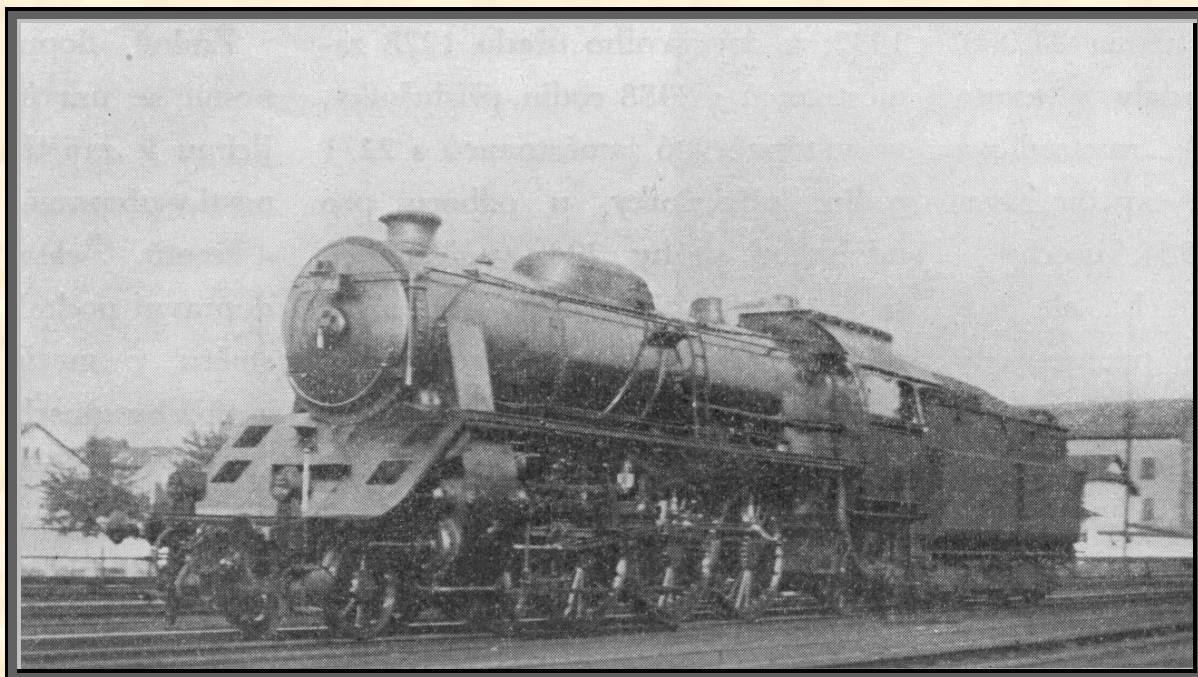


Zapomenutý Přerov

Přerovské nádraží



*Lokomotiva z Přerova řady 387
Jezdí pouze u rychlíků na trati Přerov - Praha*

Město Přerov vděčí za svůj čilý ruch obchodní, průmyslový a hospodářský v první řadě svému výhodnému železničnímu spojení se všemi zeměmi našeho státu i s cizinou. Vývoj města Přerova souvisel vždy úzce s vývojem dráhy. Když v září r. 1841 vjížděl do Přerova za velké slávy první vláček na právě dobudované trati Vídeň — Břeclav — Hradiště — Přerov, měl Přerov necelých 5000 obyvatel. Postupem času stal se Přerov velkým, významným železničním uzlem. Rok od roku přibývalo obyvatel, hlavně železničářů, kteří byli a zůstali zakladateli rozvoje — rozmachu města. Před sto lety v r. 1830 měl Přerov jen 3570 obyvatel, v r. 1880 — 11.000, v r. 1890 — 13.161, v roce 1910 již 20.776 a dnes má asi 24.000. Bývalá soukromá severní dráha cis. Ferdinanda, oceňujíc neobyčejný význam tohoto železničního uzlu, starala se v první řadě o své železničáře, vycházela však i potřebám města všemožně vstříc. Dnes je nádraží města Přerova svou rozlohou a důležitostí, svým provozem, jedním z prvních v Československu.

