

170 let železniční dopravy v Přerově

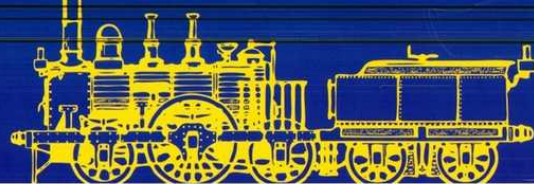


2012

www.rosmus.cz



Vliv železnice na rozvoj Přerova



Nejvýraznějším produktem průmyslové revoluce, v níž se rodila moderní evropská civilizace, byla parostrojní železnice. Výhodná poloha Přerova zaujala už projektanty první železniční trati, která se stavěla v habsburské říši. Byla to tzv. Severní dráha císaře Ferdinanda, který dal výsadní listinou ze 4. března 1836 bankovnímu domu S. M. Rothschilda souhlas k vybudování železné dráhy mezi Vídní a Bochní (dnes v Polsku), s vedlejšími úseky do Brna, Olomouce a Opavy. Stavební práce započaly v roce 1837 v úseku mezi Vídní a Břeclaví. Dne 1. září 1841 se mohly konat zahajovací jízdy z Břeclavi do Přerova. Význam trasy rostl úměrně s napojováním dalších částí. Dne 17. října 1841 byl slavnostně otevřen úsek z Přerova do Olomouce, 15. srpna 1842 z Přerova do Lipníku.



Lokomotiva „AJAX“ v Přerově v letech 1841 až 1842.

Stavba železniční stanice se změnila v železniční uzel, jehož důležitost byla ještě zvýšena zprovozněním celé trati Přerov – Hranice – Bohumín 1. května 1847. Význam přerovského nádraží byl dán tím, že se jednalo o přestupní a přípojovou stanici dvou důležitých tratí. Koncem 19. století byl úsek Severní dráhy z Bohumína do Přerova nejfrekventovanějším v celém Rakousko-Uhersku. Dovoz z Pruska přes Přerov činil 3 200 000 tun nákladu, ostravsko-karvinská pánev přepravovala přes Přerov 3 400 000 tun.

Prospěch z železniční dopravy se v krátké době projevil na materiálním blahobytu občanů, a to a to jak majitelů domů, tak i řemeslníků a obchodníků. Snadná doprava sem přilákala podnikatele, jakým byl Hugo Fiedler z pruského Slezska, který roku 1843 založil surovarnu a škrobárnu. O deset let později se usadil v Přerově Vincenc Heinik, který položil svou činnost základy k rozvoji přerovského strojírenství. Služeb železnice vydatně využíval cukrovar barona Skeneho, jehož počátky spadají do roku 1859. Po zániku firmy ve 20. letech 20. století vyrostla na tom samém místě továrna Kazeto. V roce 1933 vznikla v téměř areálu firma Optikotechna, dnešní Meopta Přerov.

Dalším potravinářským podnikem, který vznikl roku 1872, byl První moravský akciový pivovar v Přerově. Na konci 19. století padlo rozhodnutí vystavět v Přerově rolnickou akciovou továrnu na soustředěná hnojiva a lučebniny, základ dnešní firmy Precolor. Železnice tak měla zásadní podíl na zprůmyslnění Přerova.

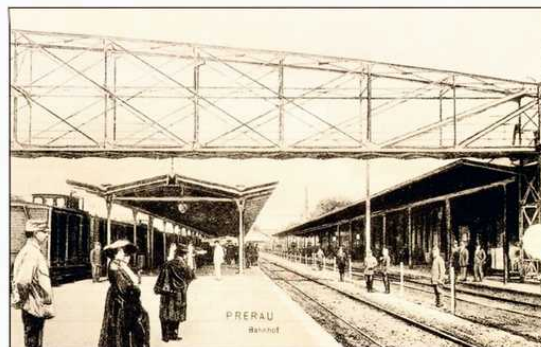


Železniční síť Severní dráhy císaře Ferdinanda na přelomu 19. a 20. století.

Železnice se rychle stala jednoznačně největším chlebozárcem pro obyvatele města a přilehlého okolí. V roce 1848 zaměstnávaly dráhy v Přerově asi 180 osob, na počátku 70 let už asi 690 lidí a v roce 1893 již drážníci zřizenci čítali 1 275 osob. Na konci prvního desetiletí 20. století dávala železnice práci 1 900 přerovským občanům, spolu se všemi příslušníky domácnosti 6 457 lidem, tedy téměř jedné třetině veškeré po-

pulace (31,2 %). Zásluhou Severní dráhy Ferdinandovy se Přerov v roce 1910 zařadil na sedmé místo v žebříčku lidnatosti moravských měst za Brno, Moravskou Ostravu, Prostějov, Jihlavu, Olomouc a Vítkovice.

Železnice sama a nové průmyslové podniky vyvolaly potřebu kvalifikovaných pracovních sil. V roce 1870 tak vzniklo české reálné gymnázium, první svého druhu na Moravě, o pět let později začala působit zemská střední škola hospodářská, jedna ze dvou na Moravě. Roku 1889, po zrušení reálných tříd gymnázia, byla založena odborná škola



První a druhé nástupiště přerovského nádraží na přelomu 19. a 20. století.

strojnická, která se vyvinula v dnešní střední průmyslovou školu. Vznik dalších škol následoval.

Rozvoj společenského života můžeme vidět na založení Muzea Komenského roku 1887.

O deset let později si česká veřejnost díky přerovské záložně postavila na hlavním náměstí dům, který se stal místem kulturního života, dnešní Městský dům.

