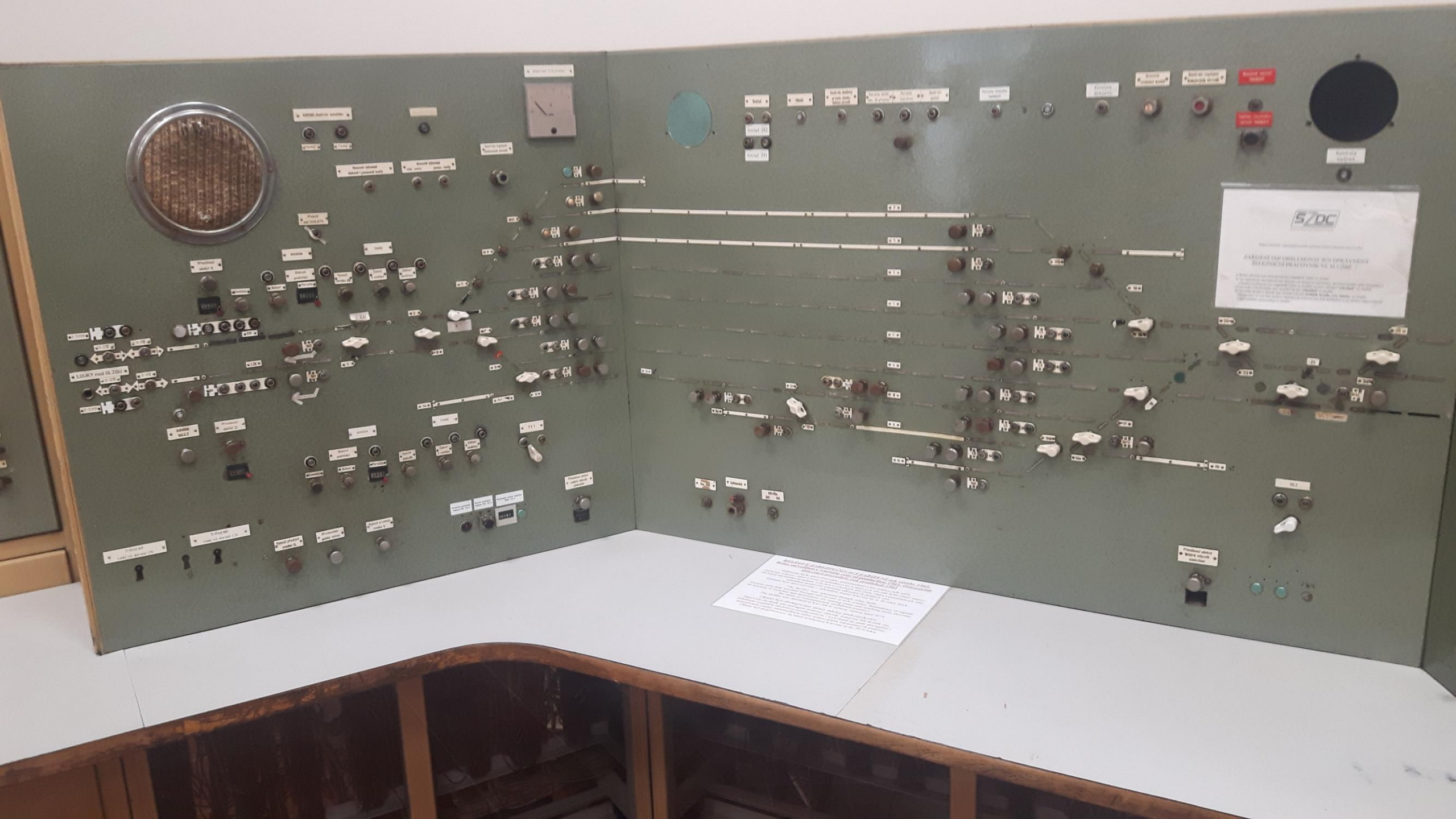
Mechanické stavědlo typu ENHET rok výroby 1928.
 Mechanical Builder of Type ENHET year of production 1928.
 Technické budílec typu ENHET rok profekce 1928.
 Technical builder type ENHET year of production 1928.
 Zřízení z kterých se skládají výměny - výkolejky, nákladní lokomotivy, piketážní a dělové vozy nebo výměny třídy a nákladní vozy a nákladní vozy, nákladní a zvláštní mechanicky.
 Zřízení bylo provozováno a zmodernizováno v letech 1928-1939.
 The facility was operated at Brno Railway Station until 30.6.2019.
 Správa a údržba provozována v rámci výměny, výměny zvláštního druhu, výměny a vozy třídy a nákladní lokomotivy a nákladní vozy.
 Operated and maintained in the framework of the exchange, exchange of special type, exchange and locomotives and freight cars.

