

109-5-104

63 lister

2.9.2009 Junt

5

Bei der Trassierung waren Herrn Dr. Hruška die Hände sehr gebunden (ich war in der Zeit bei der Wehrmacht). Er durfte ausser der NS-Achse keine weitere Tunnelstrecke planen und war daher gezwungen die Strecke in Norden und Süden in je 6 Zweige zu verästeln. Dadurch entstand zwar eine Art Netz, welches die meisten Prager Gebiete erschloss, aber sehr an Umwegführungen litt und mit der übertriebenen Verästelung (die von Präs. Niemeyer aber gefordert war) zu den bisherigen Schnellbahn - (und Strassenbahn!) erfahrungen in völligem Gegensatz stand.

Da nun durch die ungemein starke Tunnelbelastung nach den bisherigen Signalsystemen grösste Schwierigkeiten aufgetreten wären, arbeitete ich ein sehr vereinfachtes Signalsystem aus, welches eine wesentlich verbilligte Vermehrung der Zwischensignale ermöglicht hätte, wodurch das Zugsintervall zu verringern gewesen wäre. Sein Hauptvorteil besteht in der Vermeidung jeglicher Relais. Gleichzeitig arbeitete ich die Grundlage für ein Modell dieses Signalsystems aus, welches gebaut wurde und sinnfällig die Arbeitsweise zeigt.

Auch für das pünktliche Eintreffen der Züge an den Vereinigungsstellen wurde eine Signalapparatur entworfen.

Für den elektrischen Teil des Wagens wurden ebenfalls die wichtigsten Grundlagen geschaffen. So wird z.B. auch die Nutzbremse angewendet, die auf den langen Gefällsstrecken einen erheblichen Teil des vorher aufgewandten Stromes zurückzugewinnen ermöglicht.

Für die übrigen Details der ST-Bahn, wie Oberflächenhaltstellen, Untergrund- und Verzweigungsbahnhöfe wurden Pläne ausgearbeitet. Einige Modelle befinden sich davon in Arbeit.

Besonders eindringlich habe ich mich dann mit dem die ST-Bahn ergänzenden Verkehrsnetz beschäftigt und für beides die mutmasslichen Belastungspläne ausgearbeitet. Auch ein Regulierungsplan der Altstadt und der benachbarten Gebiete für dieses Verkehrsnetz entstand in Zusammenarbeit mit Dr. Ing. Hruška. Diese Arbeiten hatten allerdings sehr darunter zu leiden, dass uns festgesetzte Planungsgrundlagen durch willkürliche Abstriche verstümmelt wurden.

6

Die von mir ausgearbeitete Denkschrift über die ST-Bahn, zu der die Plangrundlagen mit starker Beihilfe von Dr.Hruška und auch Ing.Vlček zusammengetragen wurden, stellt zwar eine sehr ausführliche Arbeit dar, die dem Präs.Niemeyer so eingeengt, den Benheiten noch ein Höchstmaß an Genauigkeit verliehen. Wie schon erwähnt, wurden die Pläne entzogen, wodurch die Arbeit

Zum Strassenregulierung habe ich eine Lösung des Hyberner Strassenverkehrs mir aufgezwungene Strassenentnahme und nach meinem Grundriss entwickelt war,

befasste ich mich mit den Voraussetzungen für die Überbrückung des Hibernerbahnhofes, sowie die Voraussetzungen für ein Sofortprogramm der Verkehrs

1918/19

PRAG - PRA

Die Verkehrsfläche
und das Einbahn
Plochy určité,
jednosměrných

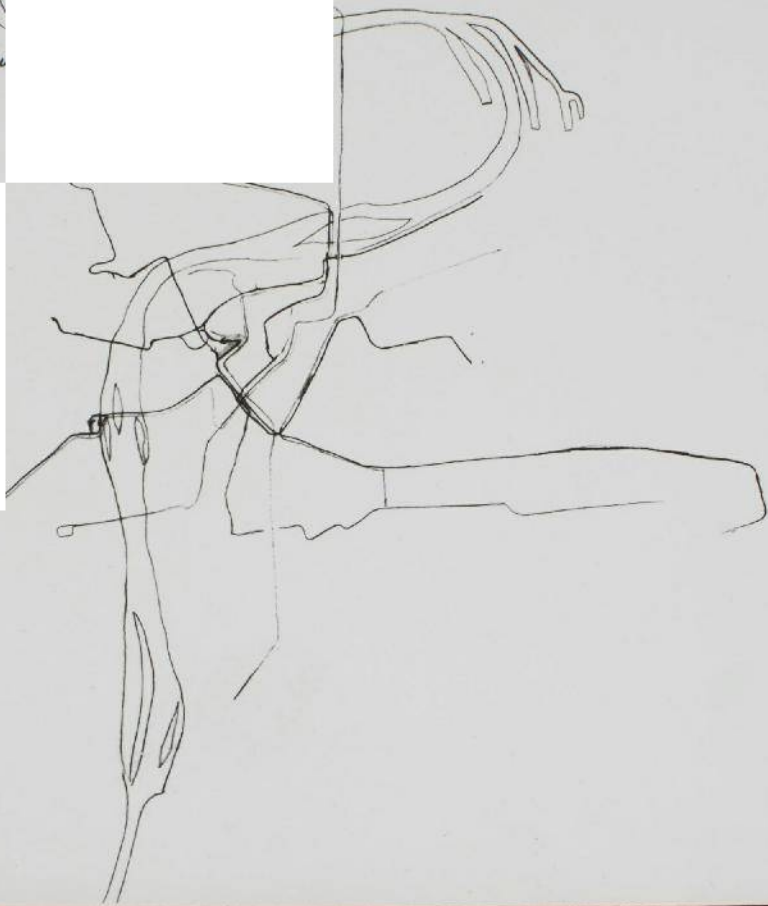


aufgezeichnete Verkehrsrichtung
erlaubter einbahniger
geplante Verkehrsfläche
projektierte Fläche pro Fahrspur