Z řad zaměstnanců železnice vzešla celá řada významných osobností, jmenujme Františka Lančičku, posledního prvorepublikového starostu města Přerova, Jaroslava Marka, před 1. světovou



Nakládká na vlečce v Prvním moravském akciovém pivovaru se sladovnov v Přerově, 20. léta 20. století, dnes Pivovar Zubr a.s.

válkou poslanec na říšské radě a poslanec prvorepublikového Národního shromáždění. Z železničářských rodin pocházeli přerovští rodáci – básníci Oldřich Mikulášek a Josef Kainar.

Po sto letech ztratila železniční doprava svůj rozhodující podíl na přepravě zboží a osob, ale její význam zůstává. Je tomu tak i v Přerově, kde je železnice pro mnoho lidí zaměstnavatelem, ale také koníčkem a předmětem celoživotního zájmu.

PhDr. Jiří Lapáček



Zálazenský dům postavený v roce 1897, dnes Městský dům Přerov.

Foto na titulní straně: Lokomotiva řady 464.2 v čele osobního vlaku u příležitosti paměti jízdy Tovačov – Kojetín dne 28.9.2007 v místech, kde se nacházela bývalá zastávka Uhřčice.

170 let železniční dopravy v Přerově

© Autoři textů: PhDr. Jiří Lapáček, Bc. Petr Sehnálek, Ing. Roman Zapletal

© Výtvarné řešení a grafické zpracování: Alexej Mrštík

© Uveřejněné kresby, fotografie a dokumenty:

Muzeum Komenského v Přerově p.o., Státní okresní archiv Přerov, Železniční stanice Přerov, Národní technické muzeum, Ctech s.r.o., Archiv KŽM Přerov, Michal Boček, Jan Čep, Zdeněk Daněk,

Jan Dostál, Miroslav Herzig, Doc. RNDr. Jindřich Klapka, CSc., Vladimír Procházka, Ing. Ivo Raab, Dušan Šimek, PhDr. Zbyněk Zlinský

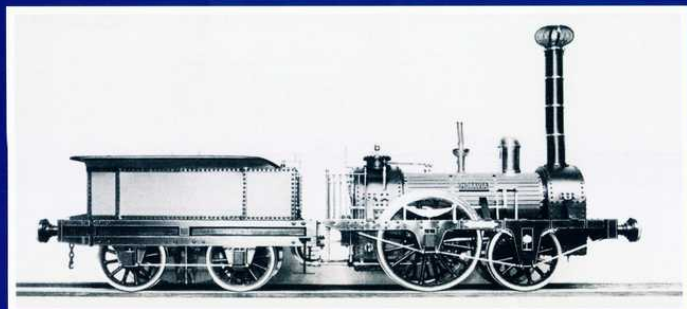
Spolupráce na tvorbě: Zdeněk Daněk, Magistrát města Přerova

Úpravy historických fotografií, produkce: Ing. Roman Zapletal

Tisk: Grafické podniky Kusák, s.r.o.

Vydalo: Statutární město Přerov 2011

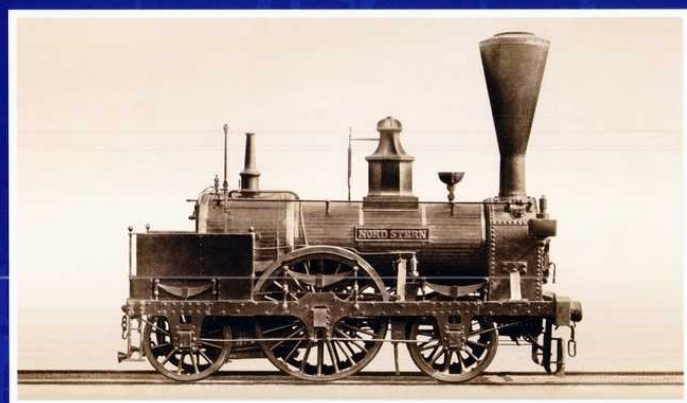
Vše začalo památného léta páně 1841



Lokomotiva Moravia sloužila v Přerově od zahájení provozu. Jedná se o první lokomotivu na našem území.



Příjezd prvního vlaku do Olomouce památného 17. října 1841, který se stal datem slavnostního zahájení provozu na novém úseku dráhy z Uherského Hradiště až do Přerova a odbočky Olomouc.



Lokomotiva Nordstern, která již v prvním roce provozu (1841) dvakrát vykolejila za mostem, v místech, kde se dělila trať na Olomouc a Lipník.

Pověstným „rokem nula“ byl pro přerovskou železnici letopočet 1841, kdy budovaná Severní dráha císaře Ferdinanda dospěla právě až do Přerova. Uplynulo pět let od vydání koncese a železná dráha se táhla od Vídně až do hanáckých rovin. Severní dráha měla spojit hlavní město rakouské monarchie až se západní Haličí (dnešní Polsko), kde se nacházely solné doly a těžilo se dřevo. Stanice Přerov nacházející se zhruba v půli této strategické spojnice byla již od počátku předurčena stát se významnou železniční křižovatkou a uzlovou stanicí. A tak ve středu 1. září roku 1841 byla uskutečněna úřední zahajovací jízda na dokončeném úseku, kdy vlak složený ze čtyř vozů dojel za necelé dvě hodiny z Uherského Hradiště až do Přerova. Tento významný mezník však byl pro současníky takřka utajen a byl patrně jen rutinním okamžikem pro zainteresované zaměstnance Severní dráhy. Ovšem zcela jiná situace nastala v neděli 17. října, kdy byla uskutečněna slavnostní zahajovací jízda celého úseku z Uherského Hradiště až do Olomouce.

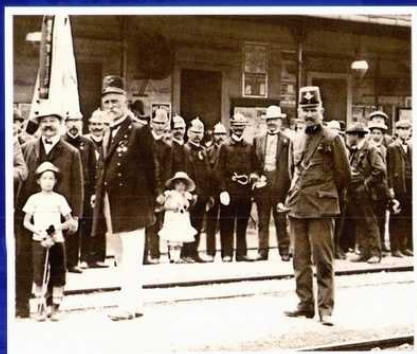


Dobové rytiny představují průběh Severní dráhy císaře Ferdinanda v nově vybudovaném úseku z Uherského Hradiště až do Přerova a Olomouce i s vyobrazením stanic na trati.