Závěr
 výměn
 od/na
 KRNOVA
 L1 L2
 S
 BILITEK a QP
 BILITEK a QP

L 1 ram
 L 2 ram
 S1

NADACE
 OCHRANĚNÉ
 KOLO
 Nádrž pro pohár
 kulturního dělníka
 národních listů



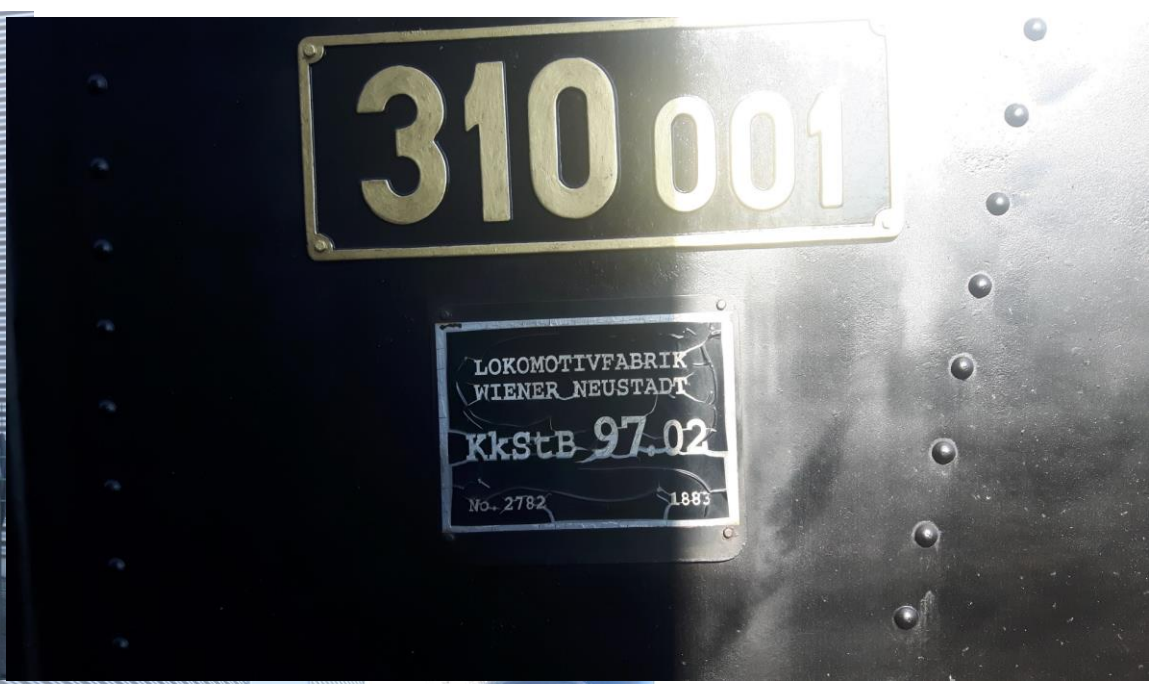


57DC

ЗАРЯДНИ ОДИНОВИДНО ОПРАВЉАЊЕ
ЗАКЉУЧИ ПРАКТИЧНОСТИ

У овом систему за управљање и контролу радио-електронике, који се користи у свим врстама радио-електронике, укључујући и радио-електронике за ваздухопловну и ракетну технику, примењено је јединствено решење за управљање и контролу радио-електронике, које омогућава једноставно и брзо управљање и контролу радио-електронике, а такође и контролу радио-електронике за ваздухопловну и ракетну технику.