PRAG / PRA

Autobusnetz

Sit' au



10
Achim 16.1.58



27

1. die Verschiebung des Rohanbahnhofs mehr nach Osten,
2. die Umgestaltung der Südbahnhöfe auf Veranlassung des Herrn Prof. Veletovský,
3. die Weglassung der Pankrazer Bahn und des Pankrazer Bahnhofs,
4. die Verbindung der Nordweststrecken Kladno und Schlan in Hostiwitz und Weiterführung der Güterstrecken unter Barandow in die Güterstrecke durch das Reuthal,
5. die Verlegung des neuen Verschiebebahnhofs nach Sterbohol.

Auch bei dieser Lösung, die schon endgültig schien, ist man nicht stehen geblieben.

Es waren Einwendungen von den Vertretern der Re zu starker Belastung des östlichen Geländes mit fahrtslinien.

Es wurde daher dem Eisenbahnreferenten aufgetra das ganze Eisenbahnnetz von Prag zu revidieren

Betrifft: Eisenbahn:

I. Vorschlag, d.i. was bis
Eisenbahnverwaltung vere

1.

2.

3.

4. Sm

Ortsübergabebahnhöfe: 5.-14. Wissotschan, Lieben, Troja, Maleschitz, Strasnitz, Reuth, Branik, Kohlfelden, Ninonitz, Roter Berg

c) Strecken:

1. Verbindung - Troja - Wissotschan - Maleschitz
2. Kohlfelden - Reuth - Werschowitz - Radotin - Reuth - Werschowitz.
3. Verbindungsstrecken zum künftigen Verschiebebahnhof Sterbohl.

II. Vorschlag: d.i. mit größeren Veränderungen des Vorschlages

1. von Herrn Präsidenten Niemeyer genehmigt.

A. Personenverkehr:

- a) Hauptbahnhof mit Postbahnhof (3 Altern.)
- b) Strecken nach Norden bleiben mit verbessernden Details.
- c) Strecken nach Süden:
 4. Pilsen - bleibt auf dem rechten Ufer bis Branik, dort weitere Verzweigung.
 5. Kladno und Schlan, über Werschowitz um

6

d) A

1

2

B. G

2. Veitsberg

3. Güterbahnhof Werschowitz

Ortsgüterbahnhöfe Selz, Rosenbühl, Ninonitz, Rüben, Rusin
u.a.

c. Strecken: dem Vorschlage I. und den Strecken des Personenverkehrs angepaßt.

S o f o r t p r o g r a m m .

I. Etappe.

1. Strecke Selz - Troja. Lieben - Hauptbahnhof
2. Hauptbahnhof und Postbahnhof
3. Abstellbahnhof - Nord/Ost
4. Güterbahnhof Rohan oder Ost
5. Werkstättenbahnhof - Bieschowitz
6. Verbindungsgüterstrecke Troja - Maleschitz

II. Etappe.

1. Südbahnhöfe.
2. Strecke - Werschowitz - Pankrats - Ninonitz - Hostiwitz
3. Verschiebebahnhof Dubetsch oder Sterbohol.

III. Etappe.

1. Strecke: Weinberge - Branik . Radotin.
2. Verbesserungen der Strecken im Prager Raume.

Einzelbearbeitungen von Straßenplätzen, Straßen
anderen Verkehrsbändern usw. im Zusammenhang mit
Baugesuchen und einigen Umgestaltungsmaßnahmen n

hier

kehr

die

begu

lung

führ

t vorliegt, waren die in Anbetracht der augen
verhältnisse notwendigen Industriestandortpl
ierig. Zahlreiche Gesuche auf Erweiterung be
rien wie aber auch Niederlassung völlige ne
ihre städtebauliche Eingliederung in den Ge
t Prag bearbeitet.

Wehr

eine

an d

T ä t i g k e i t s b e r i c h t .

- I. Im ersten Halbjahr (April bis September 1930) erstreckte sich die Tätigkeit auf die Planungsausschüsse der Planungskommission. Es wurden folgende Aufgaben mitbearbeitet:
- A. Festlegung der Autostrassen und der wichtigsten Grundzüge. Vorbesprechungen mit dem Reg. Baumeister Grothe.
 - B. Festlegung des Hauptstraßennetzes.
 - C. Generelles Projekt der Eisenbahnen im Raume Prag.
 - D. Untersuchung über die Möglichkeit des Baues einer Unterpflasterbahn, Vorbesprechungen mit Dipl.Ing.Kruckenbergl und Dir. Heuer.
 - E. Im Zusammenhange mit der Planung des Autobahnnetzes und des Hauptstraßennetzes Klärung der verschiedenen Brückenbauaufgaben in Zusammenarbeit mit Dipl.Ing. ...
 - F. Klärung der Abwasserfragen.
 - G. Zusammenarbeit mit Gartengestalter Matthes bei der Flächenplanung.
 - H. Mitarbeit bei den verschiedenen architektonischen Projektierungen der wichtigsten Neugestaltungen:
 - 1.) Moldauufergestaltung
 - 2.) Bebauung der Haupttransversale

J
K

B. De

Vo

nu

I.



62