Přerovské nádraží leží na dvojkolejně trati Petrovice u Boh. — Praha. Z Přerova vycházejí: dvojkolejná trať Přerov — Břeclav a jednokolejná trať Přerov — Brno. Přerov má tři nádraží. Hlavní nádraží — osobní — levé a pravé přednádraží — nákladní. Přičleněna jest k němu i stanice Dluhonice, jež s ním tvoří organický celek. Stanice včetně Dluhonic jest 7.8 km dlouhá, má 106.4 km délky (leží v nich 107.639 pražců), což se rovná asi trati z Přerova do Č. Třebové aneb z Prahy do Pardubic. Svou výhodnou polohou je Přerov předurčen ke tvoření vlaků všech směrů, a to nejen místních pro přilehlé tratě, nýbrž i všech vlaků dálkových pro Čechy, Slovensko a cizinu. Na hlavním nádraží jsou umístěny: odbor pro udržování dráhy, výtopna, železniční dílny, plynárna, zásobárna, nákladní skladiště, celní úřad, nádražní pošta.

Na hlavní nádraží vjíždí a odjíždí průměrně denně 110 rychlíků a osobních vlaků. Jaký to ruch na všech čtyřech nástupištích tohoto nádraží při skupinách osobních vlaků a rychlíků! Málo které jiné nádraží republiky může se jím honositi. Je to přímo uchvacující pohled na téměř současně se všech čtyř směrů vjíždějící vlaky. Jistě, že se špatně nerepresentujeme naším nádražím všem těm četným cizincům, kteří v mezinárodních rychlících projíždějí naši stanici.

Zapomenutý Přerov

V r. 1932 došlo do Přerova a odjelo z Přerova celkem 85.374 vlaků s 2,586.960 vozy, t. j. průměrně denně 234 vlaků se 7098 vozy. Výkon všech nádraží možno stupňovati na denní výkon až 354 vlaků a denní obrat vozů až na 11.000. Osobní pokladny vydaly v tomto roce 633.600 jízdenek, zavazadlová pokladna měla 31.781 expedic zavazadel a přešnin o 39.964 kusech.

Nejen na nástupištích ale i v úřadovnách drážních panuje čilý ruch. U dopravního úřadu v Přerově jest v provozu 23 telegrafních, 77 telefonních přístrojů, 26 telefonních ústředěn se 142 hovornami, 1 disp. Ústředna s 20 stanicemi pro ústřední řízení dopravy na trati Přerov — Č. Třebová a 5 státních telefonů. V r. 1932 odebráno bylo 881.084 dopravních telegramů, bylo dáno a přijato 202.185 zvonkových návštěví a 1,560.215 dopravních fonogramů.

Odbor pro udržování dráhy v Přerově má přiděleno k udržování 66 km hlavních tratí a 107 km tratí vedlejších, celkem 173 km. Ve všech stanicích tohoto obvodu leží 467 výměn, z čehož připadá jen na stanici přerovskou 340 výměn. K posunu, t. j. k rozřidování zátěže a sestavování vlaků používá se na přerovském nádraží denně šesti posunovacích strojů, za silné dopravy až jedenácti. Ve výtopně je ve službě denně 1 posunovací stroj.

I svou rozlohou není naše nádraží mezi posledními. Zaujímá plochu 810.000 m². Z toho jest zastaveno budovami 41.470 m², zbytek koleje. Hlavních budov: výpraven administrativních, vedlejších, kasárenských, skladištních — jest na nádraží 26, kromě budov výtopny, odboru, zásobárny, plynárny, celního úřadu a značného počtu malých staveb, jako menších skladišť, hradlařských věží, budek pro výměnáře, posunovače atd. Obytných domů pro železniční zaměstnance jest v Přerově 46 se 322 byty.