У овом систему за управљање и контролу радио-електронике, који се користи у свим врстама радио-електронике, укључујући и радио-електронике за ваздухопловну и ракетну технику, примењено је јединствено решење за управљање и контролу радио-електронике, које омогућава једноставно и брзо управљање и контролу радио-електронике, а такође и контролу радио-електронике за ваздухопловну и ракетну технику.





Železniční muzeum Kroměříž

Aktivity:

www.prototypy.cz/KMD

- Publikační činnost
- Sběratelská činnost
- Pořádání jízd zvláštních vlaků
- Vlakový doprovod
- Motorový vůz M131.1454
- Železniční muzeum

Prostory:

- Bývalá strojová stanice – areál ČD
- Točna (ruční pohon)
- Kruhová remíza – celkem čtyři stání
- Administrativní budova – tři místnosti pro veřejnost
- Muzeum od roku 2014

Železniční muzeum Kroměříž



Exponáty:

- Zabezpečovací zařízení - elektromechanické SZZ, výstražník, návěstidla AŽD
- Sdělovací technika - dálnopisy Siemens T100, telegrafní přístroj
- Provoz vozidel – motorový vůz, zavazadlové vozíky



Chornický železniční klub

Pěkné webové stránky: chzk@chzk.cz

Zaměření:

- podpora a propagace železniční dopravy v České republice
- dokumentační a publikační činnost na poli železniční historie
- záchrana železničních technických památek

Činnost:

- **organizování jízdy zvláštních vlaků**
- **zajišťování personálu v dobových uniformách na zvláštních vlacích**
- tvorba návrhů pamětních razítek pro vlastní akce
- pořádání a spolupřádání výstav se železniční tematikou
- publikační a ediční činnost
- **příprava muzejní expozice železniční zabezpečovací techniky**
- spolupráce s jinými podobně zaměřenými subjekty na národní i mezinárodní úrovni

Zubrnická muzeální železnice

Historie tratě Velké Březno – Verneřice – Ústěk

Expozice:

- Dopravní kancelář
- Historická čekárna
- Expozice osvětlovací a staniční techniky
- Sbírká historických drezín
- Expozice zabezpečovací technik

Provoz historických vlaků (M131.109 z r.1948) a autobusové linky
Zubrnice – Ústěk (Škoda 706 RTO)

<https://www.zubrnickazeleznice.cz/>



Přeradné
hradlo
od
BOLETIC

Řáv
S
od
BOLETIC

Závěr
výměn
od
BOLETIC

Závěr
výměn
do
BOLETIC

Řáv
L1,2,3
do
BOLETIC

Počáteční
traťové
hradlo
do
BOLETIC

Řáv
S
od
LOVEČKOVIC

Závěr
výměn
od/do
LOVEČKOVIC

Řáv
L4
od
LOVEČKOVIC

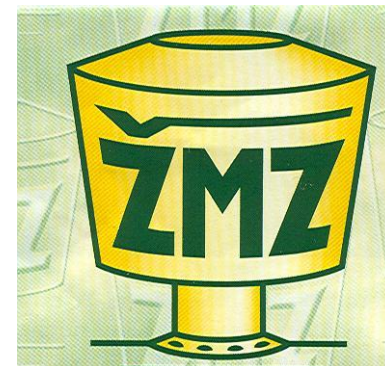
PROSÍME,
NEDOTÝKEJTE
SE EXPONÁTŮ

Prosíme respekt!
Přístup není povolen!
Přístup není povolen!
Na požádání Vám zařízení předvedeme.
Děkujeme!

