

SICHERUNGSANLAGE

Der Bahnhof verfügt über fünf Verkehrs- und sechs Manipulationsgleise mit vierzehn zentral und fünf manuell gestellten Weichen. An der Weichenstraße in Richtung Rostoky/Jilemnice befindet sich ein Bahnübergang mit einer vom Stellwerk Stw2 aus bedienten mechanischen Bahnübergangssicherungsanlage und dem Vorläuteapparat Kleeblatt.

Der Betrieb wird von einer elektromechanischen Bahnhofs-Sicherungsanlage der 2. Kategorie mit mechanischen Signalen abgesichert. Das Herz des Systems bildet das Steuergerät vom Typ RANK, das sich im Verkehrsbüro im Empfangsgebäude befindet. Es besteht aus einem Blockkasten, der auf der Sperr- und Schaltvorrichtung steht, mit einer waagerechten Platte, auf der sich das Gleisrelief des Bahnhofs befindet. Das Gerät, das vom Fahrdienstleiter bedient wird, ist durch Kabel mit den zwei Weichenstellanlagen vom Typ 5007 in den Stellwerken verbunden, in denen die Weichenwärter tätig sind. Das Stellwerk Stw2 ist darüber hinaus mit einer Schrankenbedienung mittels Getriebekasten mit Kurbel ausgestattet.



Weichenstellanlage im Stellwerk Stw1.

Einfahrtsignal JS in Stellung Geschwindigkeit 40 km/h und Warnung



Wagenreihungssignal Se1. Im Hintergrund Ausfahrtsignale und der Wasserturm



Einfahrtsignal S, das die Geschwindigkeit 40 km/h signalisiert



Vorsignal PFS in Stellung Warnung

SIGNALE



Blenden am Vorsignal PFS

Unter Ausnahme der Licht-Vorsignale aus Richtung Kunčice nad Labem wird der Betrieb im Bahnhof komplett durch mechanische Signale gesteuert. Von hohem Wert ist deren seltene Vielfalt; es handelt sich um Einfahr- und Ausfahrtsignale in ein-, zwei- und dreiflügeliger Ausführung, mechanische Vorsignale und Wagenreihungssignale. Im Bahnhof gibt es drei Einfahrtsignale, davon zwei mit zwei Signalfügeln und eins, aus Richtung Jilemnice, mit drei Flügeln. Den Einfahrtsignalen gehen drei selbstständige Vorsignale voraus. Bei denen aus Richtung Rostoky und Jilemnice handelt es sich um mechanische Formsignale mit einer klappbaren runden gelben Scheibe. Die Ausfahrtsignale sind einflügelig. Der Anzahl der Gleise entsprechend befinden sich jeweils drei an jeder Weichenstraße. Ergänzt wird die Gesamtheit von den erhaltenen Wagenreihungssignalen, die die Signale zum Rangieren geben. Ähnlich wie die Vorsignale bestehen sie aus einer klappbaren Tafel, jedoch einer viereckigen, auf der Spitze stehenden, in blauweißer Ausführung mit senkrechten Schlitzen. An jeder Weichenstraße sind zwei von ihnen zu finden. Alle mechanischen Signale sind mit Laternenaufzug und mit Laternen und Blenden für die Signalisierung im Dunkeln und bei schlechter Sicht ausgestattet. Die Bedienung der Signale erfolgt über Drahtzüge. Diese werden über Rollen auf kleinen Stahlsäulen entlanggeführt, bzw. im Raum der Bahnhofsgleise in unterirdischen, verdeckten Betonrinnen. An Stellen, an denen sie ihre Richtung ändern, werden sie durch Ketten ersetzt. Ihre Spannung auf langen Abschnitten wird durch Hebelspannwerke gewährleistet, die sich vor den Vorsignalen und Einfahrtsignalen befinden.

ZUKUNFT?

Die Zahl der Bahnhöfe, die mit mechanischen Signalen ausgestattet sind, geht mit der verlaufenden Modernisierung des Eisenbahnnetzes in der Tschechischen Republik von Jahr zu Jahr zurück. Es ist offensichtlich, dass es nur eine Frage weniger Jahre sein wird, bis sie ganz verschwinden. Das Bestreben der staatlichen Denkmalpflege ist es, zumindest einen Bahnhof in unserem Eisenbahnnetz zu erhalten, wo dieses jahrzehntlang funktionierende System im Einklang mit der geltenden Legislative und den Verkehrsvorschriften in Betrieb belassen wird und somit auch den kommenden Generationen Freude bereiten und ihnen zur Belehrung dienen kann. Es liegt nahe, dass es sich bei diesem Bahnhof gerade um Martinice v Krkonošich handeln könnte.



