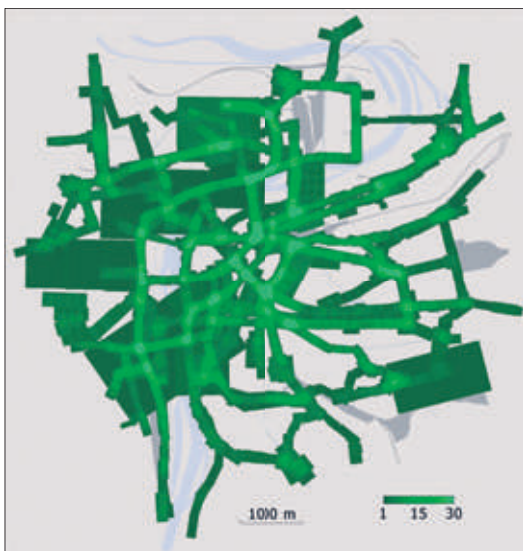
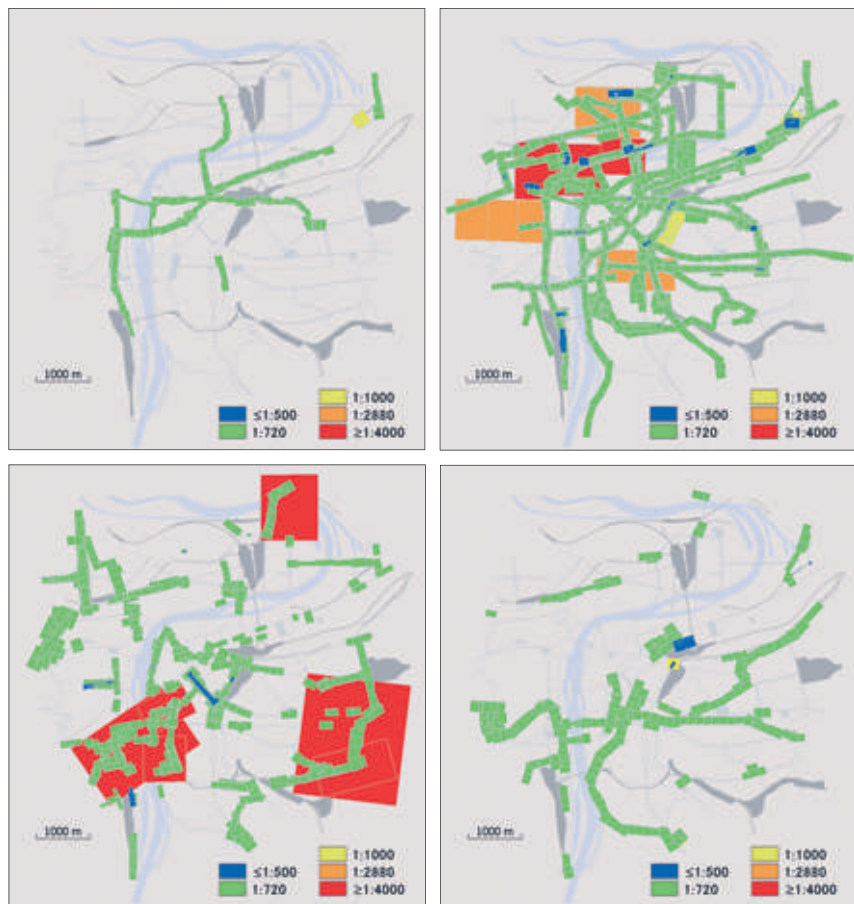