Leden

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út |

Uniformy



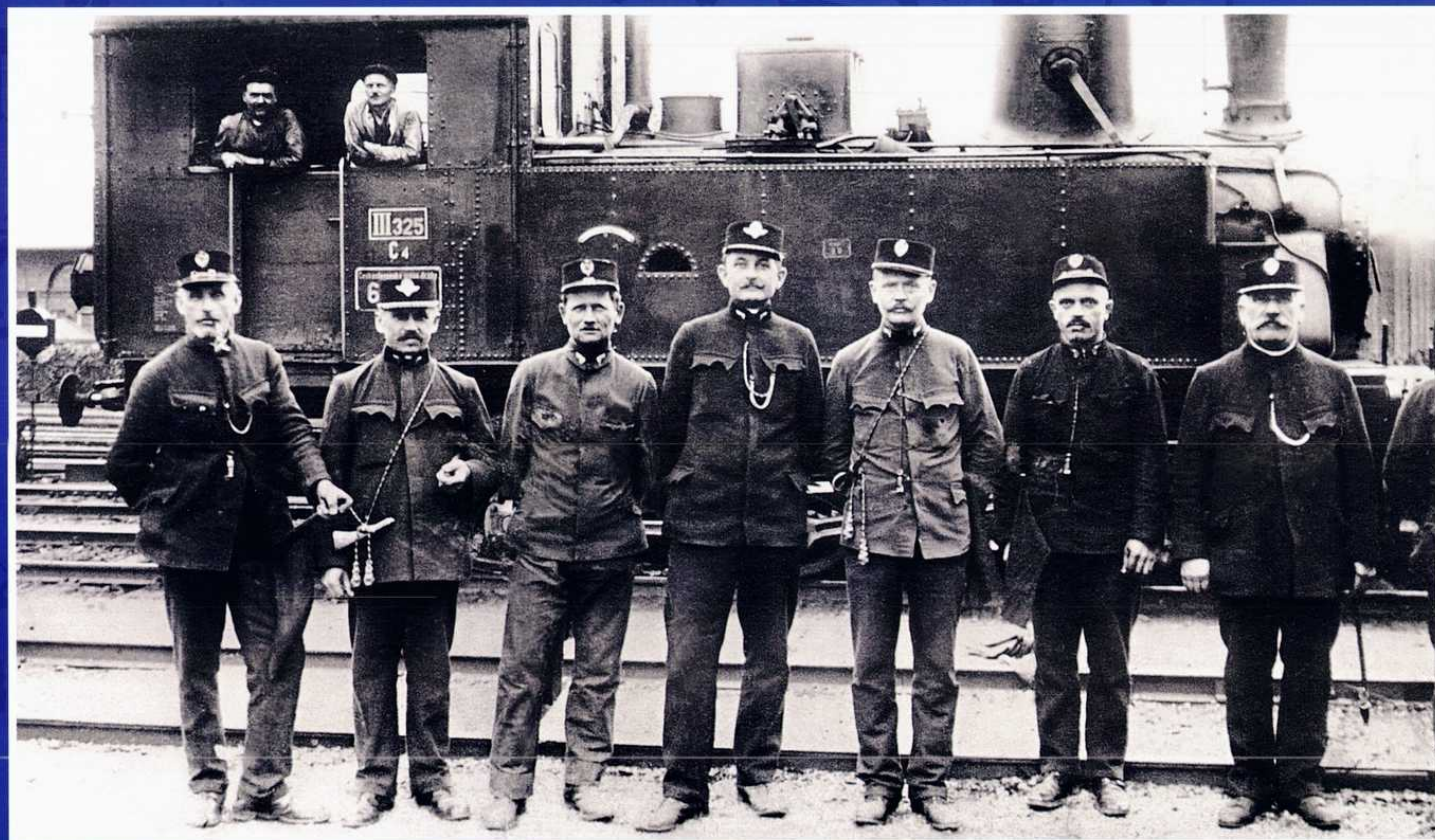
Železničáři v uniformách vzor 1897, foto z roku 1912. Vlevo je úředník, pravděpodobně přednosta stanice, vpravo je železničář v uniformě podúředníka jako vlakvedoucí (vrchní konduktér).



Příslušník místního útvaru ozbrojených strážních oddílů železničních v uniformě vzor 34 na snímku z roku 1941.



V roce 1954 byly zavedeny uniformy sovětského vzoru, výrazným znakem byly tuhé hodnostní nárameníky, které nebyly u železničářů oblíbené.



Vlaková četa v prvním vzoru uniformy ČSD zavedeném v roce 1922, v roce 1934 došlo k drobným úpravám. V pozadí lokomotiva řady 314.3.

Uniformou neboli jednotným oděvem byli vybaveni již někteří zaměstnanci první železnice u nás, tzv. Severní dráhy císaře Ferdinanda. Důvod byl vcelku prostý, supící parostroje představovaly totiž potenciální nebezpečí, a proto bylo nutno na provoz trati dozírat. A aby měli traťoví strážníci před nevyčválanými lidmi náležitý respekt, byli vybaveni jednoduchou uniformou. Dalším důvodem byla pochopitelně potřeba jasné identifikace odpovědných drážních zaměstnanců zajišťujících dopravní provoz. Svou roli hrál i požadavek náležité reprezentace vůči cestujícím veřejnosti. Sami železničáři pak přijali uniformy za své, jelikož se jimi vymezovali vůči ostatním „civilistům“, jakožto svébytná profesní i společenská skupina.