Weichensignal in Stellung Geradeausfahrt

GPS-Koordinaten:
50.5807444N, 15.5411025E

Bei der Besichtigung des Bahnhofs ist das Betreten der Gleisanlage strengstens verboten!

Weitere Informationen unter:
www.npu.cz/uop-li
Abschnitt Präsentation von Denkmälern
www.nadrazimartinice.cz

Eisenbahnverbindungen:

Bahnhof Martinice v Krkonoších, Strecken Chlumec nad Cidlinou – Trutnov, Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou

Herausgegeben vom Nationalinstitut für Denkmalpflege, Zweigstelle Liberec in Zusammenarbeit mit der Region Liberec im Rahmen des Projekts Präsentation von Denkmälern, 2016. ISBN 978-80-87810-16-3



ÚZEMNÍ ODBORNÉ PRACOVISŤE V LIBERCI

Liberecký kraj



MARTINICE
V KRKONOŠÍCH
Bahnhof



Aus Rokytnice in den Bahnhof einführende Lokomotive 434.2175 im Jahr 1977

Die Bahnhofsanlage Martinice v Krkonoších (*Merzdorf*, früher: *Martinitz*) stellt im Rahmen der Tschechischen Republik ein einzigartiges Gelände dar, das das Betriebsleit- und Sicherungssystem der Eisenbahn während des 20. Jahrhunderts in ungewöhnlicher Vollständigkeit dokumentiert. Am charakteristischsten sind die mechanischen Signale. Für das historische Bild des Bahnhofs sorgen jedoch auch die Wasserkräne, die Schlackegrube, die Lichtmasten, die mechanischen Schranken sowie die Gebäude, vor allem das Empfangsgebäude, der Wasserturm, der Lokschuppen, der Güterschuppen, das Wächterhaus und beide Stellwerke. Die erhaltenen Objekte und Anlagen stammen aus den Jahren 1871–1948 und repräsentieren den Eisenbahnverkehr zur Spitzenzeit seiner Entwicklung. Der eigentliche Bau der Eisenbahnstrecke aus Velký Osek (*Groß Wossek*) nach Trutnov-Poříčí (*Trautenau-Parschnitz*), an welcher der Bahnhof liegt, fällt auf die Zeit des Eisenbahnaufiebers Anfang der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts, als starke private Eisenbahngesellschaften für den Bau bedeutender landesweiter Strecken sorgten. Zu den größten gehörte die Österreichische Nordwestbahn, die gerade im Riesengebirgsvorland eine bedeutende Stellung innehatte. Der Bau der in Martinice beginnenden Anschlussstrecke nach Rokytnice nad Jizerou (*Rochlitz*) erfolgte in der Zeit des Baus von Lokalbahn Ende des 19. bis Anfang des 20. Jahrhunderts, wobei Selbstverwaltungen, die Aristokratie und vor allem lokale Industrielle diese Investitionen initiierten. Der Denkmalwert der Bahnhofsanlage wird noch dadurch deutlich gesteigert, dass die Sicherungsanlage des Bahnhofs noch immer voll funktionstüchtig ist. Der Bahnhof Martinice v Krkonoších ist seit 2016 immobiles Kulturdenkmal. Er ist unter der Nummer 105843 im Zentralverzeichnis der Kulturdenkmäler der Tschechischen Republik eingetragen.

GESCHICHTE

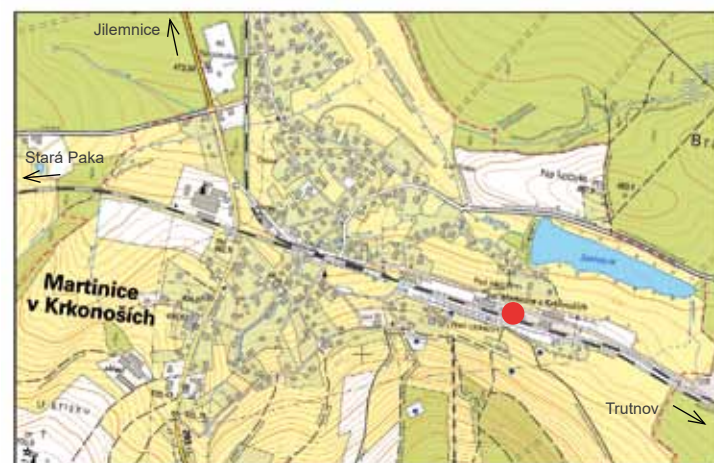
Der erste Zug fuhr am 1. Juni 1871 auf dem Bahnhof Martinice ein. Damit kam es zur Verbindung der zwei bereits fertigen Bauabschnitte aus Trutnov-Poříčí nach Kunčice nad Labem (*Pelsdorf*) und aus Velký Osek nach Ostroměř (*Wostromiersch*), auf denen der Betrieb bereits am 21. Dezember 1870 aufgenommen worden war. Die Genehmigung zum Bau der mehr als einhundert Kilometer langen Bahnstrecke aus dem Elbland ins Riesengebirgsvorland, auf der Martinice mit seinen 482 Metern über dem Meer der höchste Punkt ist, erhielt am 8. September 1868 die Gesellschaft Österreichische Nordwestbahn (ÖNWB). Innerhalb der vierzig Jahre ihrer Existenz (1869–1909)