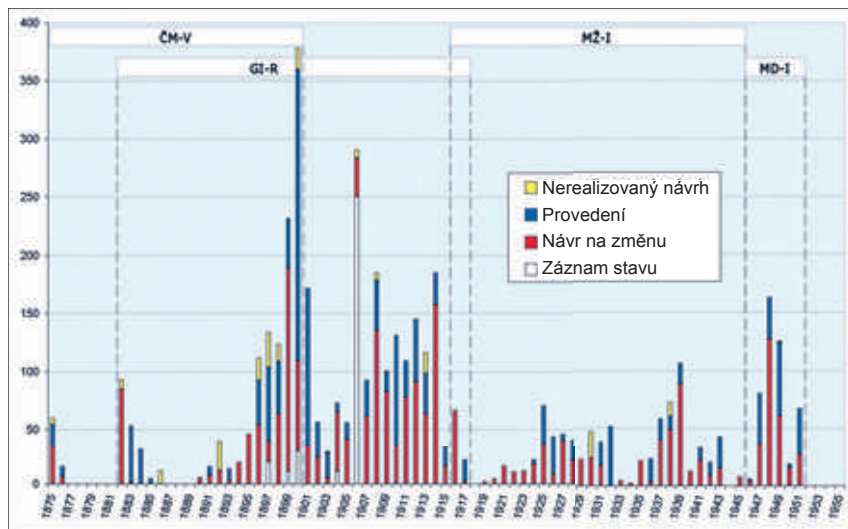
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1 – Naskenované situační plány naskládané přes sebe ve velké místnosti a při pohledu od stropu (nahore vlevo) a „rentgen“ počtu vrstev situačních plánů v daném místě (dole vpravo)



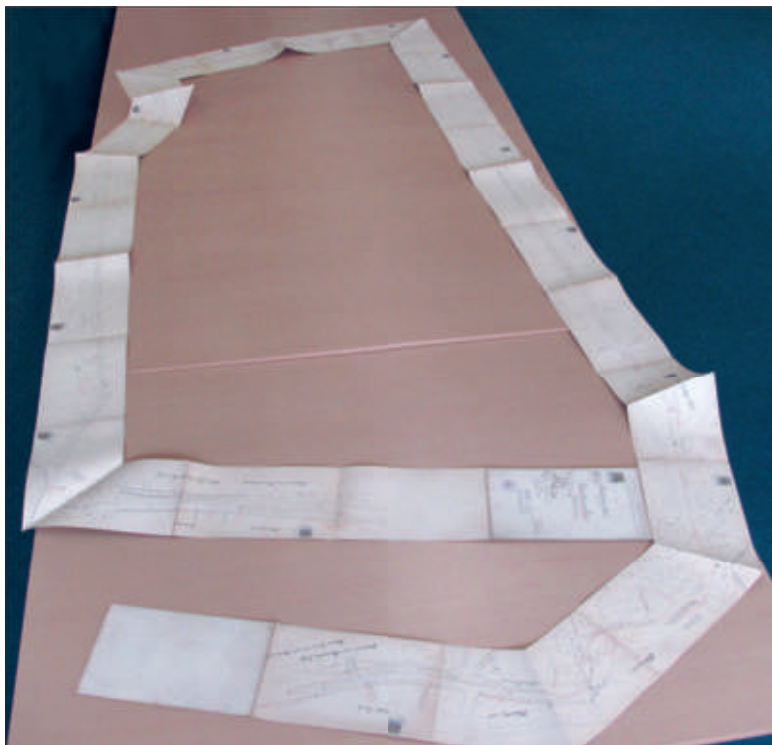
Obr. 2 – Územní rozsah podle archivního fondu ČM (vlevo nahoře), GI/R (vpravo nahoře), MŽ-I (vlevo dole) a MD-I (vpravo dole)