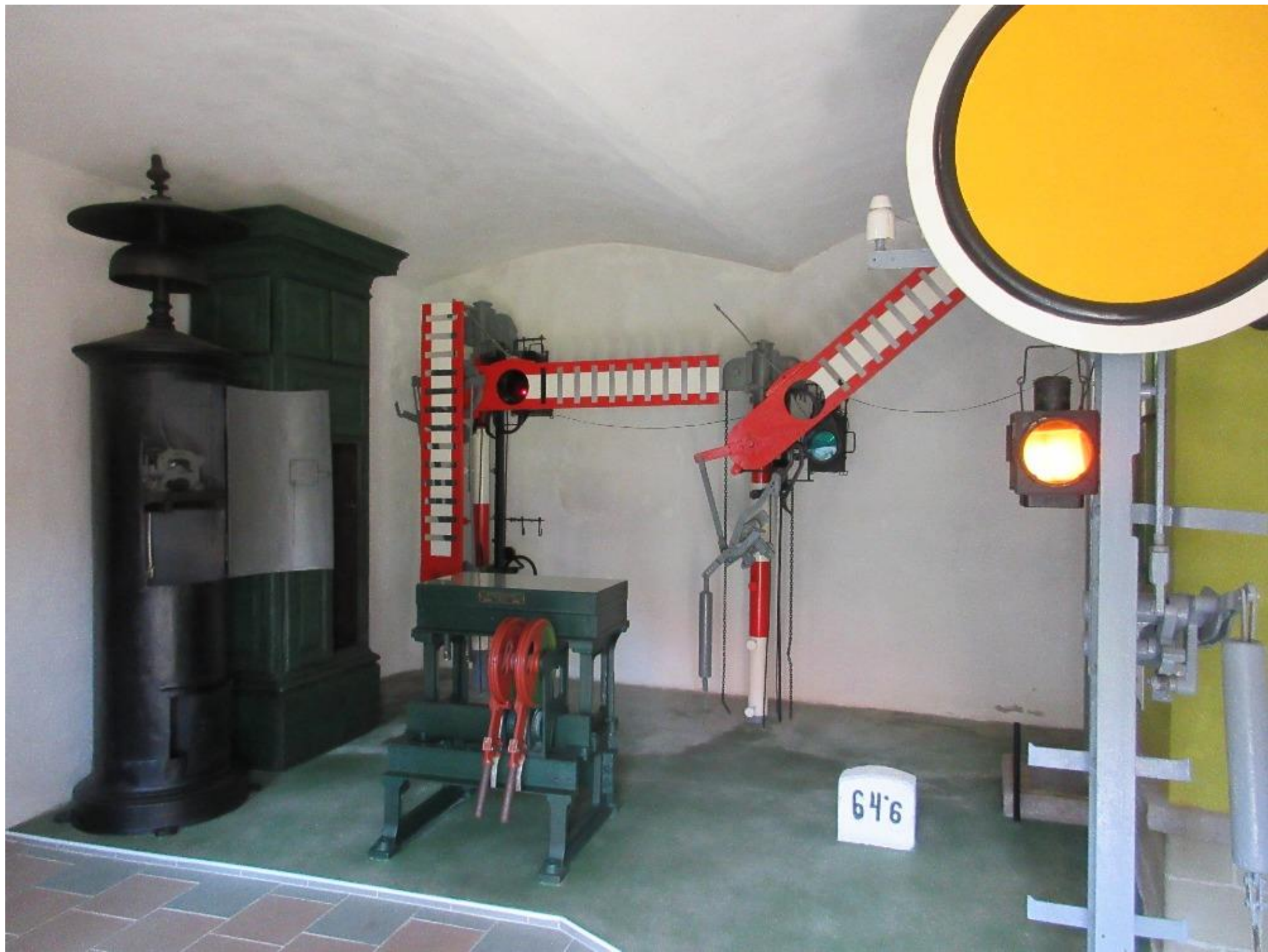
Železniční muzeum Zlonice

V roce 1998 nově veřejnosti zpřístupněn depozitář **průmyslových lokomotiv a nákladních vozů**. Postupné rozšiřování sbírek a restaurování exponátů vedlo k založení občanského sdružení Klub Železničního muzea Zlonice, které od své registrace 31. 12. 1998 koordinuje a podporuje činnost jeho členů v oblasti záchrany, uchování a předvádění technických památek. Sbírkový fond, ve kterém jsou exponáty soustředěny, je zaměřen především na **lokomotivy cukrovarských železnic, nákladní vozy a zabezpečovací zařízení vyrobené do roku 1939**. Nejmladší exponáty z padesátých let minulého století doplňují sbírku tak, aby návštěvníkům komplexně přiblížila i postupné ukončení této etapy technického a společenského vývoje.

V současné době zahrnuje sbírkový fond zhruba **200 exponátů a souborů, z toho 7 lokomotiv a 10 vagónů normálního rozchodu a od roku 2004 též provozní přenosnou úzkokolejnou drážku o rozchodu 650 mm se dvěma motorovými lokomotivami a 20 vozy**.













