

UNIVERZITA J. E. PURKYNĚ V ÚSTÍ NAD LABEM

Fakulta strojního inženýrství

Železniční spojení Praha Drážďany – historie

Doc. Ing. Karel Sellner, CSc.

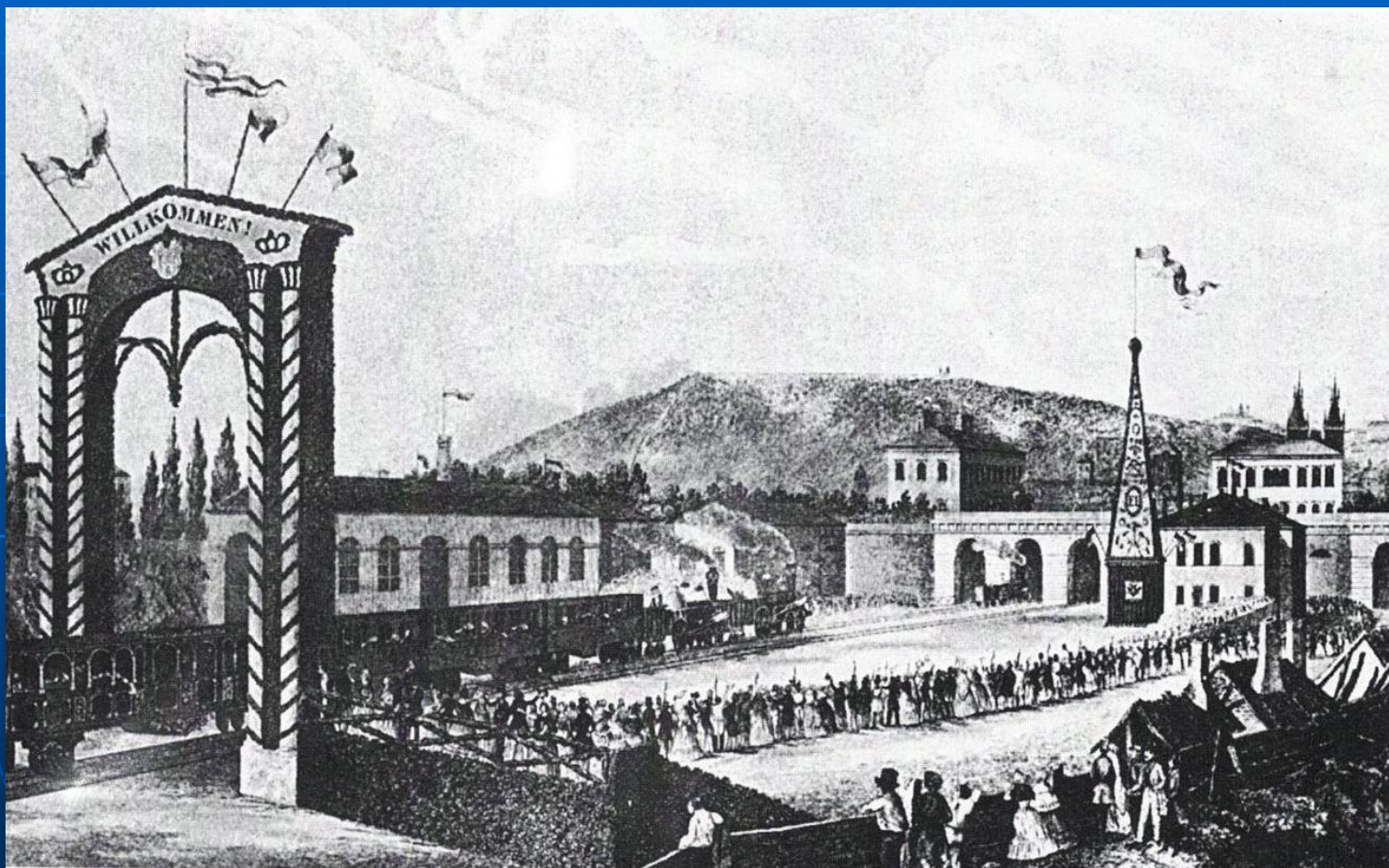
Prológ

- Počátky železniční dopravy jsou v první polovině 19. století v Anglii, ale nadcházející průmyslová revoluce vedla k rychlému rozšíření i do dalších zemí ve světě
- V roce 1841 hrabě Chotek předkládá císaři Ferdinandovi V. návrh šesti hlavních tratí v mocnářství
- První z nich byla uvedena trať Vídeň –Brno – Praha-Drážďany; úsek Vídeň - Brno byl již v provozu od roku 1839
- V roce 1845 – slavnostní otevření tratě Brno – Praha a slavnostní uvítání prvního vlaku 8. srpna na nově vybudovaném nádraží Severní státní dráhy v Praze

Příjezd prvního vlaku do Brna



Slavnostní příjezd prvního vlaku do Prahy



Nádraží Severní státní dráhy Praha



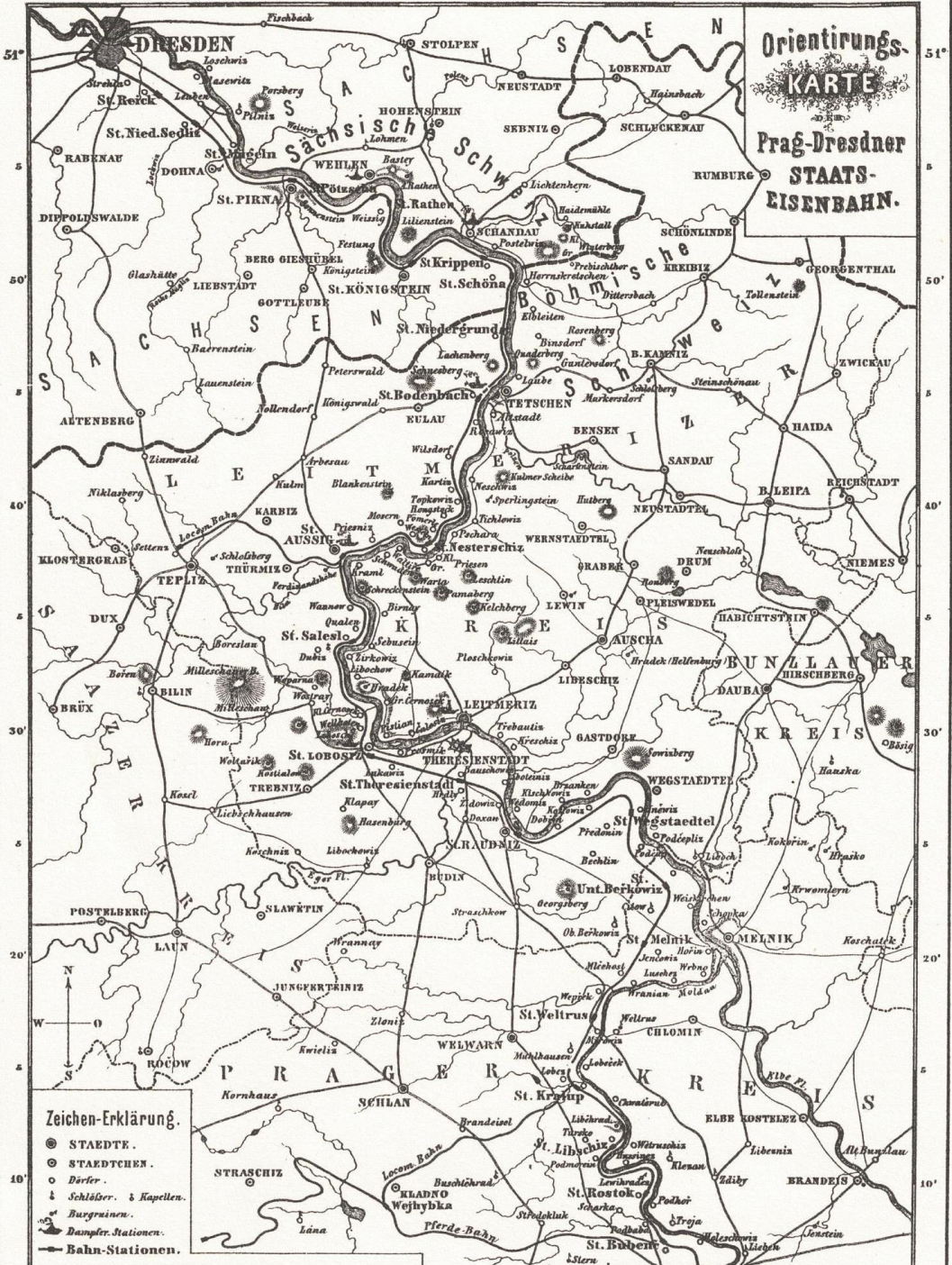
Der k. k. Staats-Eisenbahnhof in Prag

Projekt

- Ředitelství rakouské státní dráhy jmenovalo 1.4.1842 trasovací oddíl, který měl navrhnout optimální trasu budoucí tratě
- Trasovací komise po prohlídce území navrhla tři varianty
 - libereckou
 - žitavskou
 - údolím Vltavy a Labe
- Na doporučení Ing. Pernerera – rozhodnutí císaře o vedení tratě vltavským a labským údolím v listopadu 1842
- Zahájeny projekční práce a výkup pozemků – ukončení na jaře 1845

Jan Perner





**Orientirungs-
KARTE**
**Prag-Dresdner
STAATS-
EISENBAHN.**

- Zeichen-Erklärung.**
- STÄDTE.
 - STÄDTCHEN.
 - Dörfer.
 - Schlösser. & Kapellen.
 - ⊕ Burgruinen.
 - ⊕ Dampfer-Stationen.
 - Bahn-Stationen.

Maßstab von 4 deutschen Meilen.