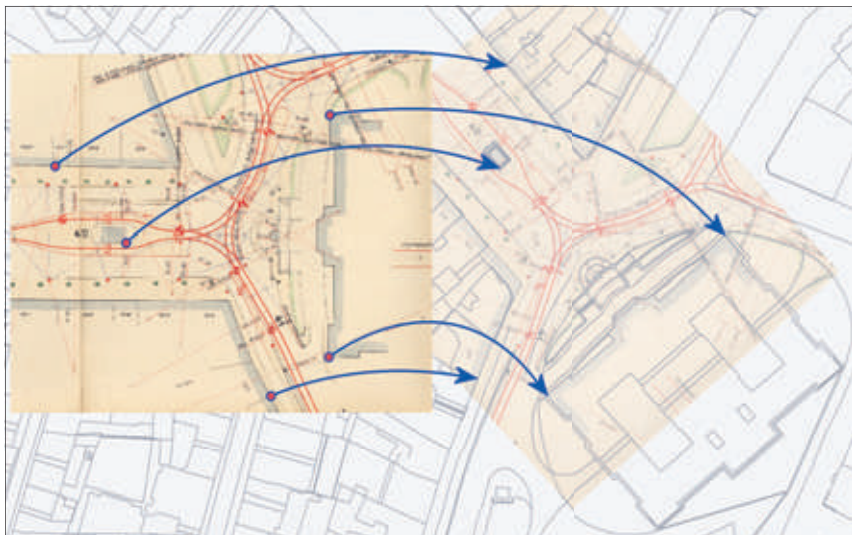
Obr. 3 – Množství nalezených plánů v průběhu let (přepočteno na listu formátu A4)



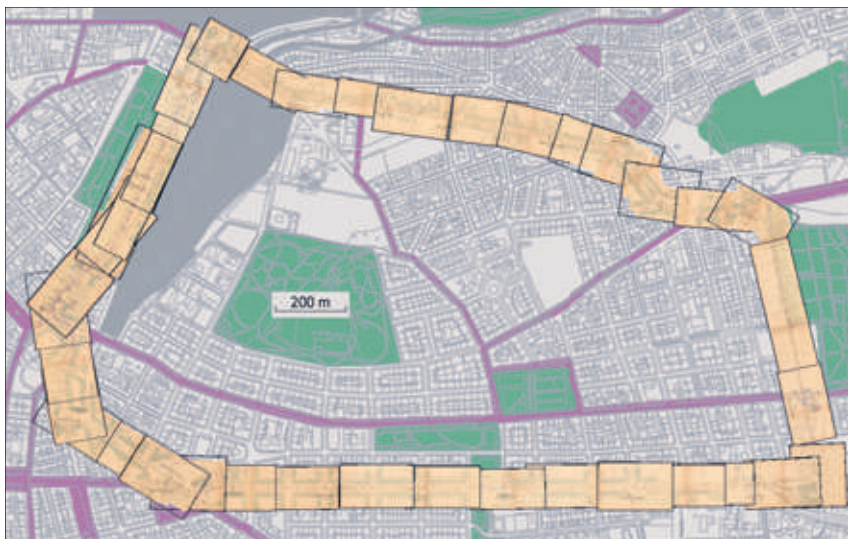
Obr. 4 – Plány podle měřítka (vlevo) a podle roku vyhotovení (vpravo)



Obr. 5 – Situační plán okružní elektrické dráhy Praha–Žižkov–Vinohrady, 1895 (vlevo) a skenování nepravidelné situace postupným přikládáním průhledného skeneru (vpravo)



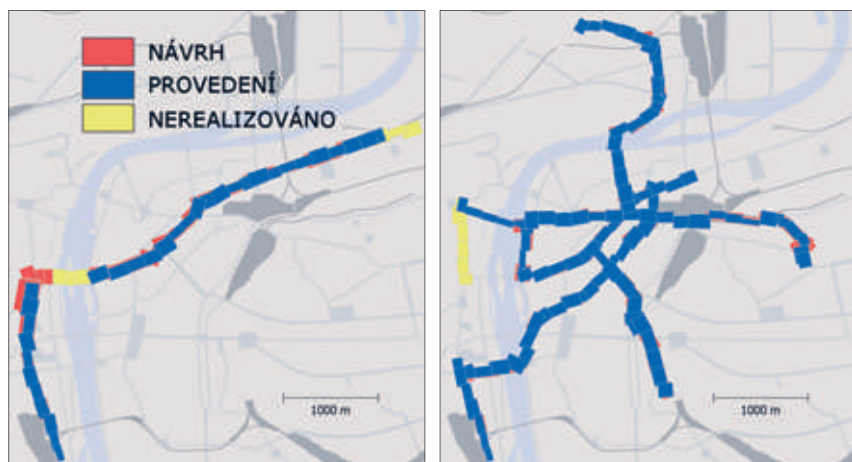
Obr. 6 – Ukázka georeferencování mapy pomocí identických bodů (Václavské náměstí, 1928)