Muzeum Kraslické dráhy

Muzeum se nachází v železniční stanici Kraslice na trati č. 145 Sokolov – Kraslice – Zwotental.

Cíle muzea:

- uchování artefaktů a dokumentů z historie Kraslické dráhy a tratí v regionu
- propagace železnice
- propagace regionu
- badatelská a vydavatelská činnost

Členění expozice:

- Ve dvou místnostech, bývalé nádražní restaurace v Kraslicích
- železniční infrastruktura - exponáty traťových mechanismů, součásti železničního svršku, návěstidla, sdělovací technika atd.
- zaměření na železniční dopravu a přepravu - stroj na tisk lepenkových jízdenek, stavědlový přístroj, různé dokumenty, plány stanic a jiné písemnosti

Železniční spolek Klub přátel M 131.1

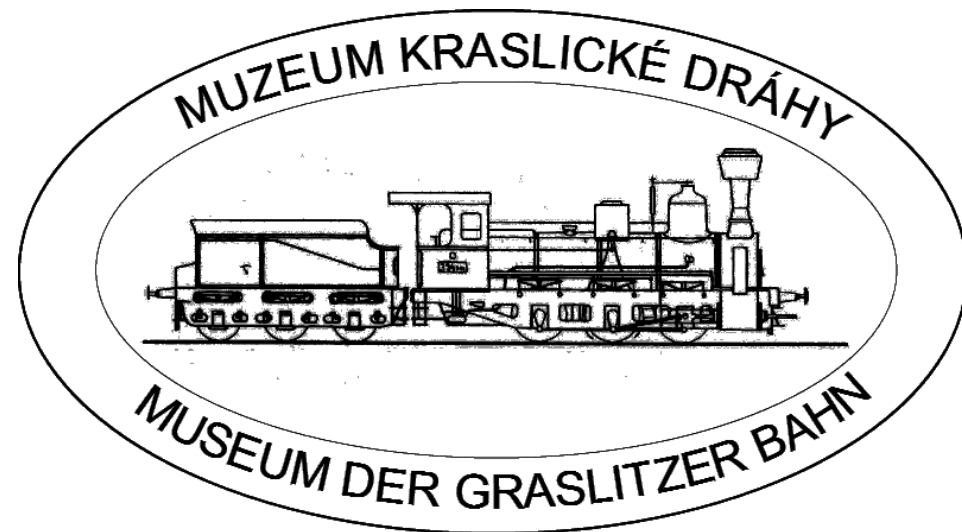
- Založen v roce 1993 jako Klub M 131.1 Sokolov
- Pořádání akcí pro veřejnost (např. akce k výročí tratí v regionu, historické jízdy, tradiční Mikulášská jízda)

Železniční spolek Klub M 131.1

Adresa spolku

Kpt. Jaroše 2019, Kraslice 358 01

**MUZEUM
KRASLICKÉ DRÁHY**



Muzeum Tesla – Historický radioklub československý

Muzeum Tesla vzniká postupně již od roku 1995, v budově bývalé sýpky v Třešti nedaleko Jihlavy. V srpnu 2012 se podařilo slavnostně otevřít první veřejně přístupnou expozici s názvem Tesla, dědictví čs. elektroprůmyslu.

Dne 26. 7. 2015 byla otevřena další veřejně přístupná expozice „těžké radiotechniky“.

Exponáty v jednotlivých sekcích:

- rozhlasové přijímače, místní a závodní rozhlas, rozhlas po drátě, signalizační technika, telefonní technika
- Automatizační technika, výpočetní technika
- Televizní přijímače
- Nízkofrekvenční technika
- Vysílače, rozhlasová studiová technika, archiv
- Televizní studiová technika, historie radioamatérství, vojenská a jiná profesionální spojovací technika
- Měřicí přístroje, lékařské přístroje

Web: www.HRCS.cz

www.muzeumtesla.cz

Muzeum TESLA Třešť





Vagonářské muzeum

- Muzeum se nachází ve Studénce již od roku 1956, sídlí ve věžovité části místního zámku.
- **Zaměření expozice muzea:**
- Vývoj dopravy od středověku až po vznik nejstarších železničních tratí. Od první koněspřežné dráhy, po železniční tratě v celé Evropě s využitím parních lokomotiv.
- Prezentace výrobců železniční techniky na přelomu 19. a 20. století, v době, kdy byla založena i vagónka ve Studénce.
- Založení vagonky ve Studénce, její postupné budování a přehled prvních výrobků. Prezentace výroby osobních, motorových i nákladních vozů všech druhů a typů.
- Sál s modelovou dráhou, kde je umístěna funkční dráha 6 x 1,5 m se dvěma okruhy kolejiště v měřítku 1:87 (H0).