Praha



Ústí n/L

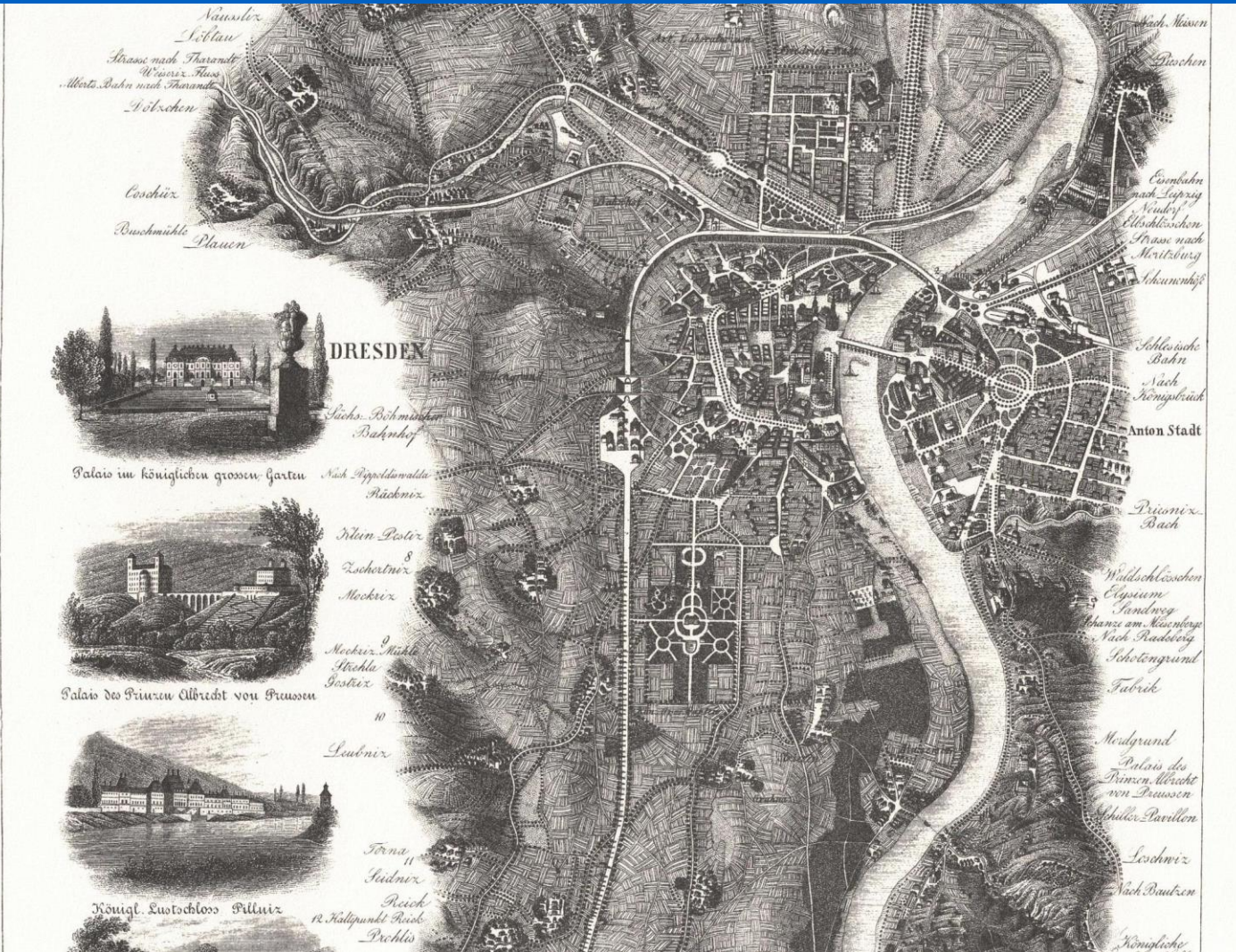


Podmokly - Děčín



Drážďany

14



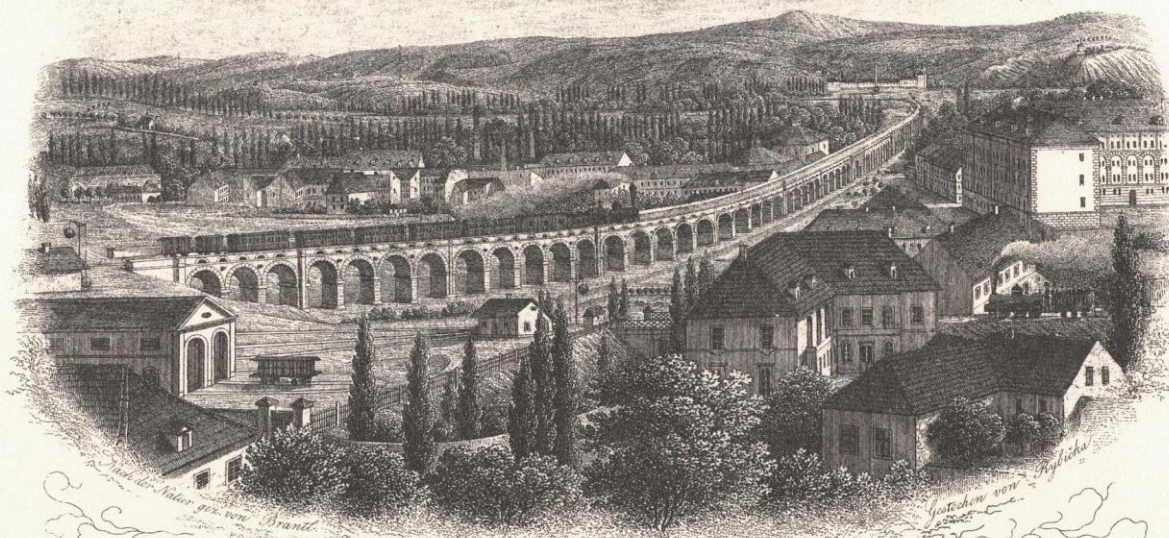
Stavba

- Zahájení v polovině roku 1845 – stavební firma Bratři Kleinové a Vojtěch Lana – přípravné práce a úprava projektu. Generální inspektor stavby Alois Negrelli
- Od roku 1846 intenzivní práce na prvním úseku do Kralup n/V. - 6000 dělníků. Největší stavba Negrelliho viadukt – 1111 m, 87 oblouků – 2000 dělníků – ukončení 1849
- Největší stavební nasazení – 1848 - 22000 dělníků
- Ukončení stavebních prací do Ústí n/L 1850
- Slavnostní otevření úseku z Prahy do Lovosic 4.5.1850, do Ústí v září. Do konce roku přepraveno 10000 cestujících
- Ukončení stavby Ústí n/L – Podmokly – prosinec 1850
- Úsek Podmokly – Drážďany zajišťovala saská vláda, vedl Ing. Kitzler. Ukončení prosinec 1850

Negrelliho viadukt

PANORAMA

der
Eisenbahn und Schiffahrt zwischen Prag und Dresden.



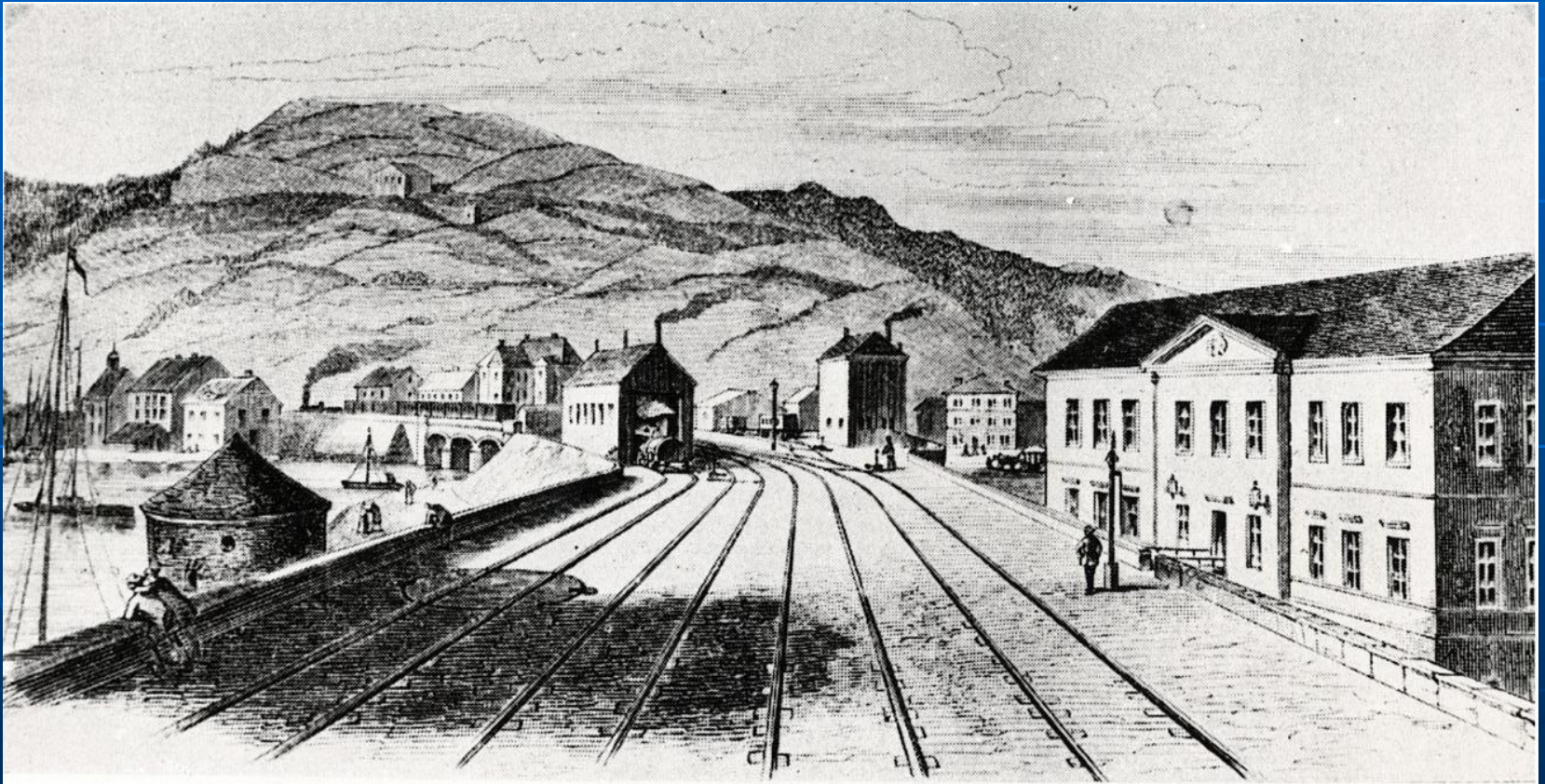
Druck und Vorklag von KARL ANDRÉ
in Prag

Viaduct bei Prag

Mit Vorbehalt des ausschließlichen Rechtes
zur Vervielfältigung.