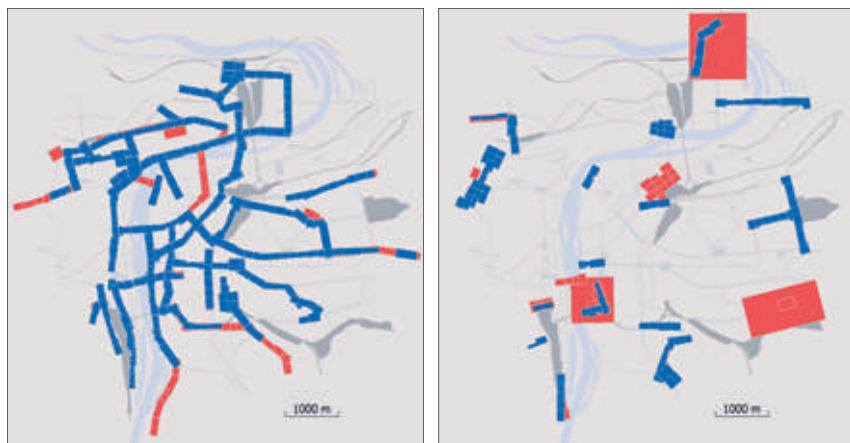
Obr. 7 – Opětovné složení navazujících dílů v georeferencovaných pozicích (Praha–Žižkov–Vinohrady, 1906)



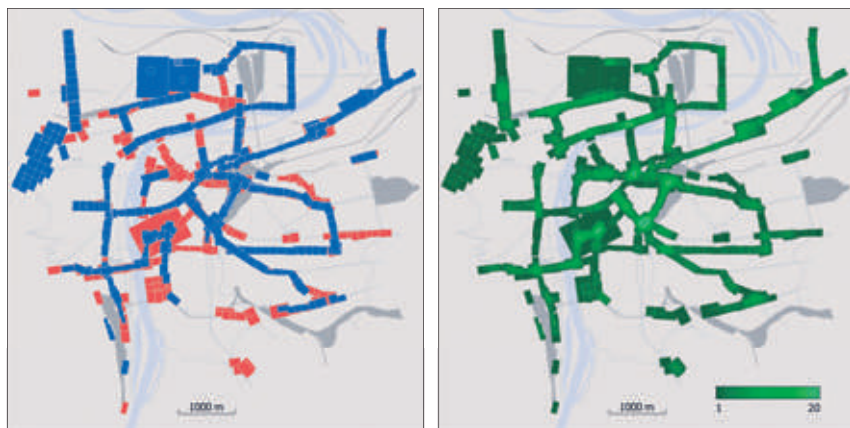
Obr. 8 – Normalizované výřezy stejné lokality (křižovatka Těšnov) z více map



Obr. 9 – Projekt první tratě koňky Karlín–Smíchov (vlevo) a rozšíření v letech 1882–85 (vpravo)