BEDEUTENDE, MIT DER GESCHICHTE DES BAHNHOFES IN ZUSAMMENHANG STEHENDE DATEN:

1. 6. 1871

Beginn des Betriebs auf dem Abschnitt Ostroměř – Kunčice nad Labem der Strecke aus Velký Osek nach Trutnov-Poříčí

baute diese Gesellschaft fast eineinhalbttausend Streckenkilometer, wobei ihr Haupttätigkeitsfeld in den böhmischen Ländern lag. Die Hauptstrecke der Gesellschaft verband die Reichshauptstadt Wien, wo die Gesellschaft ihren Sitz hatte, über Znojmo (*Znaim*), Havlíčkův Brod (*Deutschbrod*), Nymburk (*Neuenburg an der Elbe*), Mělník (*Melnick*) und Ústí nad Labem-Strékov (*Aussig-Schreckenstein*) mit Děčín (*Tetschen*). Die Strecke aus Chlumec nad Cidlinou (*Chlumetz an der Zidlina*) (bzw. Velký Osek) nach Trutnov-Poříčí ermöglichte den Anschluss an Královec (*Königshan*) und damit an das preußische



7. 12. 1899

Beginn des Betriebs der Lokalbahn aus Martinice v Krkonoších nach Rokytnice nad Jizerou

Eisenbahnnetz. Städte und Fabriken, die nicht direkt an der Bahnstrecke lagen, wurden durch die kurzen Anschlussstrecken aus Ostroměř nach Jičín (*Jitschin*), aus Kunčice nad Labem nach Vrchlabí (*Hohenelbe*) und aus Trutnov nach Svoboda nad Úpou (*Freiheit*) bedient. Die Kreuzung mit der Strecke der Pardubitz-Reichenberger Bahn oder Südnorddeutschen Verbindungsbahn (SNDVB) legten die Erbauer nach Nová Paka (*Neupaka*), das so zu einem bedeutenden regionalen Eisenbahnknotenpunkt wurde. Erwähnenswert ist, dass die SNDVB die Mutter der ÖNWB war, letztere sie an Größe jedoch bald deutlich übertraf. Beide Gesellschaften wurden 1909 verstaatlicht und ihr Besitz und Betrieb von den Österreichischen Staatsbahnen übernommen. Ein bedeutender Meilenstein für den Bahnhof Martinice war der Bau der Anschlussstrecke nach Rokytnice nad Jizerou. Die Konzession zum Bau der zwanzig Kilometer langen Bahnstrecke durch das Tal der oberen Iser erhielten am 29. August 1898 Johann Nepomuk Graf von Harrach, der Textilindustrielle Josef Haney aus Rokytnice, der Prokurist Theodor Hübner aus Jablonec nad Jizerou (*Jablonetz*), der Bezirksobmann Jan Zubatý und der Bürgermeister von Jilemnice (*Starkenbach*) František Jerie. Die gegründete Gesellschaft Localbahn Starkenbach – Rochlitz eignete die Strecke bis zu ihrer Verstaatlichung im Jahr 1935. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass der Bahnhof zunächst den Namen Starkenbach trug, später Starkenbach-Martinitz und erst seit 1921 Martinitz. Beginnend mit der Beschlagnehmung des Grenzlands und in den Jahren der Okkupation erfüllte Martinice die Funktion eines Grenz- und Wechselbahnhofs mit dem Großdeutschen Reich. So fanden hier das Zollamt und die Passkontrolle ihren Platz. Ein Jahr nach der Befreiung, im Juni 1946, begann der Bau der elektromechanischen Bahnhofssicherungsanlage mit mechanischen Signalen, die am 9. Juni 1948 komplett fertiggestellt wurde. Sie dient zuverlässig bis heute.