0223

Nádraží Ústí n/L



Drážďany



Dresden und die Eisenbahnbrücke

von der Brühl'schen Terrasse

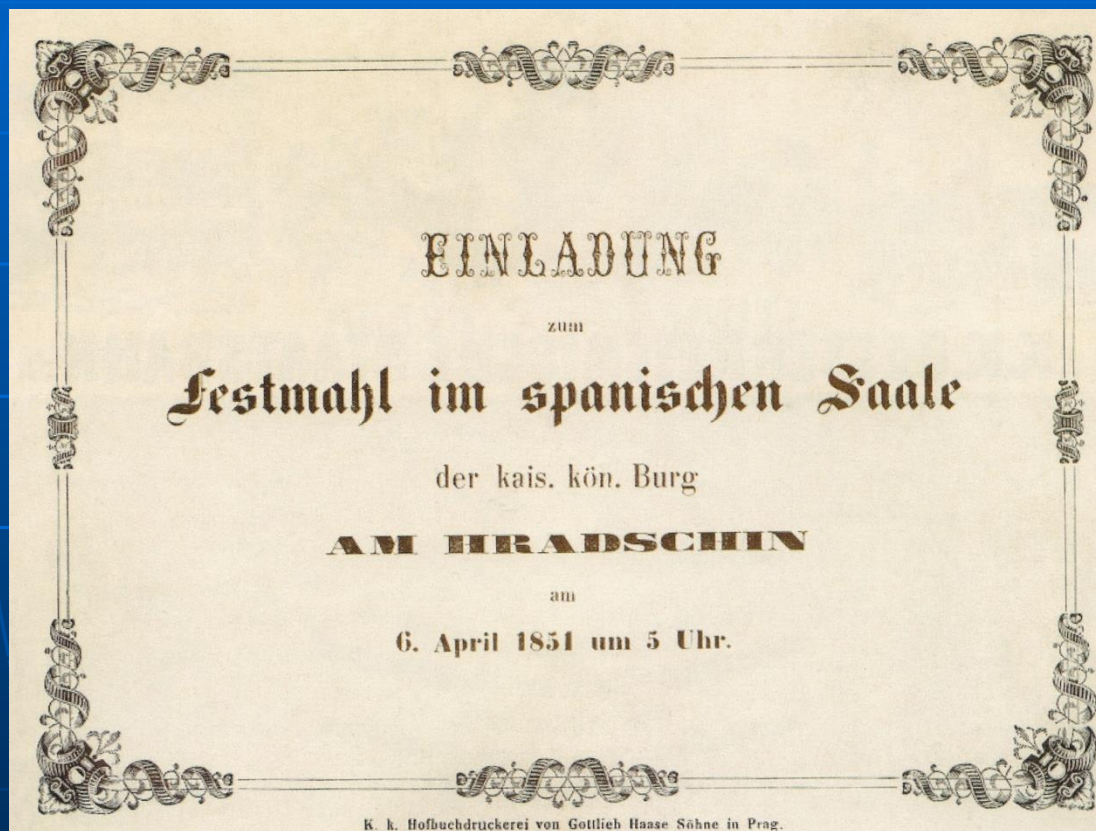
Slavnostní otevření a provoz

- 6. dubna 1851 v 5.30 slavnostní vlak z Prahy do Podmokel, příjezd v 9.30. V 10 hodin přijel vlak z Drážďan
- Spojené vlaky – 18 vozů – odjely do Prahy v 11 hodin, večer slavnost ve Španělském sále a pak veselice na Žofíně
- 7. dubna v 10 hodin slavnostní jízda do Drážďan, příjezd před šestou, slavný ples a přehlídka saského pluku
- Přechodová stanice Podmokly, provoz do Drážďan zajišťovalo do května 1945 saské ředitelství státních drah
- Trať z Prahy do Podmokel provozovaly Rakouské státní dráhy do roku 1854, pak prodej francouzské společnosti za 77 milionů zlatých. Staats-Eisenbahn Gesellschaft (StEG)
- Opětné zestátnění k 1.1.1908 – špatný stav úhrada 16 milionů korun, od roku 1918 ČSD
- Jízdní doba Praha - Drážďany 8 hodin

Jízdenka na zahájení provozu



Pozvánka do Španělského sálu



Pražské nádraží po zahjení provozu do Drážďan



Ústí nad Labem



Nádražní budova v Ústí n/L



Podmokly

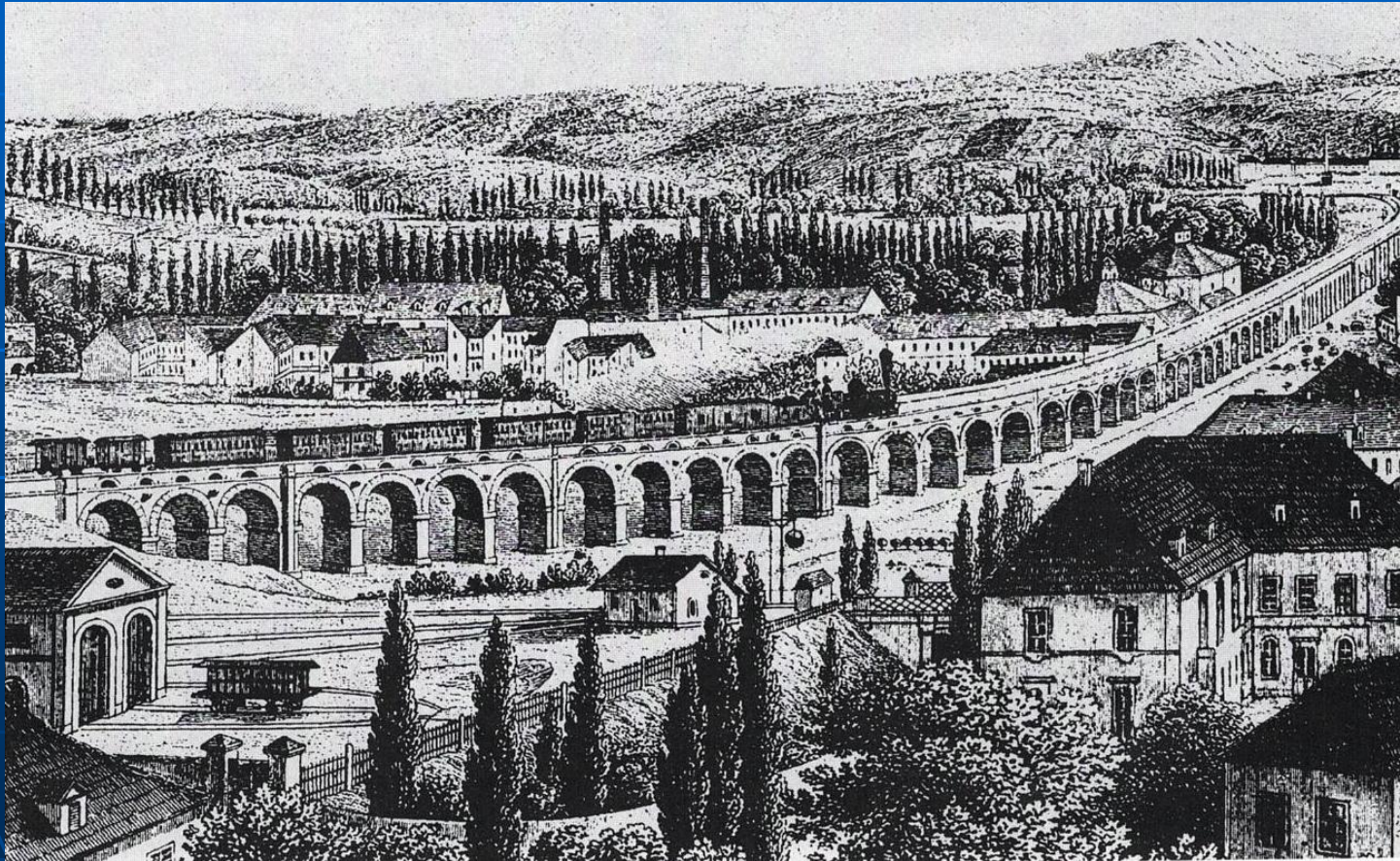


Jízdní řád Praha - Podmokly

The image shows a historical railway timetable for the Prague - Podmokly line. The title 'Jízdní řád' is written in a decorative Gothic font. The table lists stations and their respective arrival and departure times for two different services. The stations listed are Prague, Bubeneč, Kozelci, Lebechovice, Křesetice, Mělník, U Herškovců, Městec, Roudnice, Terešín, Lohovice, Kolín, Sušice, Katerschitz, and Buchovice. The times are given in hours and minutes.

Stations	První		Druhá		Třetí	
	První	Druhá	První	Druhá	První	Druhá
Praha					10	15
Bubeneč	9	10	24	1	10	25
Kozelci	10	10	25	2	10	25
Lebechovice	14	10	25	1	10	25
Křesetice	11	11	11	1	11	5
Mělník	7	11	12	1	11	16
U Herškovců	22	11	25	2	11	11
Městec	14	11	25	1	11	26
Roudnice	14	12	10	1	12	14
Terešín	17	12	21	1	12	22
Lohovice	11	12	22	1	12	27
Kolín	13	1	5	1	1	6
Sušice	14	1	20	1	1	24
Katerschitz	14	1	23	1	1	29
Buchovice	20	1	29	2	2	25