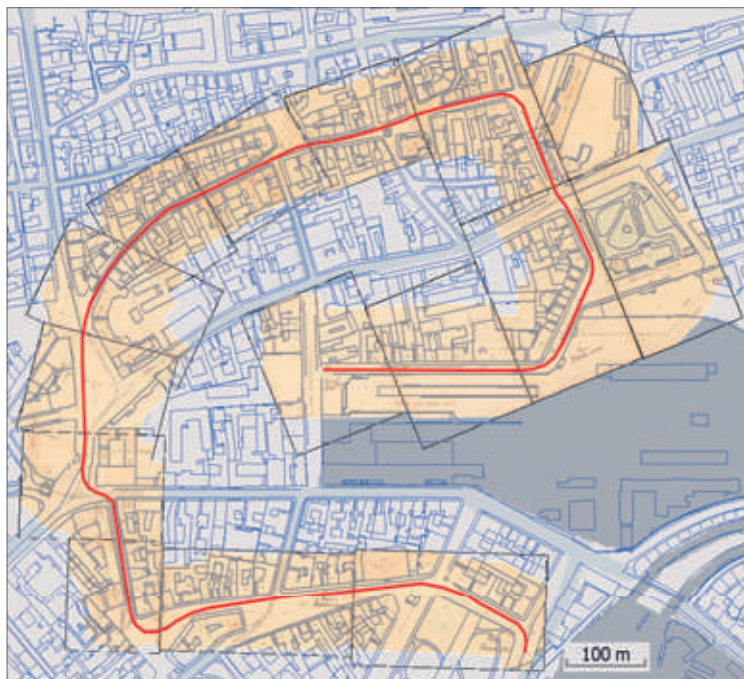
Obr. 10 – Situační plány k nově postaveným tratím Elektrických podniků do roku 1914 (vlevo) a po roce 1920 (vpravo)



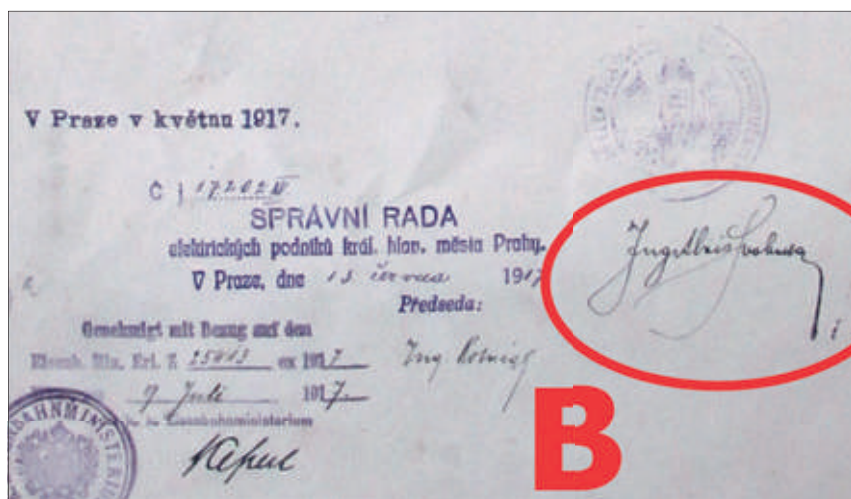
Obr. 11 – Rekonstrukce a rušení tratí podle návrhu a provedení (vlevo) a intenzita rekonstrukcí podle míst (vpravo)



Obr. 12 – Hromadné změny zastávky v letech 1914–1917 (vlevo) a úpravy kvůli změně na pravostranný provoz v letech 1938–1939 (vpravo)



Obr. 13 – Neuskutečněné návrh tratě Florenc–Bolzanova (zpětně poskládaný situační plán)



