

URZĄDZENIA ZABEZPIEZAJĄCE

Stacja dysponuje pięcioma torami transportowymi i sześcioma torami manipulacyjnymi z czternastoma centralnie i pięcioma ręcznie nastawianymi. Na roztockiej /jilemnickiejm zwrtnicy znajduje się przejazd kolejowy z mechanicznym zabezpieczeniem przejazdowym i przedzwonieniem Trójlistek, owładanym z wieży nastawczej St2. Eksploatacja jest zabezpieczana elektromechanicznym stacyjnym zabezpieczeniem 2. kategorii z mechanicznymi urządzeniami sygnałowymi. Sercem systemu jest urządzenie sterujące typu RANK, umieszczone w biurze transportowym w budynku ekspedycyjnym. Zestaw ze skrzyniowym blokiem początkowym, spoczywającym na urządzeniu zamykającym i włączającym z deską poziomą, na której jest umieszczony kolejowy relief stacji. Urządzenie obsługiwane przez zawiadowcę stacji, jest połączone kablami z dwoma urządzeniami zwrtnicznymi typu 5007 na zwrtnicach obsługiwanych sygnalistami. Urządzenie zwrtnicze St2 jest oprócz tego wyposażone owładaniem szlabanów za pośrednictwem skrzyni przewodowej z korbą.



Urządzenie zwrtnicze na zwrtnicy St1

Semafor wjazdowy JS w pozycji Szybkość 40 km/godz. i ostrzeżenie



Semafor grupujący Se1. W głębi semafor odjazdowy i wieża ciśnień



Semafor wjazdowy S sygnalizujący Szybkość 40 km/godz



Tarcza ostrzegawcza PFS w pozycji Ostrzeżenie

SEMAFORY



Zastony na tarczy ostrzegawczej PFS

Z wyjątkiem tarcz ostrzegawczych z kierunku Kunčič nad Labem ruch na stacji jest sterowany kompletnie semaforami mechanicznymi. Wysoką wartość prezentuje ich wyjątkowa różnorodność rodzajowa; chodzi o semafony wjazdowe i wyjazdowe w wykonaniu jedno-, dwu, i trzyramiennym, semafora mechanicznego i semafora grupującego. Wyjazdowe semafony są trzy, w tym dwa z dwoma ramionami semaforowymi, jeden trzyramienny w kierunku Jilemniczy. Semafony wjazdowe są kryte trzema samodzielnymi tarczami ostrzegawczymi, w kierunku Roztok i Jilemnicze mechanicznymi z kolistą deską przechylającą z żółtą tarczą. Semafony wjazdowe są w wykonaniu jednoramiennym, w zależności od ilości torów, zawsze po trzech na każdej zwrtnicy. Zestaw dopełniają wyjątkowo dochowane semafony grupujące, wysyłające sygnały na przesunięcie. Podobnie jak w przypadku tarcz ostrzegawczych, tworzy je deska przechylająca, jednak czterokrawędziowa, postawiona na grot, w wykonaniu niebiesko – białym ze zwisającymi szczyrbkami. Na każdej zwrtnicy znalazłbyśmy dwie. Wszystkie semafony mechaniczne są wyposażone wyciągiem latarkowym z latarniami i zasłonami w razie potrzeby sygnalizowania o zmroku lub podczas ograniczonej widoczności. Owładanie semaforów wykonywane jest drutowodami prowadzonymi mostkami przewodowymi w stalowych słupkach, znajdującymi się w przestrzeni toru stacyjnego w krytych rowkach betonowych. W miejscach zmiany kierunku znajdują się ciągi zastąpione łańcuchami. Naciąganie ciągów na długich odcinkach zabezpieczone jest dźwigniowymi dociągaczami, umieszczonymi przed tarczami ostrzegawczymi i semaforami wjazdowymi.

Tekst Petr Freiwillig z użyciem projektu na ogłoszenie rzeczy zabytkiem kultury, przygotowanego przez Ing. L. Crhą, Ing. P. Pěničką, J. Staňkiem, Ing. J. Vydrą, L. Mejvaldem, L. Stirandem i J. Ullrichem.

PRZYSZŁOŚĆ?