Od 40. let 19. století až do současnosti postupně oblékli železničáři přes desítku vzorů služebních uniforem, jejichž střih a doplňky se vyvíjely současně se společností a jejími názory, vývojem módy, politickými vlivy jednotlivých státních zřízení a samozřejmě i názory samotných nositelů – železničářů.



Výpravčí v dámské verzi uniformy vzor 76, který vycházel z uniforem zavedených v roce 1966, vůči nimž měly pouze drobné úpravy.

Únor

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29
St Čt Pá So Ne Po Út St Čt Pá So Ne Po Út St Čt Pá So Ne Po Út St

Nádraží v Přerově - významná železniční křižovatka



Severní strana nádraží a nástupiště zachycené na obdivuhodně kvalitní fotografii z roku 1895.



Nástupiště v podobě z přelomu 19. a 20. století se bez větších změn dochovala až do současnosti.



Pohlednice ze začátku 20. století krásně vystihuje atmosféru své doby - období převratných vynálezů a rychlého technického pokroku.



Výpravní budova nádraží, kde také sídlil dopravní úřad, 30. léta 20. století.

V době příjezdu prvního vlaku v roce 1841 mělo přerovské nádraží jednoduchou staniční budovu, pouze 6 kolejí, 11 výhybek a skladiště. Od tohoto roku však odstartoval prudký rozvoj. Již v roce 1843 odjelo nebo přijelo celkem 4818 vlaků, z toho 2796 směrem na Břeclav, 1820 vlaků směrem na Olomouc a 2002 vlaků směrem na Lipník.

V roce 1871 bylo postaveno hlavní a dokončeno 3. nástupiště, v roce 1880 byl vybudován první podchod pro cestující ve střední Evropě, který ústí na tři krytá nástupiště. V roce 1889 byly dokončeny práce na přestavbě hlavního nádraží, do roku 1893 bylo vystavěno nákladní nádraží (dnes pravé přednádraží) do té doby nebývalých rozměrů. V témže roce byla také přestavěna přijímací budova nádraží na reprezentační budovu v podobě, jak se zachovala dodnes. Provoz už byl tak silný, že každých 24 hodin přijelo nebo odjelo 133 vlaků s 5771 vozy (přibližně desetinásobek roku 1843) a prodalo se 637 jízdenek. V roce 1898 bylo zprovozněno první spádoviště v Rakousko-Uhersku. Některá další významná data: 1958 - dokončeno 4. krytá nástupiště, 1960 - příjezd prvního elektrického vlaku od Olomouce, 1980 - do provozu předáno informační zařízení pro cestující PRAGOTRON, 1981 - první elektrický vlak do Říkovic.



Podoba nádraží, jak ji můžeme znát po desítky let, ještě před rekonstrukcí započatou v únoru 2011, na fotografii z roku 2008.

Březen

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
 Čt Pá So Ne Po Út St Čt Pá So Ne Po Út St Čt Pá So Ne Po Út St Čt Pá So

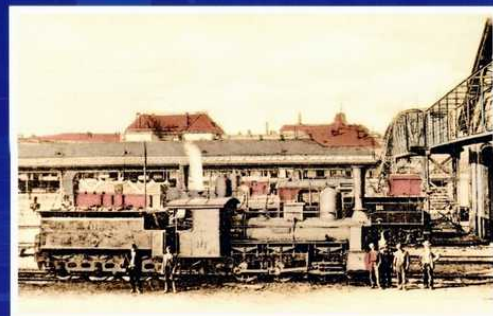
Parní lokomotivy v období Rakousko-Uherska



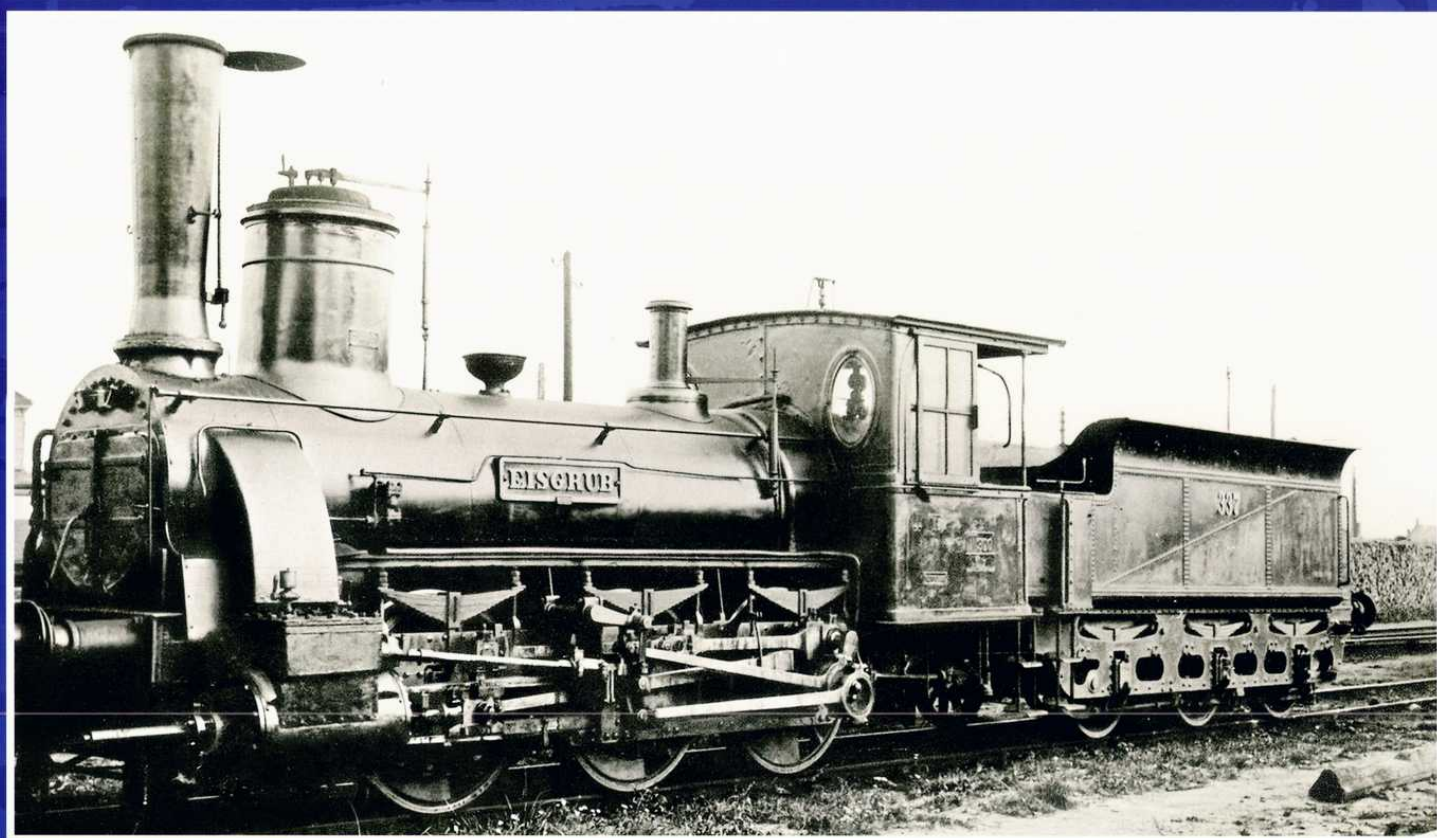
Roku 1893 byly do Přerova přiděleny lokomotivy u rakouských drah značené jako řada 260, u ČSD řada 333.1, které patřily v rámci Severní dráhy císaře Ferdinanda mezi nejrozšířenější. V Přerově jich sloužilo během 1. světové války 50.



