

ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Stanice disponuje pěti dopravními a šesti manipulačními kolejemi se čtrnácti ústředně a pěti ručně stavěnými výhybkami. Na roztockém/jilemnickém zhlaví se nachází železniční přejezd s mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením a předzváněčem Trojlístek, ovládaným ze stavědlové věže St. 2.

Provoz ve stanici je zabezpečován elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením s mechanickými výhybkovými přestavníky a návěstidly. Srdcem systému je řídicí přístroj typu RANK, umístěný v dopravní kanceláři ve výpravní budově. Sestává z hradlové skříně, spočívající na závěrovém a zapínacím zařízení s vodorovnou deskou, na které je umístěn kolejový reliéf stanice. Přístroj, obsluhovaný výpravčím, je kabely spojen se dvěma výhybkářskými přístroji na stavědlech, obsazených signalisty. Přístroje typu 5007 se skládají z hradlové skříně, pákového přístroje se stavitelnými pákami, závislostní skříně, kolejového číselníku, zvonkových tlačítek, hradlových zvonků a relé. Stavědlo St. 2 je navíc vybaveno ovládním závor prostřednictvím ručního rychlostního pohonu typu ČKD.



Výhybkářský přístroj na stavědle St. 1



Seřadovací návěstidlo Se 1. V pozadí odjezdová návěstidla a vodárna



Vjezdové návěstidlo S signalizující Rychlost 40 km/h



Předvěst PŘ S v poloze Výstraha

NÁVĚSTIDLA



Clony na předvěsti PŘ S

S výjimkou světelné předvěsti PŘ L ve směru od Kunčic nad Labem je provoz ve stanici kompletně řízen patnácti mechanickými návěstidly. Vysokou hodnotu představuje jejich jinde vzácná druhová pestrost; jde o vjezdová a odjezdová návěstidla v jedno-, dvoj- i trojramenném provedení, mechanické předvěsti i seřadovací návěstidla. Vjezdová návěstidla jsou ve stanici tři, z toho dvě se dvěma návěstními rameny (L, S), jedno, ve směru od Jilemnice, se třemi rameny (JS). Vjezdová návěstidla mají každé vlastní samostatnou předvěst, ve směru od Roztok a Jilemnice mechanickými se sklápěcím žlutým terčem (PŘ S, PŘ JS), ve směru od Kunčic předvěstí světelnou (PŘ L). Odjezdová návěstidla jsou v jednoramenném provedení, vždy po třech na každém zhlaví (S1, S 2-4, S 3-5 na kunčickém a L1, L 2-4, L 3-5 na roztockém/jilemnickém zhlaví). Soubor doplňují vzácně dochovaná seřadovací návěstidla, signalizující návěsti pro posun. Podobně jako u předvěstí, tvoří je sklopná deska, avšak čtyřhranná, postavená na hrot, v modrobílém provedení se svislými šterbinami. Na každém zhlaví bychom našli dvě (Se 1, Se 2 na kunčickém, Se 3, Se 4 na roztockém/jilemnickém). Všechna mechanická návěstidla jsou vybavena svítelnovým výtahem a se svítilnami a clonami pro signalizaci za tmy a zhoršené viditelnosti. Ovládání návěstidel se děje drátovody, nesenými vodicími kladkami na ocelových sloupcích, v prostoru staničních kolejí v krytých betonových žlabech. V místech změn směru jsou táhla nahrazena řetězy. Napínání táhel je zabezpečeno v dlouhých úsecích pákovými dotahovači, umístěnými před předvěstmi a vjezdovými návěstidly.

BUDOUCNOST?

Počet železničních stanic, vybavených mechanickými návěstidly, v souladu s modernizací železniční sítě v České republice rok od roku klesá. Je zjevné, že je pouze záležitostí několika málo let, kdy zcela zaniknou. Snahou státní památkové péče je, aby zůstala zachována alespoň jedna stanice v naší železniční síti, kde bude tento desítky let fungující systém ponechán v provozu, a mohl tak přinést radost a poučení i dalším generacím. Shodou šťastných náhod se takovým místem stala právě železniční stanice Martinice v Krkonoších.



GPS souřadnice

N 50.5808922°, E 15.5413414°

Při prohlídce platí přísný zákaz vstupu do kolejiště!