Ilość stacji kolejowych wyposażonych semaforami mechanicznymi maleje z roku na rok wraz z postępującą modernizacją sieci kolejowych w Republice Czeskiej. Jest widoczne, że kwestią kilku lat będzie ich zupełny zanik. Usiłowania Państwowego Konserwatora Zabytków idą w kierunku zachowania przynajmniej jednej stacji w naszej sieci kolejowej, która jest zgodna z obowiązującą legislacją i przepisami transportowymi. Dziesiątki lat funkcjonujący system zostałby nadal i mógłby przynieść radość i pouczenie dalszym generacjom. Można się domyśleć, że takim miejscem mogłyby być właśnie Martinice v Krkonoších.



Semafor zwrtniczy w pozycji Jazda w kierunku bezpośrednim

GPS współrzędne:
N 50.5808922°, E 15.5413414°

Podczas zwiedzania stacji obowiązuje surowy zakaz wchodzenia na tory!

Więcej informacji na:
www.npu.cz/uop-li
sekcja prezentace památek
www.nadrazimartinice.cz

Połączenie kolejowe:

stacja Martinice v Krkonoších, trasa Chlumec nad Cidlinou – Trutnov, Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou

W roku 2016 wydał NPÚ, ÚOP w Libercu we współpracy z Krajem Libereckim w ramach projektu Prezentacja Zabytków.
ISBN 978-80-87810-17-0



ÚZEMNÍ ODBORNÉ PRACOVISŤE
V LIBERCÍ

Liberecký
kraj



MARTINICE
W KARKONOSZACH
stacja kolejowa



Lokomotywa 434.2175 wjeżdżająca na stację z Rokytnicy w 1977r

Stacja kolejowa Martinic v Krkonoších prezentuje unikatowy sareał w ramach Republiki Czeskiej, dokumentujący w wyjątkowej całości system zarządzania i zabezpieczenie ruchu kolejowego w ciągu XX wieku. Jej najbardziej charakterystycznym znakiem są semafony mechaniczne, jednak obraz historyczny stacji odtwarza również żuraw wodny, jama popiołowa, słupy oświetleniowe, zawory mechaniczne, a także budowle, przede wszystkim budynek ekspedycyjny, wieża ciśnieniowa, parowozownia, magazyn, posterunek dróżnika i oba posterunki zwrotnicze. Zachowane obiekty i urządzenia pochodzą z lat 1871–1948, i reprezentują transport kolejowy w szczytowym okresie jego rozwoju. Sama budowa trasy kolejowej z Velkiego Oseka do Trutnova-Poříčí, na której znajduje się stacja, przypada na okres budowlanej gorączki kolejowej na początku lat siedemdziesiątych XIX wieku, kiedy to budową znaczących ogólnokrajowych tras zajmowały się mocne prywatne spółki kolejowe. Do tych największych należała Austriacka Kolej Północno – Zachodnia, mająca wybitną pozycję właśnie na Podgórzu Karkonoskim. Budowa trasy łączącej do Rokytnicy nad Jizerou, która rozpoczyna się w Martinicach, pochodzi z okresu budowania kolei miejscowych na przełomie XIX i XX wieku, kiedy to inicjatorami tych inwestycji były samorządy, arystokracja a przede wszystkim miejscowi fabrykanci. Wartość zabytkową areału wyraźnie zwiększa fakt, że urządzenie zabezpieczające stacji nadal funkcjonuje. Stacja kolejowa Martinice v Krkonoších jest od roku 2015 Nieruchomym Zabytkiem Kultury zapisanym w Spisie Urzędowym Zabytków Kultury Republiki Czeskiej pod numerem rejestrowym 105843.