Odjezd z Prahy

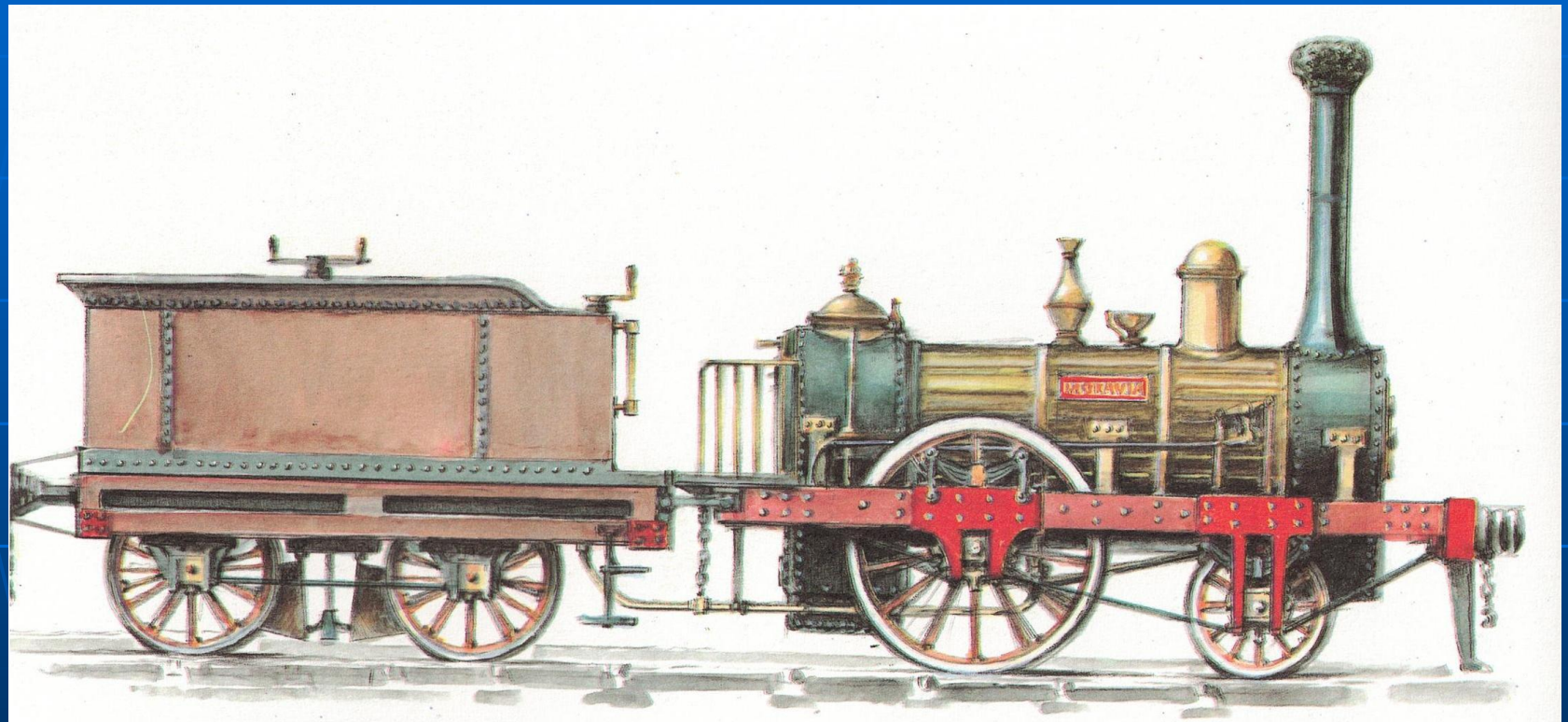


Představitelé parních lokomotiv

- Na trati Praha – Drážďany bylo v provozu mnoho typů parních lokomotiv pro osobní i nákladní dopravu
- První z nich byly vyrobeny v lokomotivkách v Anglii a Rakousku, po osvobození to byly především výrobky z ČKD Praha a Škoda Plzeň, které měly po technické i provozní stránce špičkovou úroveň
- Z následujících obrázků je vidět ve zkratce technický vývoj a pokrok

Moravia – 1838, R. Stephenson Co.

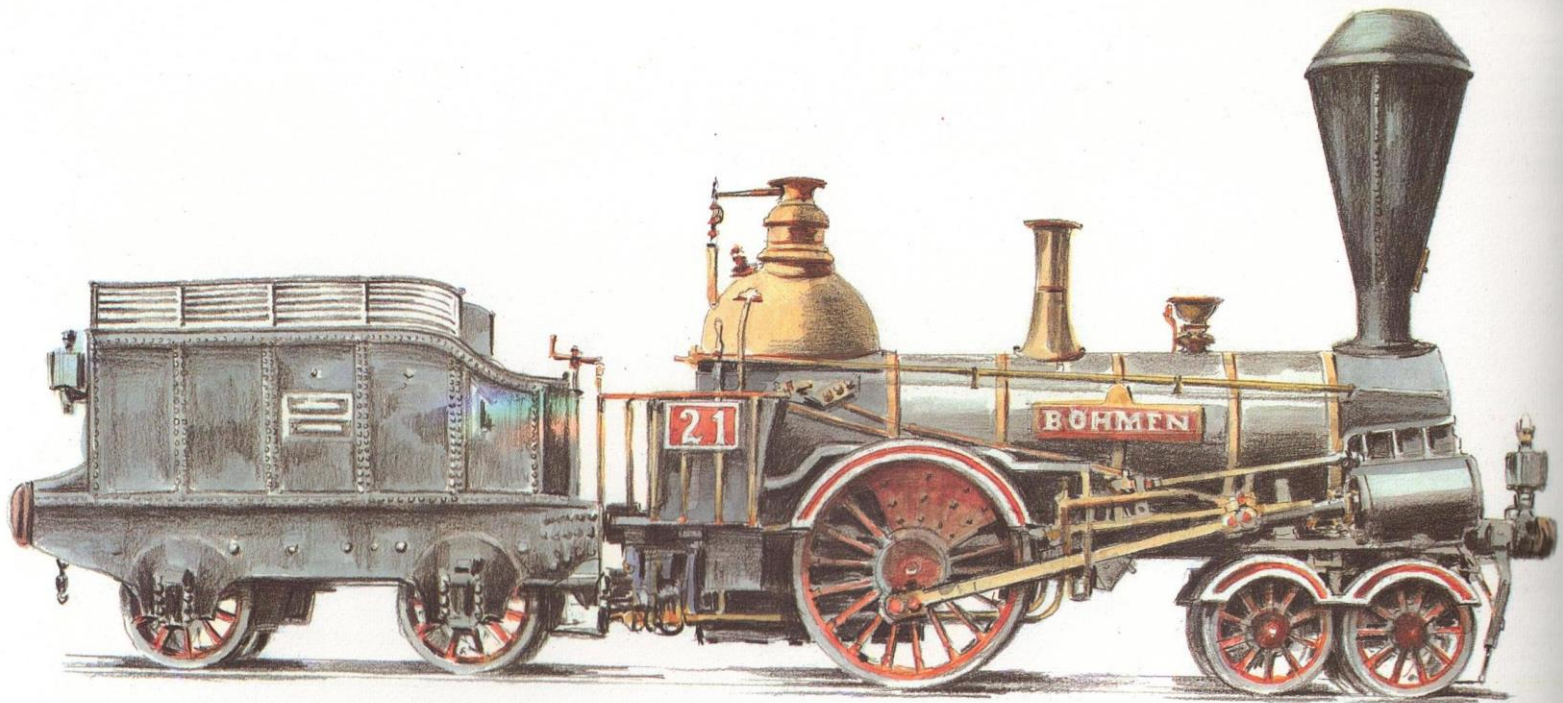
Newcastle, 1A ,15 kW, 30 km/h



Moravia

první parní lokomotiva
na našem území

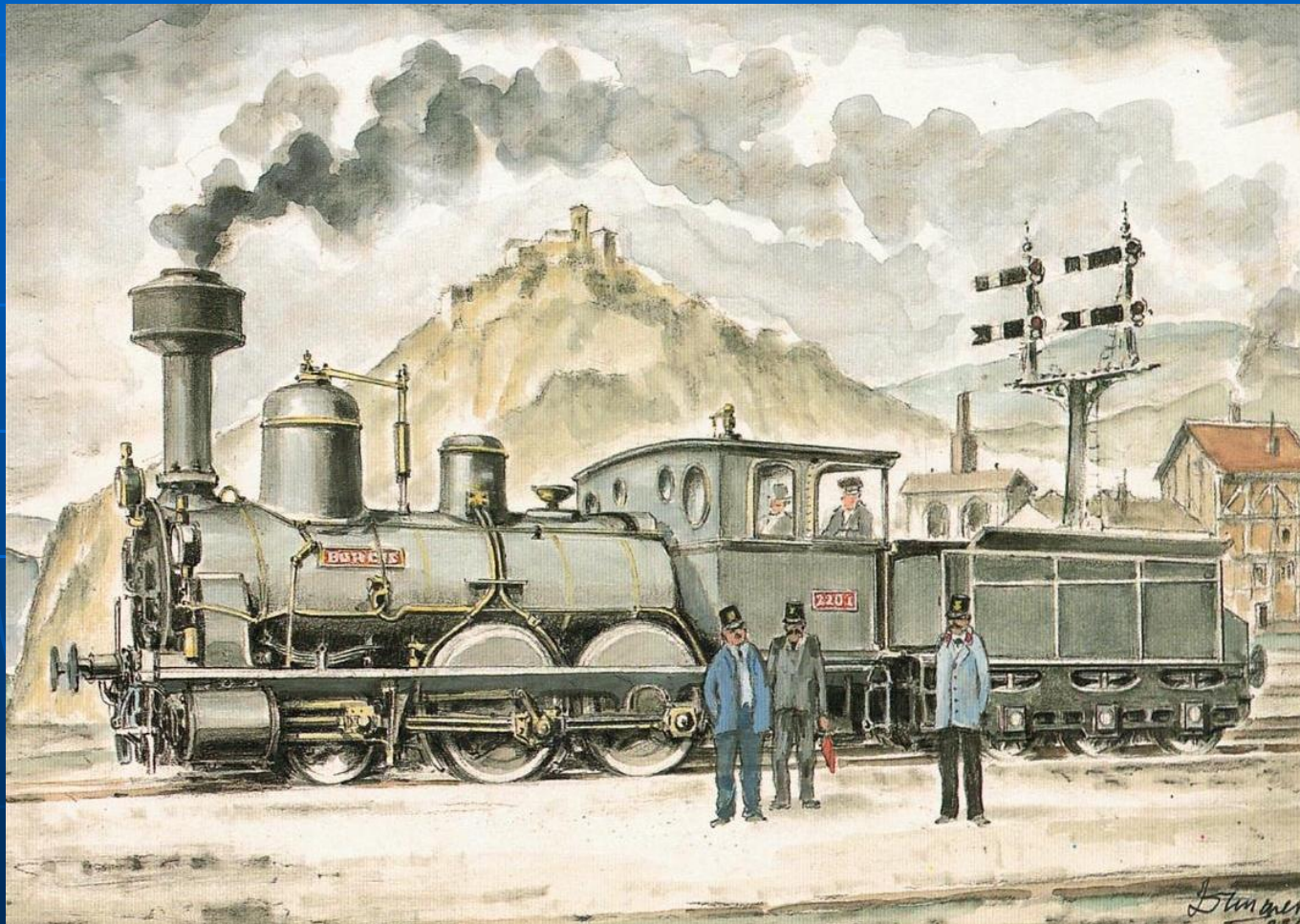
Bohmen, W. Gunther, Wiener Neustadt,
1845, 2' A, 22 kW, 40 km/h,