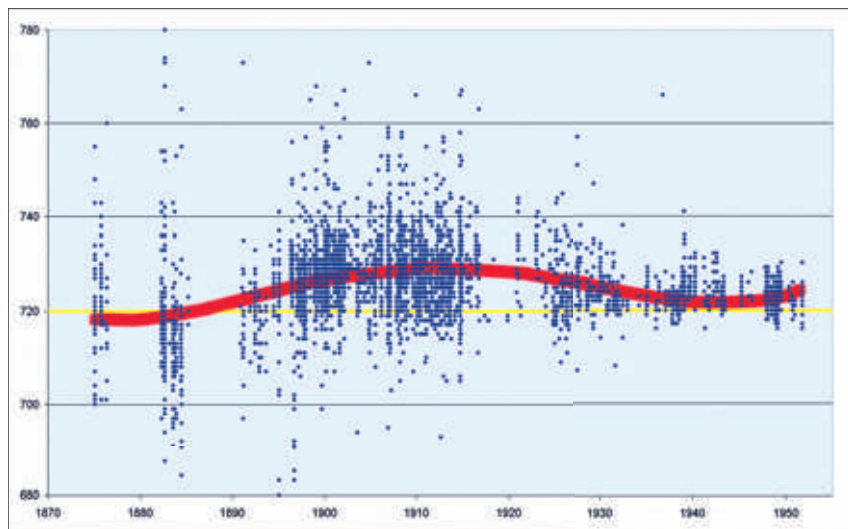
Obr. 14 – Dvě podoby podpisu Ing. Aloise Svobody: vlevo na projektu tratě z Letenského náměstí na Špejchar z roku 1900; vpravo na zrušení kolejové spojky ve Vinohradské ul. v roce 1917



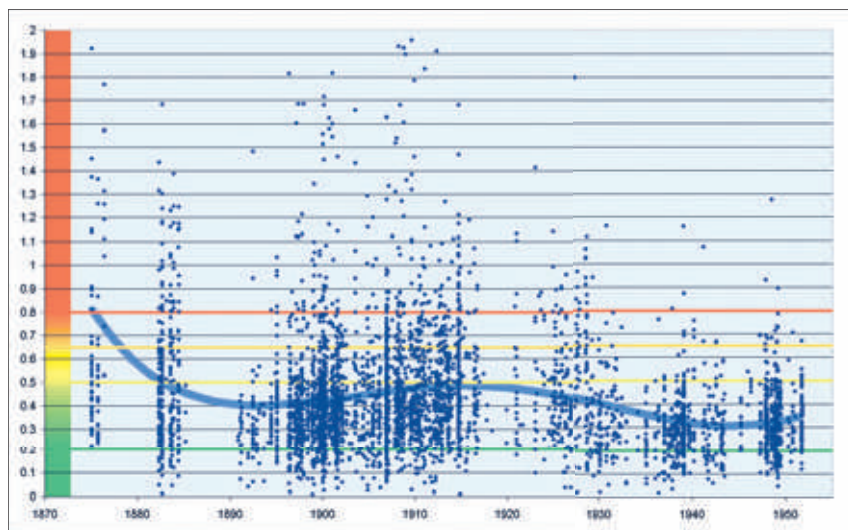
Obr. 15 – Georeferencování křižovatky u Národního muzea podle samotného Muzea (vlevo) a podle domů na Václavském náměstí a pomníku sv. Václava (vpravo)



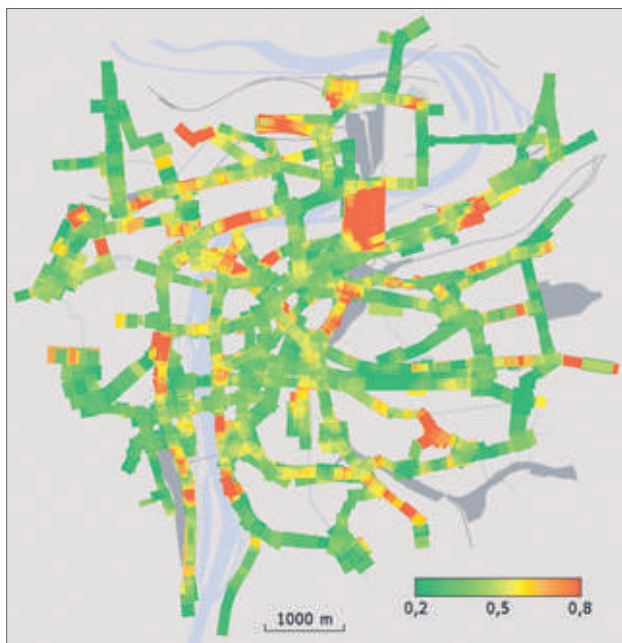
Obr. 16 – Na dvě části georeferencovaná situace a opětovně složená v jednu