HISTORIA

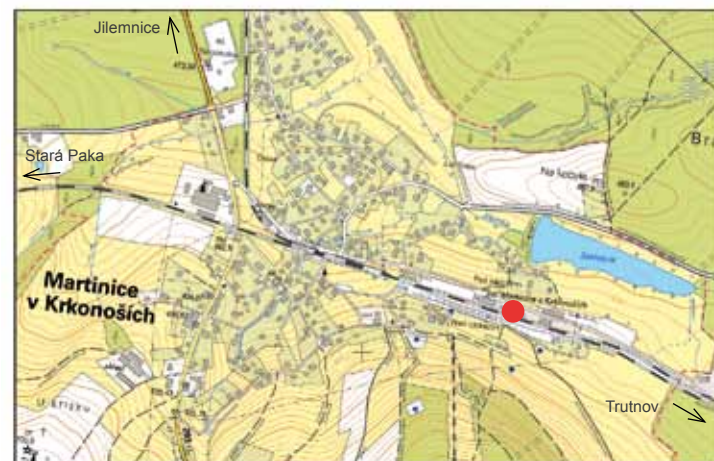
Pierwszy pociąg wjechał na dworzec martinicki w dniu 1 czerwca 1871. Doszło więc do połączenia dwóch gotowych już odcinków z Trutnova - Poříčí do Kunčic nad Labem i z Velkiego Oseka do Ostroměřa, na których rozpoczęto eksploatację już w dniu 21 grudnia 1870. Koncesję na budowę ponad stukilometrowego odcinka trasy kolejowej z obszaru Polabi do Podgórza Karkonoskiego, gdzie Martinice, leżące 482 metrów nad poziomem morza, są najwyższym punktem, uzyskała 8 września 1868 spółka Austriacka Kolej Północno – Zachodnia (Österreichische Nordwestbahn, ÖNWB). Za czterdzieści lat

ZNACZĄCE DATY POŁĄCZONE Z HISTORIĄ STACJI:

1. 6. 1871

Rozpoczęcie ruchu na odcinku Ostroměř – Kunčice nad Labem trasy z Velkého Oseku do Trutnova-Poříčí

swego istnienia (1869–1909) zbudowała ona prawie półtora tysiąca kilometrów tras, przy tym pole jej głównego działania leżało na Ziemiach Czeskich. Trasa główna spółki łączyła przez Znojmo, Havlíčkův Brod, Nymburk, Mělník i Ústí nad Labem-Střekov stolicę rzeszy Wiedeń, gdzie miała swoją siedzibę, z Děčínem. Nasza trasa z Chlumca nad Cidlinou (ewent. Velkego Oseku) do Trutnova-Poříčí umożliwiała połączenie z Kralovcem a tym samym z pruską siecią kolejową. Połączenia z miastami i fabrykami, które trasa mijiała, umożliwiały krótkie trasy łączące z Ostroměřa do Jičína, z Kunčic nad Labem do Vrchlabí



7. 2. 1899

Rozpoczęcie ruchu na kolei miejscowej z Martinic v Krkonoších do Rokytnice nad Jizerou

i z Trutnova do Svobody nad Úpou. Krzyżowanie z trasą kolei Pardubicko-Libereckiej, lub Południowo-Północno- Niemieckiej kolei łączącej (Südnorddeutsche Verbindungsbahn, SNDVB), położyli budowniczy do Novej Paki, która stała się tym samym znaczącym regionalnym węzłem kolejowym. Warto wspomnieć, że SNDVB była matką ÖNWB, która ją jednak swymi rozmiarami szybko znacznie wyprzedziła. Obie spółki zostały upaństwowione w roku 1909 a ich majątek i eksploatację przejęły austriackie koleje państwowe. Znaczącym punktem zwrotnym stacji martinickiej stała się budowa trasy łączącej do Rokytnicy nad Jizerou. Koncesję na budowę dwudziestokilometrowego odcinka trasy przez górną dolinę rzeki wydano 29 sierpnia 1898, otrzymali ją Jan hrabia Harrach, właściciel fabryki tekstylnej Josef Haney z Rokytniye, prokurent Theodor Hübner z Jablonca nad Jizerou, wójt powiatowy Jan Zubatý i burmistrz Jilemniczy František Jerie. Założona spółka Kolej Miejskowa Jilemnice – Rokytnice (Localbahn Starkenbach – Rochlitz) była właścicielem trasy aż do upaństwowienia w roku 1935. W związku z tym należy podać, że stacja posiadała najpierw nazwę Jilemnice (Starkenbach), następnie Jilemnice-Martinice (Starkenbach-Martinitz) i dopiero od roku 1921 Martinice.