Více informací na

www.npu.cz/uop-li
sekce prezentace památek
www.nadrazimartinice.cz

Výhybkové návěstidlo v poloze Jízda přímým směrem

Železniční spojení:

stanice Martinice v Krkonoších,
trati 040 Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov,
042 Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou

V roce 2016 vydal NPÚ, ÚOP v Liberci ve spolupráci s Libereckým krajem v rámci projektu Prezentace památek.
ISBN 978-80-87810-15-6

Vjezdové návěstidlo JS
v poloze Rychlost 40 km/h a výstraha

Text: Petr Freiwilg za použití návrhu na prohlášení věci za kulturní památku, připraveného Spolkem železniční historie Martinice v Krkonoších a Obecním úřadem Martinice v Krkonoších, spolupráce Tomáš Gál a Petr Pěnička. Mapa: © ČÚZK, Vladimír Vrabec, fotografie: archiv Spolku železniční historie Martinice v Krkonoších, Pavla Marešová a Petr Freiwilg, grafická úprava: Michael Čtveráček



NÁRODNÍ
PAMÁTKOVÝ
ÚSTAV

ÚZEMNÍ ODBORNÉ PRACOVISŤE
V LIBERCI

Liberecký
kraj



MARTINICE
V KRKONOŠÍCH
železniční stanice



Lokomotiva 434.2175 přijíždějící do stanice od Rokytnice v roce 1977

Železniční stanice Martinice v Krkonoších představuje v rámci České republiky unikátní areál, dokumentující v neobyčejné úplnosti systém řízení a zabezpečení provozu na železnici během 19. a 20. století. Jejím nejcharakterističtějším znakem jsou funkční mechanická návěstidla, avšak historický obraz stanice dotváří další zařízení; vodní jeřáby, popelová jáma, osvětlovací stožáry, mechanické závory, a také stavby, zejména výpravní budova, ale také vodárna, výtopna, skladiště, strážní domek a obě stavědla. Dochované objekty a zařízení pocházejí z let 1871–1948, a reprezentují tak železniční dopravu ve vrcholném období jejího rozvoje. Vlastní stavba železniční trati z Velkého Oseka do Trutnova-Poříčí, na níž stanice leží, spadá do období gründerové éry, železniční stavitelské horečky počátku sedmdesátých let 19. století, kdy stavbu významných celostátních tratí zajišťovaly silné soukromé železniční společnosti. K těm největším patřila Rakouská severozápadní dráha, mající významné postavení právě v Podkrkonoší. Stavba přípojných tratí do Rokytnice nad Jizerou, která má svůj počátek v Martinicích, pak náleží do období budování místních drah na přelomu 19. a 20. století, kdy se hybateli těchto investic staly okresní a místní samosprávy, aristokratičtí latifundisté a zejména místní průmyslníci. Tak jako systém zbrojení parních lokomotiv vodou pomocí vodárny a vodních jeřábů, i zdejší návěstidla byla vyvinuta už v 19. století. Elektromechanické zabezpečovací zařízení, do kterého jsou zapojena, pochází stejně jako budovy obou stavědel z let 1946–1948. Památkovou hodnotu areálu výrazně zvyšuje, že staniční zabezpečovací zařízení je stále plně funkční a používané k návěstění a stavění vlakové cesty. Železniční stanice Martinice v Krkonoších je od roku 2016 nemovitou kulturní památkou zapsanou v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky pod rejstříkovým číslem 105843.

HISTORIE

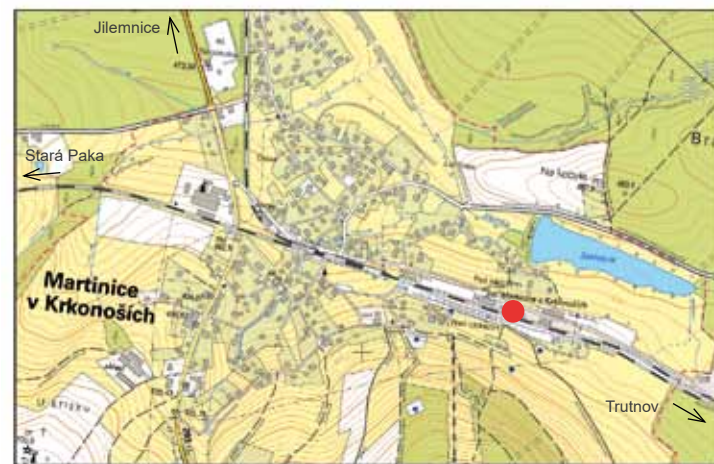
Na martinické nádraží, rozprostřené na vysokém násypu, rozdělujícím v mělké kotlině rozloženou podkrkonošskou obec na dvě části, přijel první vlak 1. června 1871. Došlo tak k propojení dvou již hotových stavebních úseků z Trutnova-Poříčí do Kunčic nad Labem a z Velkého Oseka do Ostroměře, na nichž byl zahájen provoz již 21. prosince 1870. Koncesi na stavbu více než stokilometrové dráhy z Polabí do podhůří Krkonoš, jejíž jsou Martinice se svými 482 metry nadmořské výšky nejvyšším bodem, získala 8. září 1868 společnost Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn, ÖNWB).