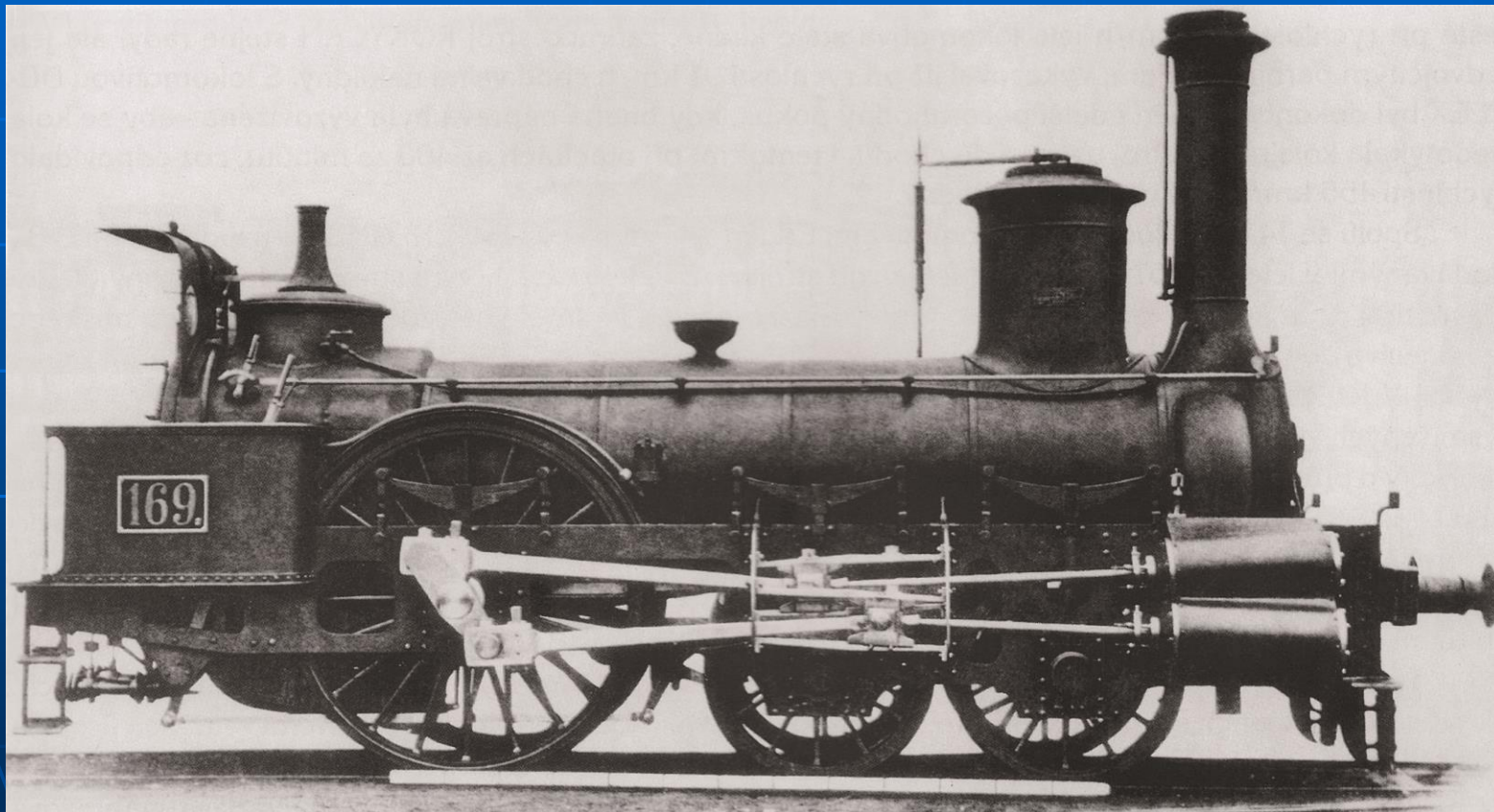
Böhmen

první lokomotiva,
která dojela do Prahy

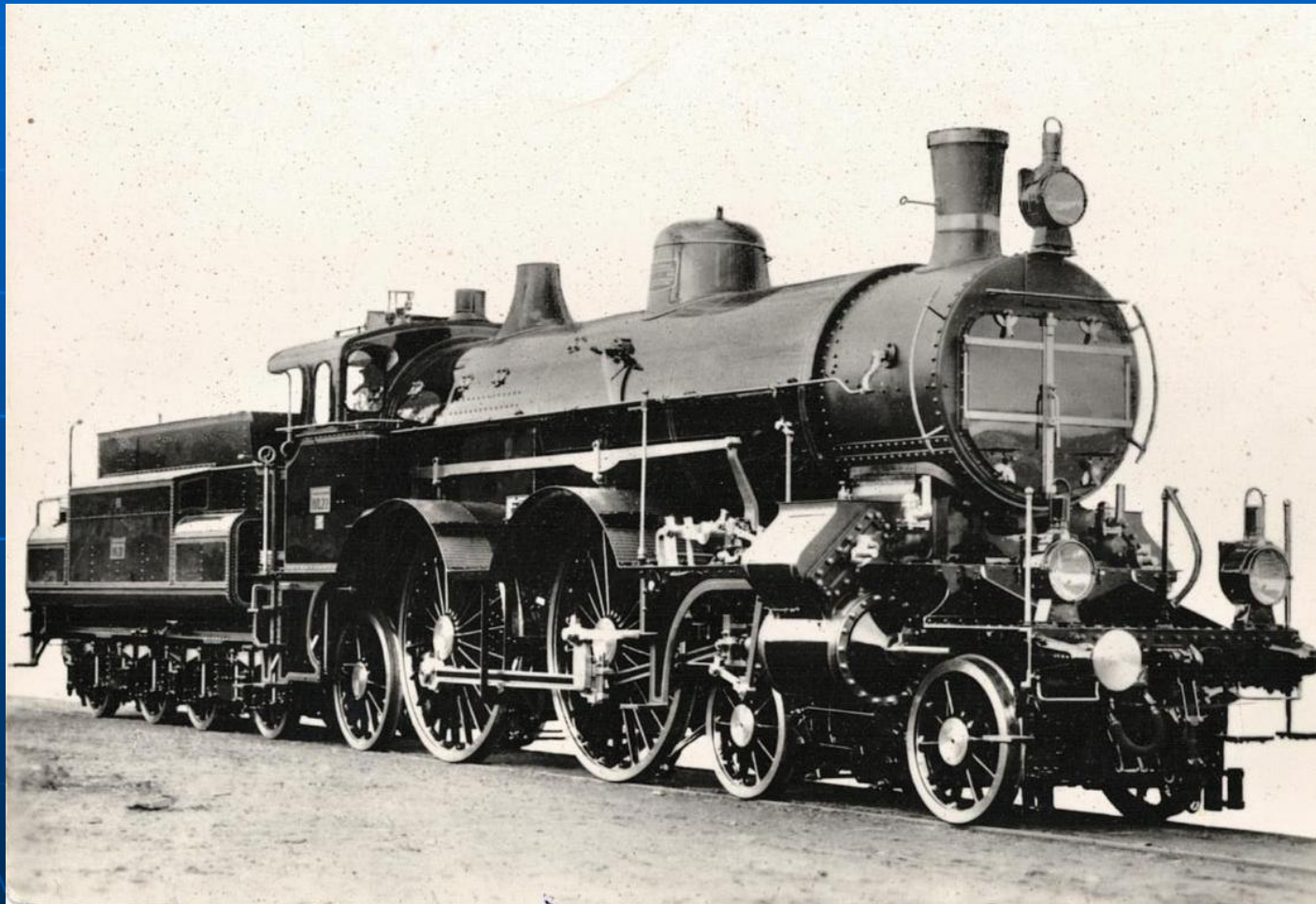
Borsig 220.1, A.Borsig, Berlín, 1858, 1B,
236 kW, 50 km/h



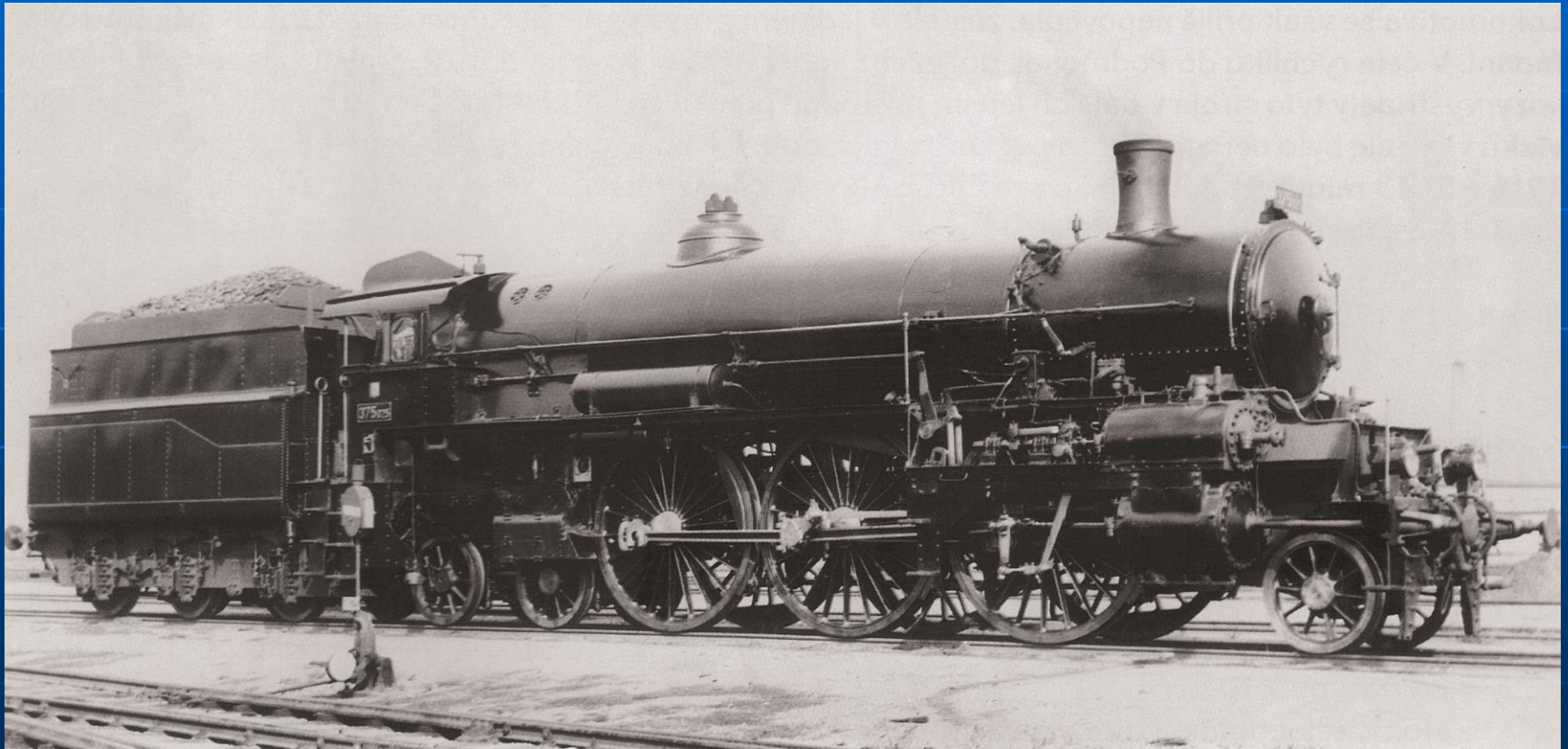
Duplex Dílny StEG, Vídeň, 1862, 2A,
80 km/h