Lokomotiva „AJAX“ patří k nejstarším, už roku 1843 se zkoušela na trati Břeclav – Přerov a utáhla 24 vozů s uhlím. Nyní je v Technickém muzeu ve Vídni.



Lokomotiva typu Altvater, u rakouských drah jako řada 51, u ČSD řada 313.0, patřila ve své době k nejpočetnějším, na snímku lokomotiva „Fulnek“ v roce 1901 na přerovském nádraží.



Lokomotiva u rakouských drah značená jako řada 149, u ČSD řada 311.3. V Přerově sloužily od 70. let 19. století do roku 1937.

První lokomotivy se nejdříve dovážely z Anglie, Belgie, Německa, Francie i z Ameriky. Záhy však vznikla výroba parních lokomotiv ve Vídni a také ve Vídeňském Novém Městě. U nás je počátek výroby datován rokem 1900, kdy vyjela z 1. Českomoravské továrny na stroje v Libni (později ČKD) lokomotiva rakouské řady 97, u ČSD jako řada 310.0.

V železničních dílnách v Přerově byly při zahájení provozu roku 1841 tři lokomotivy traťové a jedna posunovací. Jejich výkon byl v rozmezí od cca 30 do 45 koní. První lokomotiva vyrobená v rakouské monarchii nesla jméno „PATRIA“ (Vlast) a jezdila na trati Vídeň – Přerov.

V roce 1880 dostává přerovská výtopna nové lokomotivy o výkonu 500 koní pro trať Přerov – Moravská Ostrava.

Po roce 1911 byly nasazeny rychlíkové lokomotivy řady 310, u ČSD jako řada 375.0 zvané „Hrboun“. Díky vysoké technické i estetické úrovni byly chloubou rakouských drah a dosahovaly indikovaného výkonu 1800 koní při rychlosti 100 km/hod.



Od roku 1895 má přerovská výtopna jednu z největších a nejrychlejších lokomotiv své doby, u rakouských drah značenou jako řada 308, u ČSD řada 274.0. Dosahovala výkonu až 800 koní a při zkušebních jízdách rychlosti 125 km/hod.

Duben

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po |

Železnice v odboji



Poškozený železniční most byl krátce po ústupu Němců provizorně opraven a již 8. května 1945 dopoledne po něm mohly přecházet jednotky Rudé armády pronásledující německé oddíly.



Revoluční železniční národní výbor byl ustanoven 23. dubna 1945. Na společném snímku se členy nádražního vojenského velitelství československé a Rudé armády.



Po provizorní opravě mostu následovaly další práce a již 13. května 1945 byl dán do provozu pro železniční dopravu. Na snímku právě probíhá závěrečná zatěžkávací zkouška.



Na zprovoznění mostu pro železniční dopravu se významně podíleli také železničáři z přerovské výtopny a hlavně „traťováci“. Ze snímku jsou patrné škody, které se musely v rychlosti odstranit.

Nacistickou okupaci nestrávili přerovští železničáři s rukama v klíně. Čile se účastnili odbojové činnosti – sabotovali německou válečnou dopravu, získávali a předávali zpravodajské informace a chystali se k ozbrojenému povstání.

V roce 1945 sestavili revoluční železniční národní výbor, který se účastnil plánování přerovského povstání. Po vypuknutí povstání dne 1. května 1945 vedli železničáři různé akce proti okupantům, jak v prostoru stanice, tak zejména přednádraží.

Během okupace padlo 43 místních železničářů.



Pamětní deska 23 popraveným přerovským železničářům krátce po slavnostním odhalení během pietního aktu 15. července 1945.

Květen

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt |

Parní lokomotivy v období Československa



Elegantní rychlíková lokomotiva 387.0 „Mikádo“, vyráběná v letech 1926 až 1937.



Slavná rychlíková lokomotiva 498.0 „Albatros“, vyráběná v letech 1945 až 1947.