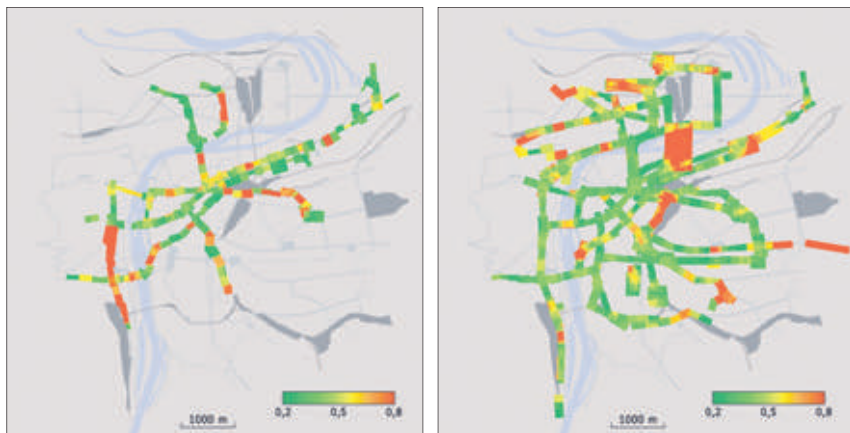
Obr. 17 – Skutečné měřítko situačních plánů 1:720 podle roku jejich vyhotovení



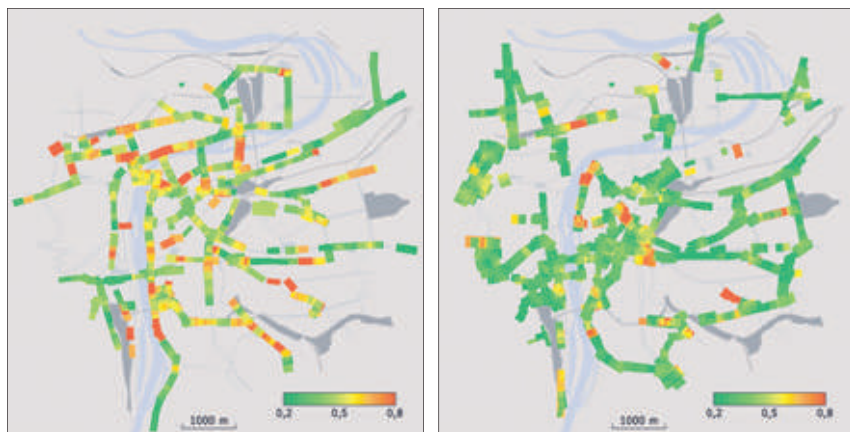
Obr. 18 – Střední polohová chyba podle roku a měsíce vyhotovení plánu (s naznačeným trendem)



Obr. 19 – Průměrná M_p na daném místě ze všech situačních plánů v měřítku 1:720



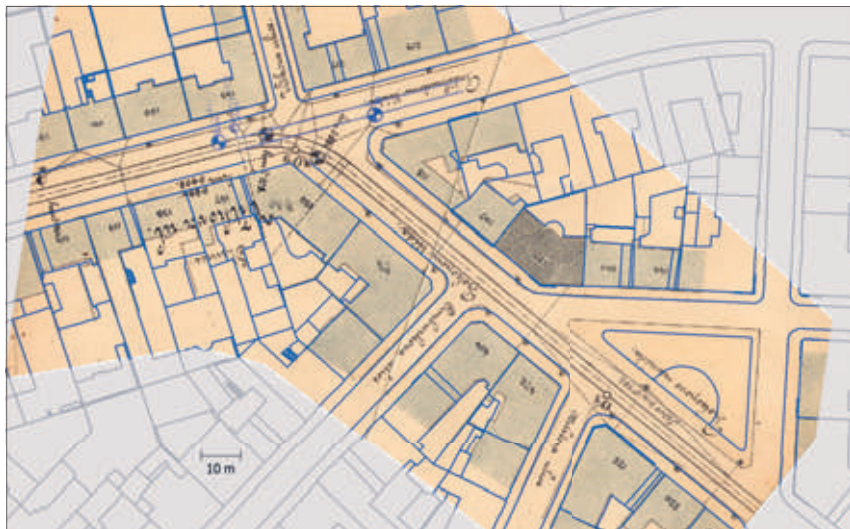
Obr. 20a – Kvalita zaměření míst podle období (před 1895, 1895–1907)