275.0, ČKD Praha, 1906, 2'B1', 883 kW,
100 km/h



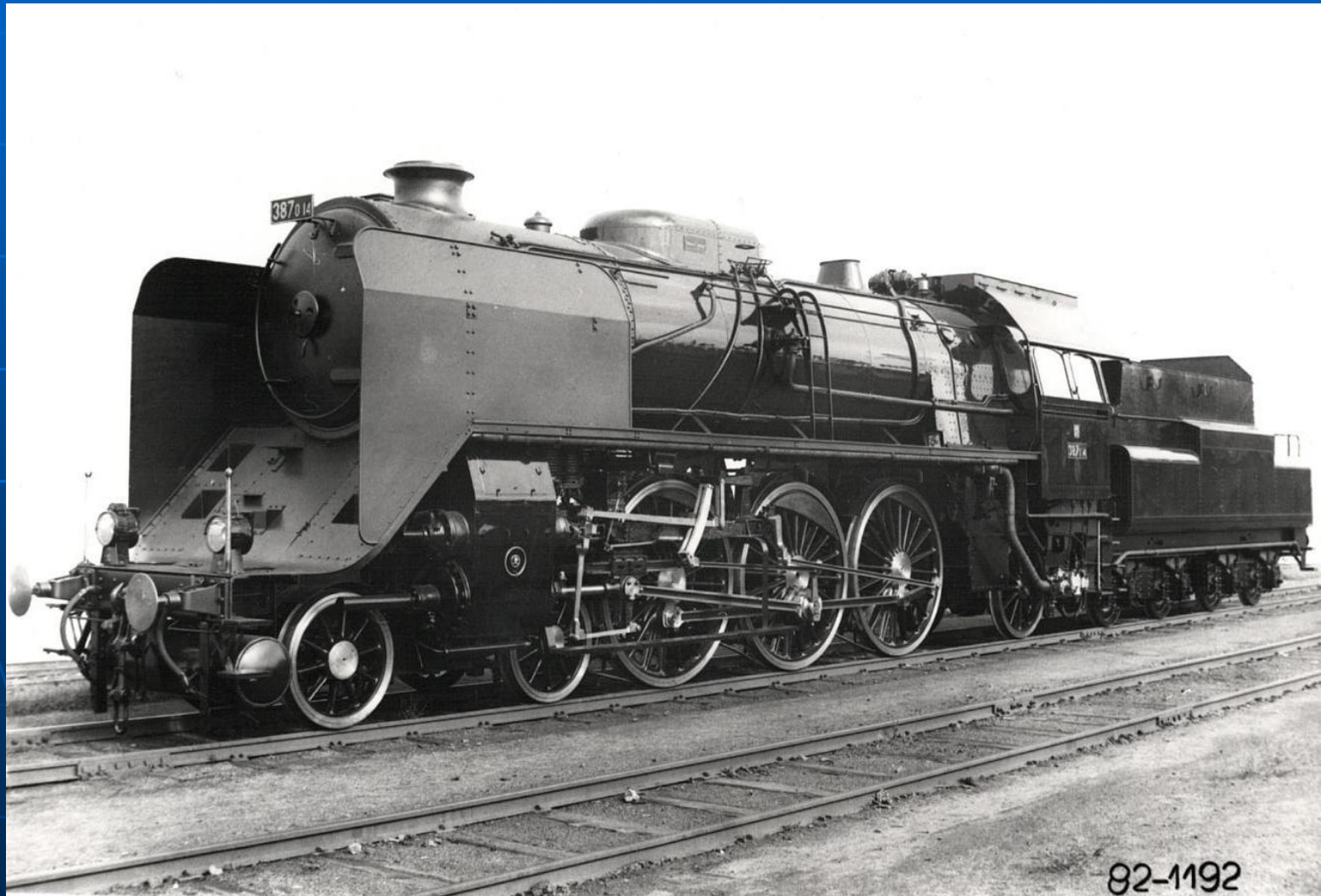
375.0 ČKD Praha, 1911, 1'C2', 1325 kW,
100 km/h



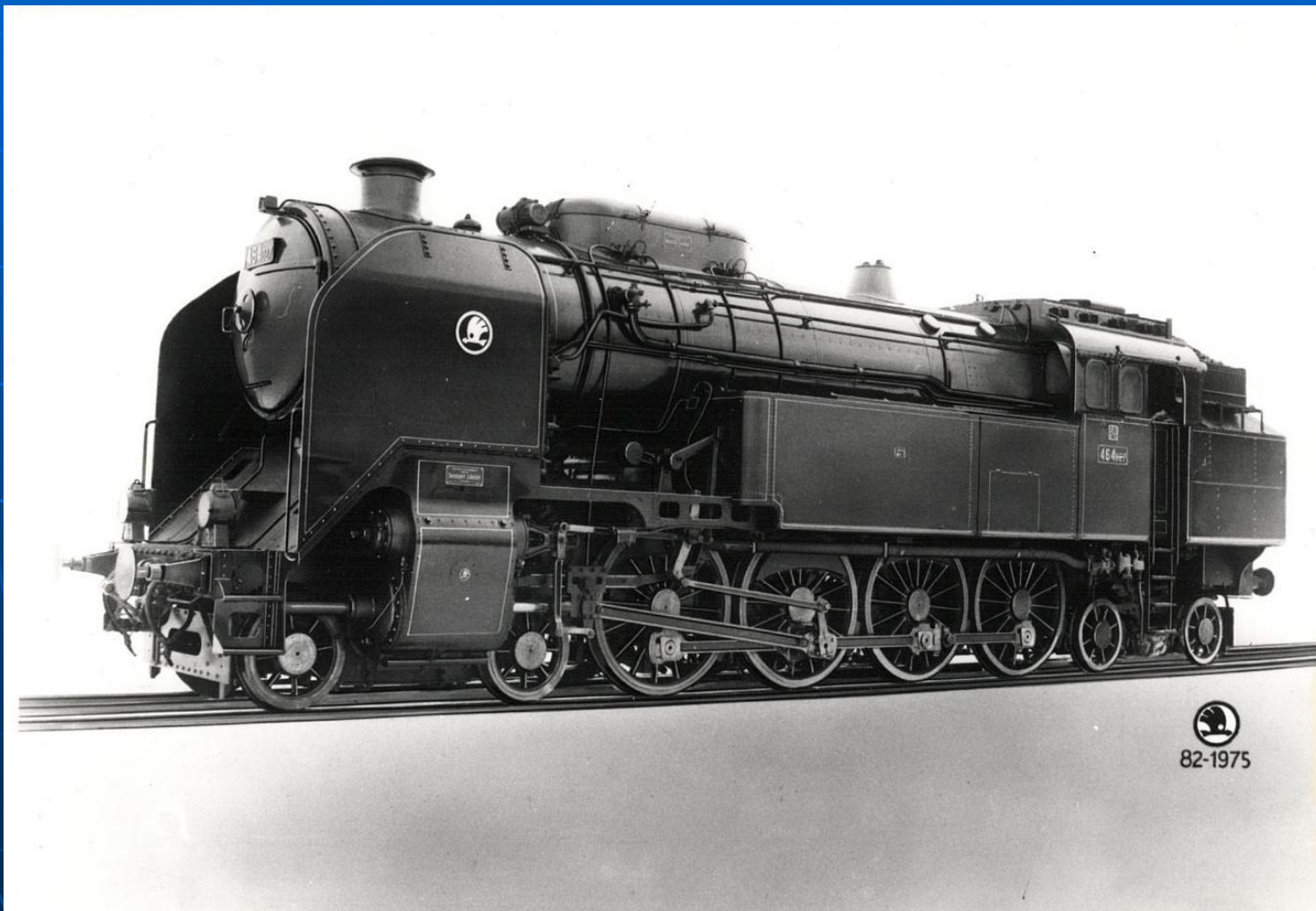
534.0, Škoda Plzeň, 1923, 1'E, 1308 kW,
1030 kW, 60 km/h