V Přerově bylo zaměstnáno v r. 1932: u dopravního úřadu 1228 zaměstnanců s 2988 rodin. příslušníky, ve výtopně 906 zaměstnanců s 2271 rodin. příslušníky, u odboru pro udržování dráhy 294 zaměstnanců se 764 rodin. příslušníky, v zásobárně 46 zaměstnanců s 99 rodinnými příslušníky, celkem 2474 zaměstnanců se 6122 rodinnými příslušníky.

Přerov měl kromě toho v evidenci 1312 železničních pensistů s 1022 rodinnými příslušníky. Bylo tedy v Přerově zaměstnáno a v evidenci dráhy v r. 1932 celkem 3786 aktivních a pensionovaných železničních zaměstnanců se 7144 rodinnými příslušníky, t. j. 10.930 železničních zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků. Z těchto bydlelo v Přerově 6595, mimo Přerov 4335.

Zásobárna v Přerově, jedna z nejmoderněji zařízených, zásobuje veškeré tratě ředitelství státních drah v Brně a velkou část tratí ředitelství státních drah v Olomouci potřebným materiálem a inventářem. Rozešle ročně asi 35.000 ocelových bomb, naplněných kyslíkem, pro všechny železniční dílny a výtopny v Čechách a na Moravě.

Správa výtopny v Přerově má v provozu 142 parních strojů, 2 motorové vozy a 9 silničních autobusů. Pro rychlovlaky jsou používány tříválcové stroje řady 387, nejmodernější to stroje, konstruované pro rychlost 110 km. K plnění strojů vodou, které se k tomu spotřebuje denně asi 3000 m³, jest na nádraží 19 vodních jeřábů s 5 km 660 m vodovodního potrubí ze dvou drážních vodáren.

Přerov je výchozí stanicí ČSD silničních autobusových linek na tratích Přerov — Tovačov — Prostějov, Přerov — Kroměříž, Přerov — Bystřice p. H. — Vsetín, Přerov — Tršice — Velký Újezd.

Žádné dopravnictví nemůže a nesmí se uzavíratí pokroku, směřujícímu k zajištění absolutní bezpečnosti v přepravě mu svěřených statků a životů. Železnice — jako největší dopravní podnik — nelitují v tomto směru v mezích svých možností, a aniž by musely zatěžovati přepravce, žádných finančních obětí. V žádném dopravním prostředku nemá a nemůže míti cestující takový pocit jistoty a bezpečnosti, jako v pohodlném železničním voze. Čsl. Dráhy snažily se a snaží se vždy udržeti ve svém vývoji krok se všemi dráhami cizími, případně je i předčiti. A tu dlužno přiznati, že se jim to daří, že docílily úspěchů. V těžkých popřevratových dobách podařilo se jim uvéstí své tratě, svůj vozový a strojový park, své osobní hospodářství do pořádku v poměrně velmi krátkém čase tak, že to budilo a namnoze dosud budí obdiv a závist ciziny. Při tom nutno zdůrazniti, že naše sazby jak v přepravě osob, tak zboží jsou ze všech evropských států nejmenší — nejlacinější.

Zapomenutý Přerov

Nákladem asi 4 milionů Kč upravuje právě severní zhlaví hlavního osobního nádraží v Přerově. Vyměňují se tam všechny kolejnice a vyhlýbky a nahradí se nynější zabezpečovací zařízení zařízením nejmodernějším.

Dnes, kdy dotčena je světovou krizí i železnice, změnily se také poměry na přerovském nádraží. Bylo nutno redukovati personál a celé jedno přednádraží uzavřít. Není dobře myslitelné, že by všechna ta nákladná zařízení měla pro nepřízeň doby zůstat navždy plně nevyužita. Věříme, že přijde brzy čas, kdy na našem nádraží zavládne opět starý ruch, známka to lepší doby.

Zdroj: Přerovsko-Kojetínsko (1933)