VÝZNAMNÁ DATA SPJATÁ S HISTORIÍ STANICE:

1. 6. 1871

Zahájení provozu na úseku
Ostroměř – Kunčice nad Labem
trati z Velkého Oseka do Trutnova-Poříčí

Firma patřila k nejvýznamnějším hráčům na poli železničního podnikání tehdejšího Rakouska. Za čtyřicet let své existence (1869–1909) postavila bezmála jeden a půl tisíce kilometrů tratí, přičemž hlavní pole její působnosti leželo v českých zemích. Páteřní trať společnosti spojovala přes Znojmo, Havlíčkův Brod, Nymburk, Mělník a Ústí nad Labem-Střekov říšské hlavní město Vídeň, kde měla své sídlo, s Děčínem. Reprezentativní výpravní budovy ve Vídni, Praze (v roce 1985 barbarsky zlikvidované nádraží Praha-Těšnov) nebo Děčíně (dnešní stanice Děčín-východ)



7. 12. 1899

Zahájení provozu na místní dráze
z Martinic v Krkonoších do Rokytnice nad Jizerou

svědčí spolu s nákladními mosty přes Dyji ve Znojmě a přes Labe v Děčíně a Ústí nad Labem o kapitálové síle společnosti. Naše trať z Chlumce nad Cidlinou (resp. Velkého Oseku) do Trutnova-Poříčí umožnila napojení na Královec a tím pruskou železniční síť. Výboje do měst a k továrnám, které trasa minula, umožnily krátké přípojně tratě z Ostroměře do Jičína, z Kunčic nad Labem do Vrchlabí a z Trutnova do Svobody nad Úpou. Křížení s tratí Pardubicko-liberecké dráhy, neboli Jiho-severoněmecké spojovací dráhy (Süd-norddeutsche Verbindungsbahn, SNDVB), stavitelé položili do Staré Paky, která se tak stala významným regionálním železničním uzlem. Stojí za zmínku, že SNDVB byla v podstatě matkou ÖNWB, která jí však velikostí brzy značně předčila. Obě společnosti byly v roce 1909 zestátněny a jejich majetek a provoz převzaly rakouské státní dráhy.

Významným mezníkem se pro martinickou stanici stala stavba přípojně tratě do Rokytnice nad Jizerou. Koncesi na stavbu dvacetikilometrové dráhy údolím horní Jizery obdrželi 29. srpna 1898 majetník jilemnického velkostatku Jan hrabě Harrach, textilní průmyslník Josef Haney z Rokytnice, prokurista Theodor Hübner z Jablonce nad Jizerou, okresní starosta Jan Zubatý a starosta Jilemnice František Jerie. Ustavená Společnost místní dráhy Jilemnice – Rokytnice (Localbahn Starkenbach – Rochlitz) vlastnila trať až do zestátnění v roce 1935. V této souvislosti je třeba uvést, že naše stanice nesla nejprve název Jilemnice (Starkenbach), podle nejbližšího města, po připojení místní trati pak Jilemnice-Martinice (Starkenbach-Martinitz) a teprve od roku 1921 Martinice. Po zaboru pohraničí v roce 1938 se stanice stala přechodovou s Velkoněmeckou říší. Byl zde zřízen celní úřad a pasová kontrola. Celní úřad tu setrval až do zrušení celního opatření mezi Protektorátem Čechy a Morava a ostatní říší. Pasová kontrola v Martinicích zůstala až do 3. května 1945, prováděná však byla pouze orgány německými. Protože byla stanice nejen stanicí přechodovou, ale i výměnnou, přebíraly zde německé čtyři vlaky pokračující z Protektorátu do říše.