9. 6. 1948

Inbetriebnahme der bestehenden elektromechanischen Bahnhofssicherungsanlage



Blick auf das Empfangsgebäude von der Gleisanlage, links der Anbau für die Lokalbahn nach Rokytnice nad Jizerou

BAUTEN UND OBJEKTE IM BAHNHOF

Der Stolz des Bahnhofs ist das gut erhaltene Empfangsgebäude Nr. 93, das in zwei Hauptbauphasen entstanden ist. Die ursprüngliche Symmetrie der Frontseite mit zwei Risaliten, die vom Architekten Carl Schlimp (1834–1901) für das typkonforme Projekt der ÖNWB entworfen worden war, wurde im Jahr 1899 gestört. Damals entstand für die Bedürfnisse der neu eröffneten Lokalbahn nach Rokytnice ein an die Westfassade anschließender dreistöckiger Anbau. Gleichzeitig fanden die Fahrgäste unter der neuen Bahnsteig-Veranda Schutz vor schlechtem Wetter. Während das ursprüngliche Gebäude in den ersten zwei Stockwerken unter Verwendung des lokal typischen eisenhaltigen roten Sandsteins, ergänzt von gelbem Sandstein, kostenaufwändiger errichtet wurde, musste sich der Ziegelanbau mit einem Putz begnügen, der ein Naturstein-Schichtenmauerwerk imitierte. Der Toilettenanbau, der teilweise barmherzig von der Bahnsteig-Veranda geschützt ist, stammt aus den fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts. Wenn wir mit dem Rücken zum Empfangsgebäude stehen, dann befindet sich zu unserer Linken ein gemauerter Güterschuppen, der aus der Zeit der Inbetriebnahme stammt und zusammen mit einem hölzernen Güterschuppen auf der Laderampe steht. Aus dem Jahr 1871 stammt der modern hergerichtete Lokschuppen auf der anderen Seite der Gleisanlage, wo wir auch das Wächterhaus Nr. 60 (Hausnr. 96) mit Schuppen und Toilette finden, das aus Sandsteinquadern gemauert ist. Das Häuschen diente ursprünglich dem Schrankenwärter und Weichensteller, der die Weichenstraße in Richtung Kunčice bediente. Diese Funktion erfüllt heute das Stellwerk Stw1, das 1946 gebaut wurde. Das zweite Stellwerk Stw2 befindet sich an der Weichenstraße in Richtung Rostoky (Rostok)/Jilemnice im Stellwerkturnm, der in den Jahren 1947–1948 errichtet wurde. Der Turm verbirgt eine senkrechte Kettenführung mit Verteilungsrollen, die die Weichenstellanlage mit den Drahtzügen zur Steuerung der Eisenbahnsignale und Weichen verbindet. Gleichzeitig wurden von hier aus die Schranken des anliegenden Bahnübergangs bedient. Rechts vom Empfangsgebäude befindet sich auch der Wasserturm mit Brunnen aus dem Jahr 1871. Im oberen Teil des Wasserturms sind zwei genietete Stahlbehälter mit einem Volumen von $2 \times 35 \text{ m}^3$ zu finden. Erhalten sind ebenfalls die Rohrleitungen aus dem Brunnen zu



Von der Lokomotive 313.4 geführter Zug vor dem Empfangsgebäude um 1910

den Behältern und von dort aus zur Gleisanlage zu den Wasserkränen. Leider sind der stehende Dampfkessel, die Dampfmaschine und die Pumpen hier nicht erhalten geblieben. Abgeschlossen wurde das System zur Aufrüstung der Dampflokotiven mit Wasser von zwei Wasserkränen des Systems Spitzner, von denen sich jeweils einer an jeder Weichenstraße befindet. Bei dem Kran an der Weichenstraße in Richtung Rostoky/Jilemnice finden wir eine Schlackegrube, die zum Ausleeren der Aschkästen bei Dampflokotiven diente. Die Grube wurde anschließend mit Schaufeln entleert und die Asche auf den Abladeplatz transportiert. Zum Bild des Bahnhofs gehören auch die dreißig Lichtmasten, von denen siebzehn aus Stahl und dreizehn aus Holz sind.

6. 6. 2016

Erklärung des Bahnhofs zum Kulturdenkmal



Blick auf die Weichenstraße in Richtung Rostoky/Jilemnice. Im Hintergrund der Stellwerkturnm Stw2