Web: www.vagonarske-muzeum.cz

Vagonářské muzeum sídlí na zámku



Skupina pro záchranu techniky

Zaměření aktivit:

- železniční technika – zabezpečovací zařízení (SZZ, TZZ,...), hnací vozidla
- letecká technika – zabezpečení letového provozu na zemi a ve vzduchu
- industriální technika – elektrárny, továrny
- historicko-dokumentační činnost
- exkurzní činnost – zajišťování exkurzí pro více osob

Kontakty:

Zdeněk Bečka – geforce61666bx@gmail.com

Michal Hroch – spzt2018@gmail.com

Společnost pro založení muzea zámkové, trezorové a zabezpečovací techniky

Základní zaměření:

klíče, zámky, trezory
železniční zabezpečovací technika

Základní cíle společnosti:

Záchrana zařízení železniční zabezpečovací techniky v jejich maximální úplnosti

Uvedení zařízení do posledního, resp. původního provozního stavu

Zdokumentování vývoje zabezpečovací techniky a prezentování jednotlivých typů

Připravovaná expozice: Lysá nad Labem

Kontakty:

Sídlo: Štěpánská 611/14, Nové Město, Praha 1

Ing. Jiří Souhrada

E-mail: info@mztzt.org

Kutná hora město St.1 + řídicí přístroj



Kolínská řepařská drážka

Základní informace - s využitím webových stránek www.reparskdrazka.cz

- Polabské řepařské drážky vznikaly na přelomu **19. a 20. století** a jejich délka dosáhla **více než 130 km**. Jednalo se o drážky vycházející z Kolína, Vlkavy, Křínce, Kopidlna, Dymokur a Liběvsi. Po drážkách byla dopravována cukrová řepa do jednotlivých cukrovarů
- **Nejstarší drážkou** tohoto typu byla právě kolínská řepařská drážka postavená **v roce 1894**. Vedla z Kolínského cukrovaru, který stál v místě dnešní Elektrárny Kolín a.s., do Františkova (Ovčáry), do Býchor a až do Jestřábí Lhoty. Celková délka trati dosáhla **10,6 km**, odbočka do Františkova měřila dalších 0,9 km. Ke svému účelu **sloužila drážka téměř 70 let**. Provoz řepařských vlaků zabezpečovaly původně parní lokomotivy, později motorové dvounápravové B 600/70 a BN 60. Vagony uvezly až 8 t řepy.
- V roce 2000 vzniklo **občanské sdružení** Klub pro obnovu Kolínské řepařské drážky, nyní zapsaný **spolek Kolínská řepařská drážka z.s.**, jehož cílem bylo obnovit část nejstarší řepné malodráhy. S finanční podporou EU, Středočeského kraje, Města Kolína a TPCA a celé řady dalších dárců se podařilo během 10 let znovu postavit **4,5 km** úzkorozchodné dráhy, areál nádraží v Kolíně-Sendražicích a koncovou stanicí v Býchorech. Velká část trati byla postavena členy Klubu, zároveň se členové podílejí na opravách a rekonstrukcích lokomotiv a vagónů.
- **Slavnostní otevření prvního obnoveného úseku řepařské drážky se konalo 23. června 2007**. V další etapě byla trať prodloužena na Výrovnu, pak následovala stavba trati na Mlýnek a vybudování netradiční naučné stezky kolem trati. V posledních dvou etapách byla dostavěna trasa do stanice Býchory a v roce 2015 byla slavnostně konečná stanice otevřena. V dalším roce tam vznikl dětský park, který čeká ještě řada vylepšení.

Děkuji za pozornost

grimjaroslav@seznam.cz