Począwszy od zabrania pogranicza w latach okupacji Martinice pełniły funkcję stacji wymiennej i przejścia z Rzeszą Wielkoniemiecką, swoje miejsce miał tu urząd celny i kontrola paszportowa. Rok po wyzwoleniu w czerwcu 1946, rozpoczęła się sposobem brygadowym budowa elektromechanicznego urządzenia zabezpieczającego z mechanicznymi semaforami, którą ukończono w pełnym rozmiarze w dniu 9 czerwca 1948. Służy ona niezawodnie po dziś dzień.

9. 6. 1948

Wprowadzono do eksploatacji obecne elektromechaniczne urządzenie zabezpieczające stację



Widok na budynek ekspedycyjny od strony torów, z lewej strony przybudówka kolei miejscowej do Rokytnicy nad Jizerou

BUDOWY I OBIEKTY NA STACJI

Chlubą stacji jest dobrze utrzymany budynek ekspedycyjny nr 93, który ma dwa główne etapy budowlane. Pierwotnie symetryczne rozwiązanie frontu z dwoma ryzalitami, które typowemu projektowi ÖNWB wcisnął jej architekt Carl Schlimp (1834–1901), zostało naruszone w roku 1899. Wtedy dla potrzeb nowo otwartej kolei miejscowej do Rokytnicy wyrosła trzypiętrowa przybudówka, przymykająca się do frontu zachodniego. Równocześnie z tym podróżni znaleźli schronienie przed niepogodą pod nową werandą peronową. Pierwotny budynek jest na pierwszych dwóch piętrach, jest zbudowany kosztowniej z wykorzystaniem typowo miejscowego, żelazistego piaskowca czerwonego, dopelnionego piaskowcem żółtym, ceglanej przybudówce musiał wystarczyć tynk, imitujący rzędowy mur kamienny. Budowa ubikacji, które częściowo miłosiernie zakrywa weranda peronowa, pochodzi z lat pięćdziesiątych XX wieku. Jeżeli stoimy tyłem do budynku ekspedycyjnego, to z lewej jego strony mamy murowany magazyn, pochodzący z okresu rozpoczęcia eksploatacji, umieszczony wraz z magazynem drewnianym na rampie nakładowej. Z roku 1871 pochodzi wspólnie wyposażona parowozownia na odwrotnej stronie układu torów, gdzie znajduje się też posterunek dróżnika nr 60 (nr ew. 96) z szopą i ubikacją, murowana z piaskowcowych ciosów. Domek służył pierwotnie dróżnikowi szlabanowemu i zwrotniczemu obsługującemu kunčické głowice grupy torów na stacji. Funkcję tę pełni obecnie nastawnica St1, zbudowana w roku 1946. Druga nastawnica St2 znajduje się na roztockiej/jilemnickiej zwrotnicy w wieży nastawczej zbudowanej w latach 1947–1948. Wieża ukrywa zwiste łańcuchowe prowadzenie z kładkami rozrządowymi, które łączą urządzenie rozjazdowe, regulujące urządzenia sygnałowe i rozjazdy. Były też stąd obsługiwane szlabany przyległego przejazdu kolejowego. Na prawo od budynku eksploatacyjnego jest też umieszczona wieża ciśnieniowa ze studnią z roku 1871. W jej górnej części znajdują się dwa stalowe nitowane pojemniki cylindrowe o pojemności 2 x 35 m³. Dochowane są również przewody rurowe ze studni do pojemników i stąd do układu torów i żurawi wodnych. Niestety nie zachowały się stojący kocioł parowy, maszyna parowa ani pompy. System uzbrojenia lokomotyw parowych został zakończony dwoma dźwigami wodnymi marki Spitzner, po jednym na każdej zwrotnicy.



Pociąg ciągnięty przez lokomotyw! 313.A przed budynkiem ekspedycyjnym około roku 1910

Przy dźwigu na roztockiej/jilemnickiej głowicy znajduje się jama popiołowa, która służyła do wysypywania popiołu z lokomotyw parowych. Następnie był popiół wyrzucany łopatami na zewnątrz i wywożony na wysypisko. Obraz stacji współtworzy trzydzieści słupów oświetleniowych, w tym siedemnaście stalowych i trzynaście drewnianych.

6. 6. 2016

Ogłoszenie stacji zabytkiem kultury



Widok zwrotnicy na stacji roztockiej/jilemnickiej. W głębi wieża zwrotnicza St2