Nákladní lokomotiva řady 456.1 americké výroby.



Zrekonstruovaná lokomotiva řady 475.1142 „Šlechtična“ na přerovském nádraží dne 29.3.2003 před svou poslední jízdou. Tato lokomotiva byla jediná své řady v zeleném nátěru a výrobce Škoda Plzeň ji předváděl nejdříve půl roku v Číně, než byla dodána ČSD.

Po vzniku Československa v roce 1918 bylo v přerovské výtopně 132 vlastních a 66 cizích parních lokomotiv. Nejrozšířenější byla řada 333.1, kterých bylo v Přerově padesát, a řada 434.0 v počtu čtyřiceti dvou. V roce 1928 přišla do Přerova první série slavných lokomotiv řady 387.0 „Mikádo“. Po 2. světové válce, v roce 1947, byly do Přerova přiděleny první lokomotivy řady 475.1 „Šlechtična“ a v roce 1949 přišly slavné rychlíkové lokomotivy řady 498.0 „Albatros“. Nejpočetnější poválečnou řadou byla německá nákladní lokomotiva řady 555.0 a řada 556.0 vyráběná v plzeňské Škodovce.

S touto řadou lokomotiv z přerovského depa je spojen absolutní rekord v délce a hmotnosti taženého vlaku. 20. prosince 1958 odvezla lokomotiva 556.0338 s postrkem 556.020 vlak z Přerova do Ostravy o váze 8 272 tun a délce 1800 metrů. Vlak byl sestaven ze 121 čtyřnápravových vozů. Provoz parních lokomotiv byl ukončen v roce 1975.



Nákladní lokomotiva řady 556.0 „Štokr“, dodávaná v letech 1952 - 1958.

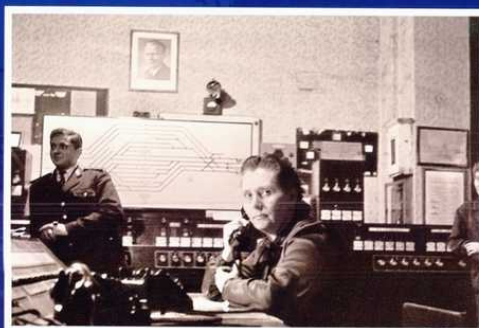
Červen

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So |

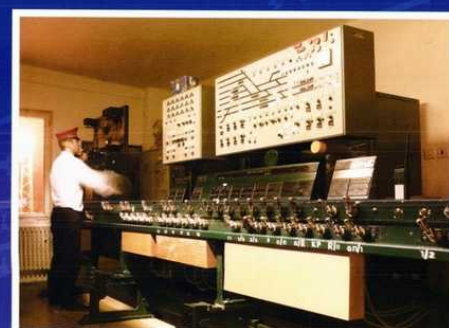
Zabezpečovací zařízení



Elektrodynamické zařízení z roku 1894, nyní v majetku Národního technického muzea v Praze.



Dopravní kancelář v šedesátých letech minulého století.



Reléové zabezpečovací zařízení (v horní části) v kombinaci s modernizovaným zařízením z roku 1934, stavědlo č.12.



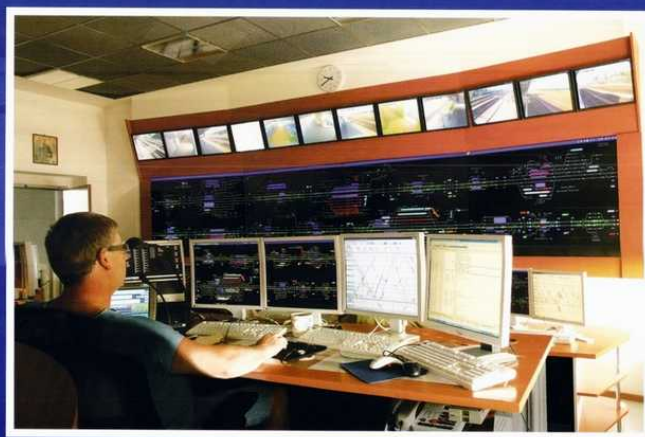
Elektrodynamické zařízení z roku 1934 na firmní fotografii.

Dne 17.9.1894 bylo ve stanici Přerov jako vůbec poprvé na světě uvedeno do provozu elektrodynamické zabezpečovací zařízení, což představovalo revoluční řešení. Instalace proběhla pouhé 3 roky od výstavy ve Frankfurtu nad Mohanem, kde byl poprvé představen pokusný elektrodynamický přestavník s malým stavědlem. Stavební práce v Přerově řídil přímo samotný vynálezce, inženýr Moderegger.

Zařízení bylo natolik spolehlivé, že na některých stavědlech sloužilo až do roku 1943.

V roce 1934 bylo aktivováno nové moderní elektrodynamické zabezpečovací zařízení na stavědle č.1, následně probíhala modernizace na dalších stavědlech. V dopravní kanceláři bylo v provozu až do října 1987, kdy bylo nahrazeno reléovým zabezpečovacím zařízením s číslicovou volbou.

V roce 2007 byla v Přerově otevřena první část Centrálního dispečerského pracoviště dálkového řízení dopravy, které se stalo jedním z nejmodernějších zabezpečovacích zařízení na české železnici.



Centrální dispečerské pracoviště Přerov, snímek z roku 2011.

Červenec

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út |

Motorové a elektrické lokomotivy po roce 1945



Posunovací lokomotiva řady T458.1, dnes značené jako řada 721, výrobce ČKD.



Traťové lokomotivy řady T478.3, dle nového značení řada 753.



Těžké nákladní lokomotivy řady T679.1 sovětské výroby, zvané „Sergej“.



Dvousystémová lokomotiva ES 499.1, dnes značená jako řada 363, projíždí pod přerovským stavidlem č.12.