387.0, Škoda Plzeň, 1926, 2'C1', 1546 kW,
100 km/h



464.0, Škoda Plzeň, ČKD Praha, 1933,
2'D2', 1214 kW, 90 km/h



498.0, Škoda Plzeň, 1946, 2'D1',
1803 kW, 120 km/h



475.1, Škoda Plzeň, 1947, 2'D1',
1435 kW, 100 km/h



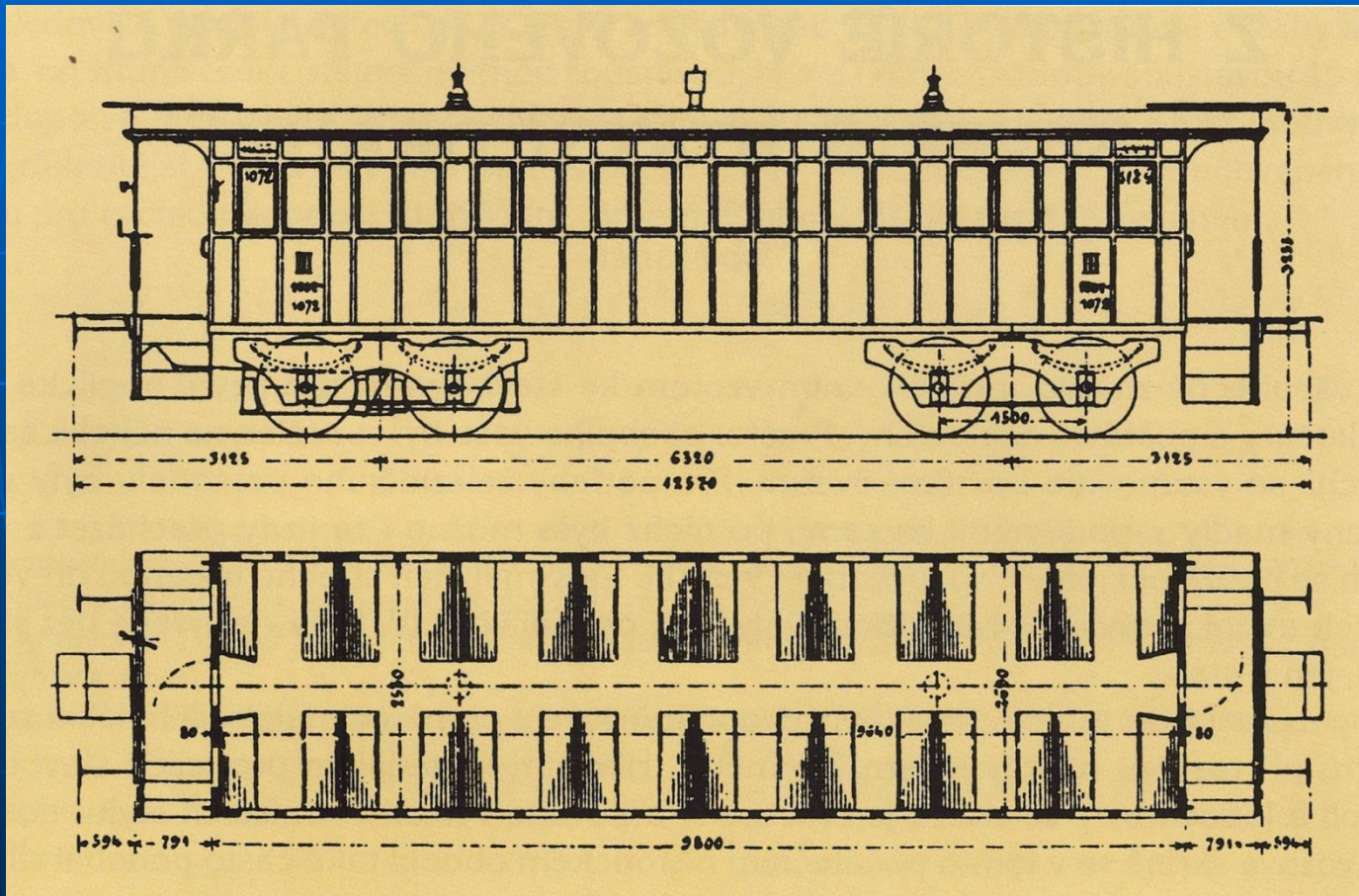
556.0, Škoda Plzeň, 1951, 1'E,
1472 kW, 80 km/h



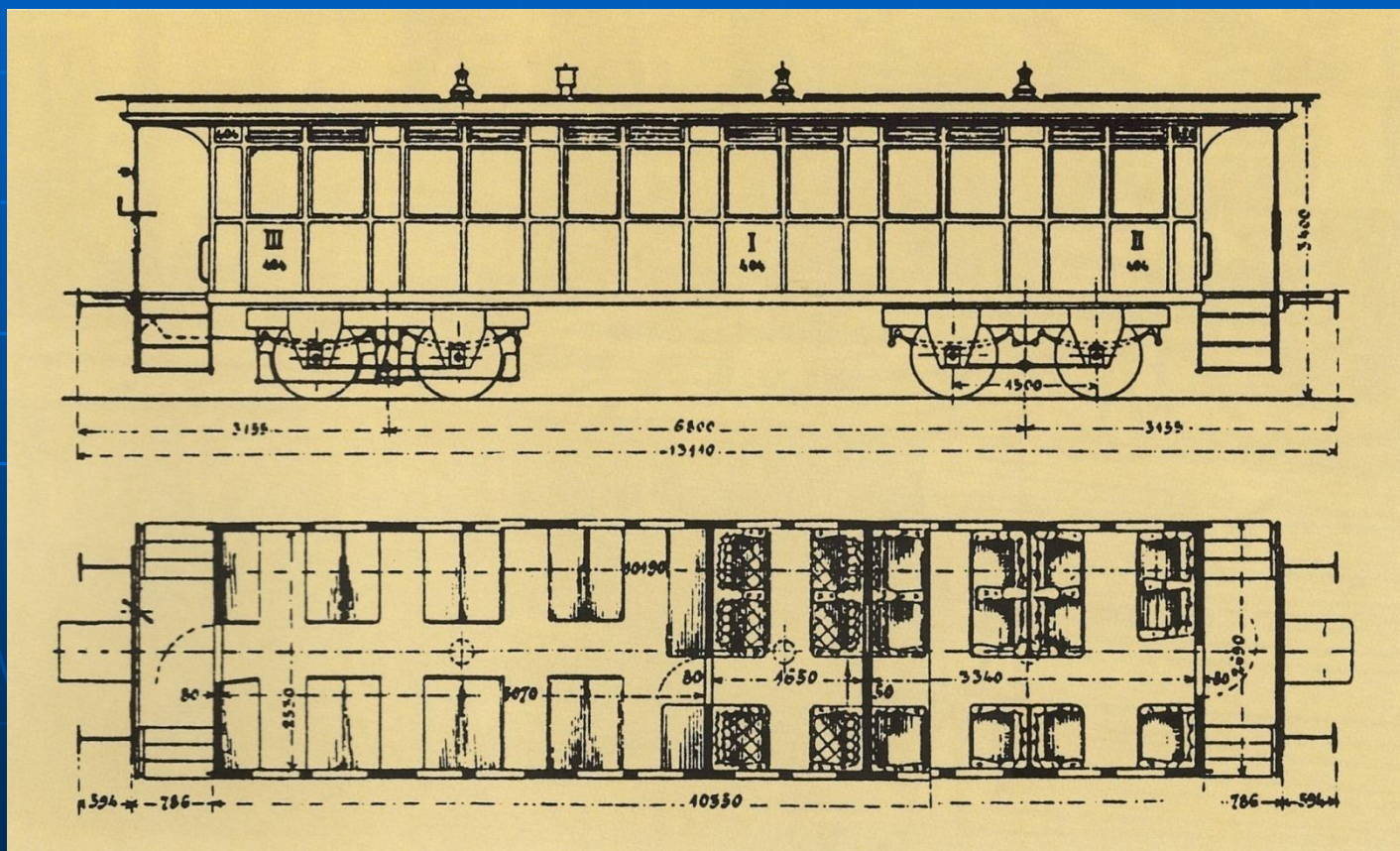
Vozy z počátku provozu

- Zpočátku byly osobní vozy dvounápravové, ale již v druhé polovině 40. let - vozy čtyřnápravové
- Vozy měly I. , II. a III. třídu, odlišovaly se především vybavením interiéru – sedadla, topení a osvětlení, skříň převážně dřevěná
- Do 50. let i vozy IV. třídy bez lavic, oken se střechou na sloupcích
- Na konci 19. století jsou již dodávány vozy s kovovou skříní, zlepšeným vypružením, elektrickým osvětlením a parním vytápěním
- Zvláštní kategorie – salonní a dvorní vozy

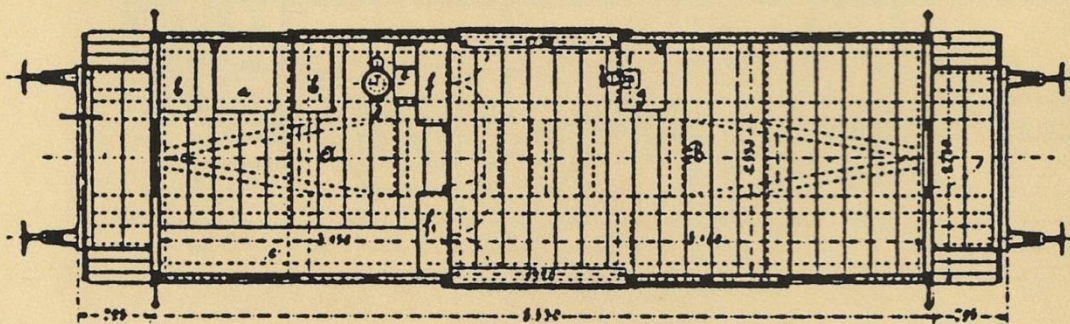
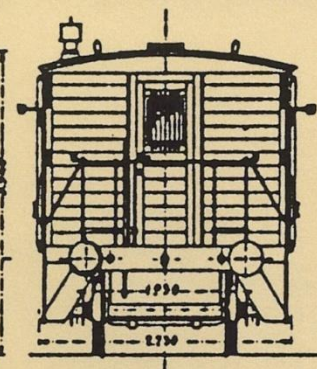
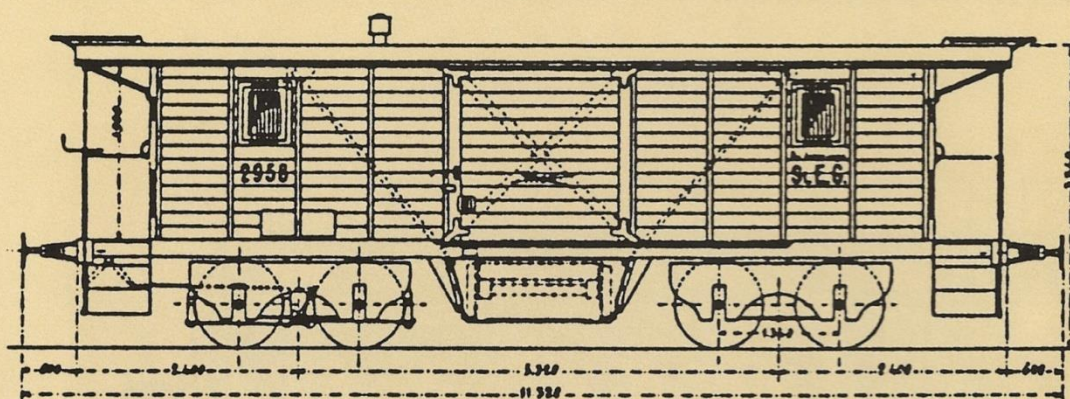
Osobní vůz III. třídy, 1846, čtyřnápravový s krátkým rozvorem podvozku