Těsně po II. světové válce bylo ve stanici zřízeno elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení, které nahradilo původní jednodušší systém zabezpečení s bubnovými klíčovými přístroji. Výstavba započala v červnu 1946 na kunčickém zhlaví s předáním do provozu 10. prosince 1946. V dubnu 1947 byla zahájena výstavba stavědla St. 2. Stavba musela být několikrát přerušena pro nedostatek pracovních sil. Nakonec bylo kompletní elektromechanické zabezpečení uvedeno do provozu 9. června 1948 a slouží dodnes.



Pohled na výpravní budovu od kolejiště, vlevo přístavba pro místní dráhu do Rokytnice nad Jizerou

STAVBY A OBJEKTY VE STANICI

Chloubou stanice je dobře dochovaná výpravní budova čp. 93, která má dvě hlavní, na první pohled jasně odlišitelné stavební fáze. Původně symetricky řešené průčelí se dvěma rizality, které typovému projektu ÖNWB vtiskl její architekt Carl Schlimp (1834–1901), mj. autor zmíněného těšnovského nádraží a řady dalších významných objektů, bylo narušeno v roce 1899. Tehdy pro potřeby nově otevřené místní dráhy do Rokytnice vyrostla třípodlažní přístavba, přimykající se k západnímu průčelí původní výpravní budovy. Zároveň s tím cestující nalezli úkryt před nepohodou díky nové nástupištní verandě. Zatímco původní budova je v prvních dvou podlažích vystavěna nákladněji za použití místně typického, železitého červeného pískovce, doplněného žlutým pískovcem na architektonických člancích, cihelná přístavba si již musela vystačit s omítkou, imitující řádkové kamenné zdivo. Přístavba záchodů, zčásti milosrdně zakrytá nástupištní verandou, pochází z padesátých let 20. století. Stojíme-li zády k výpravní budově, pak po levé ruce máme skladiště zděné z červeného pískovce, pocházející z doby zahájení provozu, spočívající spolu s dřevěným skladištěm na vysoké nakládací rampě. Z roku 1871 pocházejí také novodobě upravená výtopna (neboli topírna či remíza) na opačné straně kolejiště, kde bychom nalezli též strážní domek č. 60 (čp. 96) se samostatnou kůlnou a se záchodem zděnou z pískovcových kvádrů. Domek sloužil původně hlídači dráhy, obsluhujícímu kunčické zhlaví stanice. Tuto funkci dnes plní stavědlo St. 1, postavené v roce 1946 spolu se staničním zabezpečovacím zařízením na kunčickém zhlaví.

Druhé stavědlo St. 2 se nachází na roztockém/jilemnickém zhlaví ve stavědlové věži, postavené v letech 1947–1948. Věž ukrývá svíslé řetězové vedení s rozváděcími kladkami, které spojuje výhybkářský přístroj s drátovody, ovládající návěstidla a výhybky. Zároveň byly odsud obsluhovány závory

9. 6. 1948

Uvedeno do provozu stávající elektromechanické staniční
zabezpečovací zařízení

přilehlého železničního přejezdu. Vpravo od výpravní budovy je také situována vodárna se studnou, postavená podle typového plánu pro vodárny II. třídy v roce 1871. V horní části budovy se nalézají dvě ocelové nýtované válcové nádrže o objemu 2 × 35 m³ a průměru 4 m.



Vlak vedený lokomotivou 313.4 před výpravní budovou kolem roku 1910

Dochováno je rovněž potrubí ze studny k nádržím a odtud do kolejiště k vodním jeřábům. Stojatý parní kotel, parní stroj ani čerpadla zde bohužel – na rozdíl od rovněž památkově chráněné vodárny v žst. Ústí nad Labem-Střekov – nezůstaly. Systém zbrojení parních lokomotiv vodou byl zakončen dvěma vodními jeřáby soustavy Spitzner, po jednom na každém zhlaví. U jeřábu na roztockém/jilemnickém zhlaví se nalézá popelová jáma, která sloužila k vysypávání popelníků u parních lokomotiv. Popel byl následně ručně vynášen na betonovou plochu mezi kolejemi, poté opět ručně překládán na vagony a odvážen na skládku. Obraz stanice spoluvytváří třicet osvětlovacích stožárů, z toho sedmáct ocelových a třináct dřevěných.

6. 6. 2016

Prohlášení stanice kulturní památkou



Pohled na roztocké/jilemnické zhlaví stanice. Vlevo vodní jeřáb a vodárna, v pozadí stavědlová věž St. 2