V průběhu 60. let, když začaly přicházet první motorové a elektrické lokomotivy, postupně klesal význam parní trakce. První motorová lokomotiva přišla do Přerova 22. 3. 1960, jednalo se o řadu T211.0. V roce 1962 přijely první elektrické lokomotivy řady E499.0, které byly později předány do Ostravy. V roce 1965 byly dodány motorové lokomotivy řady T458.1 a v roce 1967 první traťové motorové lokomotivy s parním generátorem PG 500 řady T478.1 o výkonu 1500 koní. V prosinci téhož roku dostal Přerov první těžké nákladní lokomotivy řady T679.1 sovětské výroby, zvané „Sergej“. Tyto lokomotivy byly vybaveny přeplňovanými dvoutaktními dvanáctiválcovými vznětovými motory o zdvihovém objemu 150,6 l s maximálním výkonem 2000 koní. Spotřeba nafty byla vysoká, až 340 kg na 100 km. V roce 1973 přišly první elektrické posunovací lokomotivy řady E458.0, o deset let později přišly modernizované mašiny E458.1 s novou pulzní regulací výkonu. V roce 1984 byla do Přerova dodána ověřovací série deseti nejnovějších traťových elektrických lokomotiv ES499.1 s pulzní regulací, od následujícího roku pak probíhaly dodávky sériových kusů, celkem jich bylo do Přerova dodáno 40. Lokomotivy jsou dvousystémové, tzn. mohou jezdit na napájecí systém 3 kV i 25 kV.



Elektrická posunovací lokomotiva řady E458.1 „Žehlička“, dnes značená jako řada 111. Zachycená u Přerova 13.10.1986.

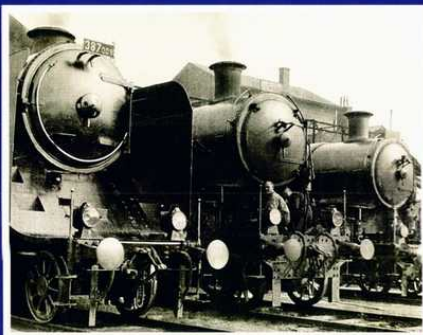
Srpen

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá |

Výtopna



Pracovníci výtopny na aranžované fotografii z roku 1908.



Lokomotiva řady 387.0 a lokomotivy řady 365.0 jsou přepraveny do služby v přerovské výtopně, začátek 30. let.



Dieselelektrická lokomotiva řady T478.1 na vodním odporu, 70. léta minulého století.



Polokruhová remíza pro lokomotivy, 1941.

Přerovská výtopna čili postaru topírna fungovala již v památném roce 1841. Tehdy měla ve svém stavu čtyři lokomotivy. V roce 1843 byla vybudována velká točna, která umožňovala spojení osmi kolejových směrů.

Postupem času prudce rostl počet strojů i zaměstnanců. V roce 1858 měl Přerov ve stavu 28 lokomotiv a 420 zaměstnanců, v roce 1872 už 67 lokomotiv a 1005 zaměstnanců. V roce 1873 byla postavena přechodová lávka z prvního nástupiště do výtopny, roku 1896 byla dokončena stavba nové, polokruhové remízy pro lokomotivy.

V letech 1. světové války bylo v Přerově ve stavu 198 lokomotiv. Výtopna svým významem patřila mezi nejvýznamnější i za první republiky a po druhé světové válce. Význam postupně klesal s rozvojem silniční dopravy od 60. let minulého století. V roce 1953 byla přerovská výtopna přejmenována na lokomotivní depo a v roce 1995 po sloučení s vozovým depem na Depo kolejových vozidel Přerov. Samostatné přerovské depo pak zaniklo k 1. lednu 1997 v rámci reorganizace Českých drah.

V současné době sídlí v prostorách bývalého depa Provozní středisko oprav Přerov, jež je součástí dceřiné společnosti ČD Dílny pro opravu vozidel (DPOV). Hlavní činností jsou opravy elektrických lokomotiv.

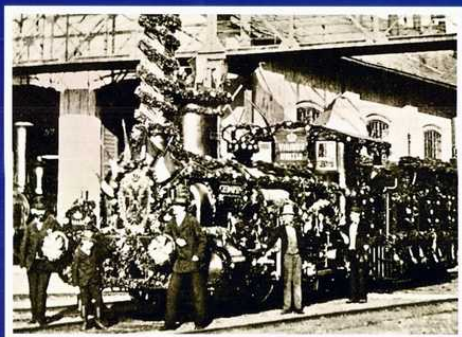


Oprava dvojkolí, Dílny pro opravu vozidel Přerov, 2010.

Září

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
So Ne Po Út St Čt Pá So Ne Po Út St Čt Pá So Ne Po Út St Čt Pá So Ne Po Út St Čt Pá So Ne

Slavné události přerovské železnice



Slavnostně vyzdobená lokomotiva „Chropin“ před přerovskou topárnou, jež byla dne 10. června 1888 zapřažena do vlaku císaře Františka Josefa I., který jel z Hranic na Moravě do Brna.



Vítání prezidenta Masaryka na nádraží při jeho návštěvě Moravy 19. září 1921.



Prezentace výstavy 100 let železnice v Přerově v sále sokolovny v září roku 1941.



Na Středomoravské výstavě 1936 vozila lokomotiva řady 475.0 zvaná „Bába s nůši“ návštěvníky z Přerova do Horní Moštěnice a zpět. Vystavené lokomotivy a vozy stály v železniční stanici na koleji č. 17 (velmi blízko dnešního hypermarketu).