Osobní vůz I. II. a III. třídy, Heindorfer Vídeň, 1849



Nákladní vůz, Dílny StEG Vídeň, 1852, později přestavěný na služební vůz

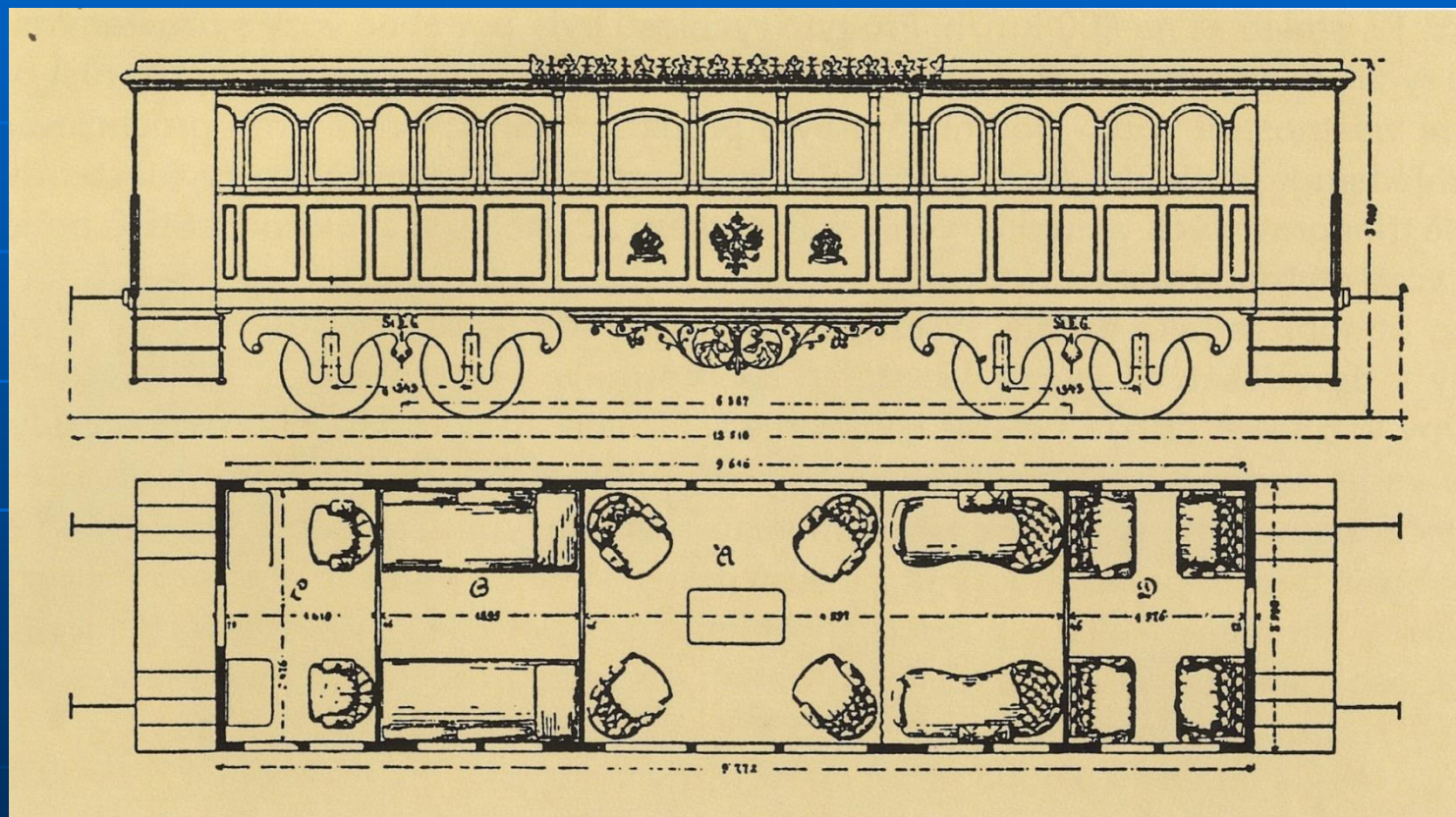


A. Corpé. B. Proquisiten-Raum.

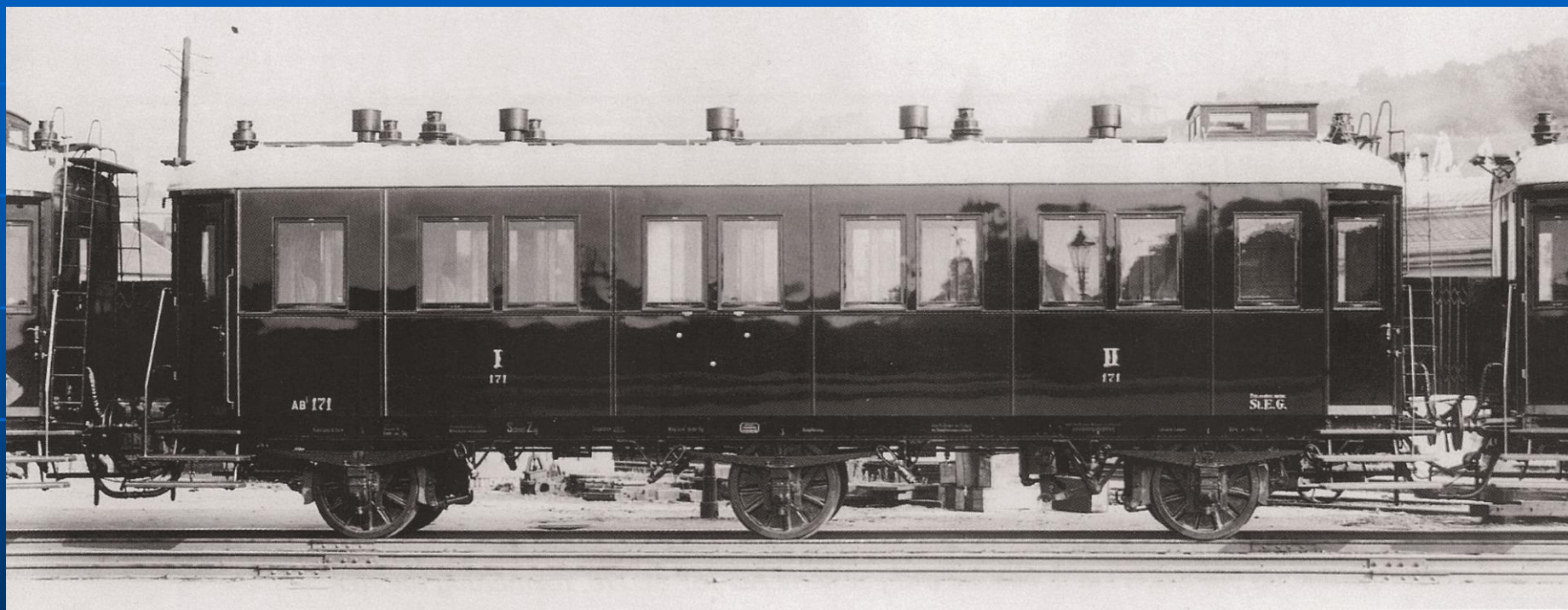
- a. Tisch.
- b. Stuhlbank.
- c. Deckung- und Material-Richt.
- d. Ofen.
- e. Kohlenkiste.
- f. Werkzeugkasten.
- g. Korbbank.

Eigengewicht: { 11.650 kg ohne Ausrüstung.
17.220 mit

Dvorní vůz, Heindorfer Vídeň, 1845,



Rychlíkový vůz I. a II. třídy, Ringhoffer Praha, 1896



Vývoj infrastruktury

- Původní trať Praha – Drážďany byla postavena jako jednokolejná na rychlost do 80 km/h
- Negrelliho viadukt do Bubenče dvojkolejný od samého začátku; 1873 větev na Hrabovku 100 oblouků
- Sdělovací a zabezpečovací zařízení – původně jen optické , žezla, telegraf, mechanické, elektromechanické
- Postupné zdvojkolejňování a úpravy na zvýšení rychlosti a tlaku na nápravu za první a druhé republiky, kralupské tunely dokončeny v roce 1942

Vývoj cestovních dob v osobní dopravě na úseku Praha - Podmokly

- 1851 – 3 hodiny, 45 minut
- 1855 - 3 hodiny, 35 minut
- 1863 – 2 hodiny, 44 minut
- 1892 – 2 hodiny, 28 minut
- 1918 – 2 hodiny, 22 minut
- 1938 – 2 hodiny, 3 minuty

- 2019 – 1 hodina, 20/42 minut

Použitá literatura a obrazové přílohy

- J. Bek, K. Kvarda: Atlas lokomotiv I, Nadas, 1970
- K. Sellner, W. Vimmer: Parní hvězdy, Nadas, 1991
- J. Jelen, K. Sellner: Lokomotivy, Nadas, 1995
- ČD: Modernizace I. Koridoru, ČD DDC a DOP, 1996
- L. Losos a kolektiv autorů: 150 let dráhy z Prahy do
Dražd'an, Nadatur, 2001
- K. Andre: Panorama der Esenbahn und Schiffart
zwischen Prag und Dresden, Nadatur 2001
- Kolektiv pracovníků SUDOP: 150 let železniční trati
Praha – Dražd'any, SUDOP Praha, 2001

**Děkuji
za pozornost
a přeji hezký a
úspěšný rok
2020**