Na přerovské železnici se za 170 let existence událo nespočet výjimečných ba přímo slavnostních událostí. Přerov po dráze navštívily různé významné osobnosti, mezi nimiž nechyběly ani samotné hlavy států. Z hlediska historie je pro nás však nejpamátnější zahajovací rok 1841. K jeho připomenutí se v jubilejních letech konaly na železnici i ve městě často velké slavnosti. První se udály v roce 1936, kdy k připomenutí stoletého výročí udělení koncese na výstavbu Severní dráhy byla instalována železniční expozice na dnes již proslulé Středomoravské výstavě. O pět let později, v době výročí 100 let železnice v Přerově, pak byla připravena rozsáhlá výstava. Další výroční slavnosti vzniku přerovské železnice se udály až na podzim roku 1981. Od té doby se již tradice připomínání kulatých výročí pravidelně udržuje.



Na oslavy 150 let Severní dráhy císaře Ferdinanda se v roce 1991 sjelo do Přerova několik slavných parních lokomotiv, mezi nimi i rychlíková lokomotiva 310.23 přezdívaná „Hrboun“, která byla uvedena do provozu už v roce 1911.

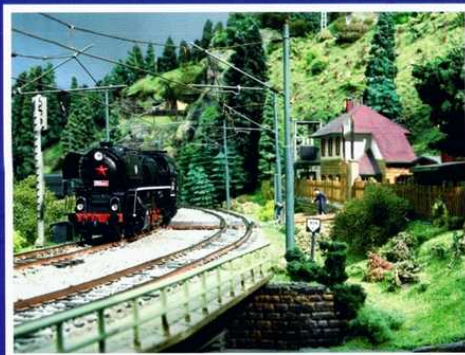
Říjen

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St |

Klub železničních modelářů Přerov



Stavba kolejiště v roce 1972.



Model parní lokomotivy řady 556.0457.



Model parní lokomotivy řady 498.106 "Albatros".

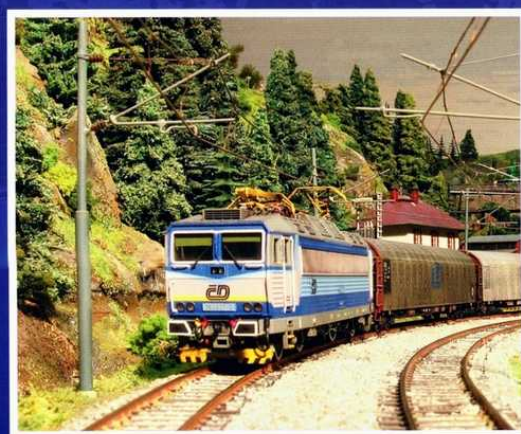


Model motorové remízy s lokomotivami T 478.4 a 3, T 679.1 a T 478.1.

Kroužek železničního modelářství vznikl v Přerově v 60. letech. Hlavní činností kroužku byla stavba kolejiště v měřítku TT.

V roce 1968 členové zahájili stavbu kolejiště o rozměrech 3 x 1,5 m ve velikosti HO. V roce 1971 došlo k rozdělení kroužku, z věkově starších členů a dalších zájemců vznikl Klub železničních modelářů a přátel železnice při Klubu dopravy a spojů v Přerově (KŽM Přerov). Byla zahájena stavba kolejiště rozměru 6 x 2 m s námětem horské tratě. Modelovým obdobím byla zvolena 60. léta, prolínání motorové a parní trakté.

Současné kolejiště patří svou rozlohou 35m² mezi několik největších v České republice. Celkem má 321 metrů kolejí. Na modelu najdete 6 stanic, 2 zastávky a 6 skrytých nádraží, které dokáží obsáhnout až padesát vlakových souprav. V modelové krajině roste na čtyři tisíce stromů a keřů a najdete zde i několik zmenšenin skutečných staveb.



Model elektrické lokomotivy řady 363.037.

Listopad

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá | So | Ne | Po | Út | St | Čt | Pá |

Letecké pohledy a výhled do budoucnosti



Pohled na pravé přednádraží z roku 1993, v pravé části je kolejiště, jež vede do společnosti Precheza.



Krásný celkový pohled z roku 1999, kde v horní části je pravé přednádraží, ve středu přerovské nádraží a vpravo dole železniční most přes řeku Bečvu.



Přerovská železniční stanice v dubnu roku 2009, v horní části snímku jsou vidět první práce na rekonstrukci autobusového nádraží.



Velmi kvalitní letecký snímek v kombinaci s vizualizací železniční stanice po plánované rekonstrukci, která začala v únoru 2011 a její první etapa bude ukončena v roce 2014. Zásadní budou úpravy kolejí a nástupišť, především nástupiště 3 a 4, i vybudování nového podchodu k nim.

Vývoj železniční stanice v Přerově se dá vysledovat z dobových plánů a také leteckých snímků. Ty nám krásně ukazují přerovskou železnici i s jejím okolím a můžeme vnímat sousedství železnice s městem. Bohužel nejdostupnější jsou snímky až z posledních 20 let, jelikož dříve byla železnice považována za strategický objekt podléhající utajení. Vzhledem k současnému dynamickému rozvoji ve znamení rozsáhlé modernizace mají i snímky z poslední doby svou dokumentační cenu a nabízejí pohled na některé mizějící prvky osobního nádraží, přednádraží či bývalého depa.

Druhý pohled na železniční stanici po rekonstrukci. Přerov je významný jak pro osobní, tak i pro nákladní dopravu, denně zde železničáři odbaví 300 vlaků. Díky novému dvoukolejnému průtahu uzlem bude traťová rychlost v úseku přednádraží po rekonstrukci 160 km/h, v osobním nádraží mimo nástupištní hrany 80 km/h. V přední části polokruhová remíza Dílen pro opravu vozidel (DPOV).



Prosinec

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
So Ne Po Út St Čt Pá So Ne Po Út St Čt Pá So Ne Po Út St Čt Pá So Ne Po