Obr. 20b – Kvalita zaměření míst podle období (1908–1920, po 1920)



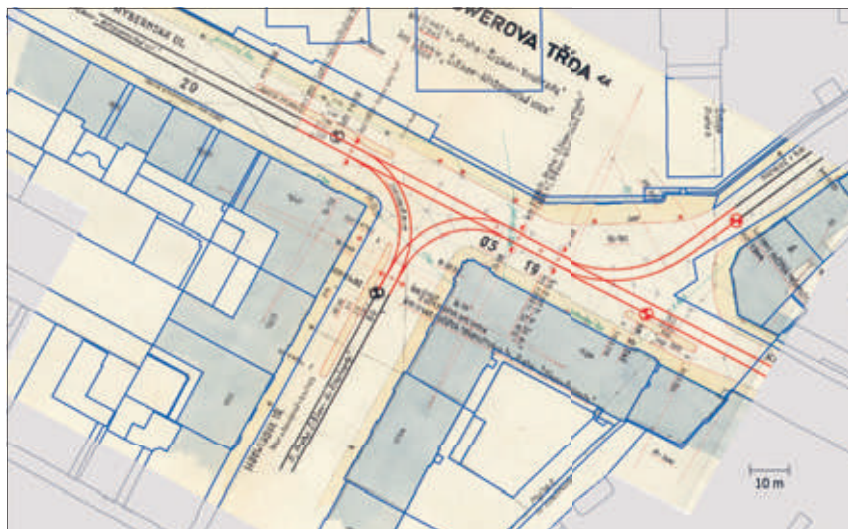
Obr. 21a – Ukázky přesně zakreslených míst – Nábřeží Kapitána Jaroše 1882



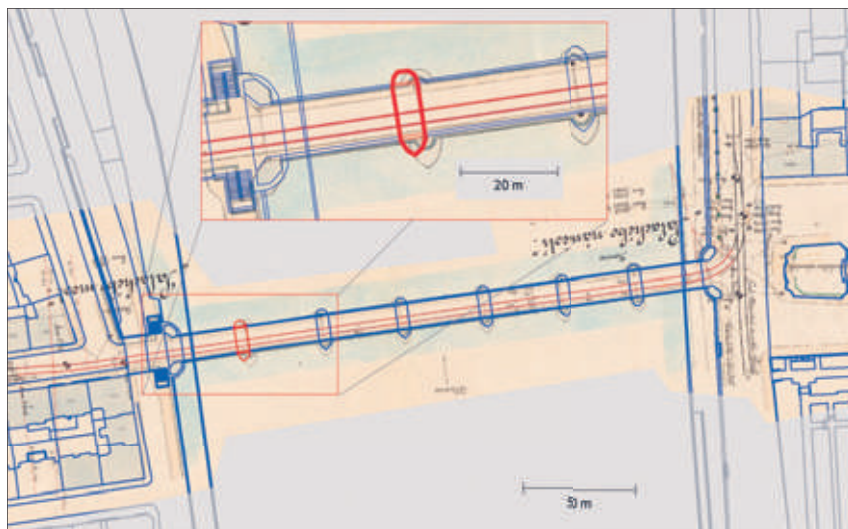
Obr. 21b – Ukázky přesně zakreslených míst – Prokopovo náměstí 1906



Obr. 21c – Ukázky přesně zakreslených míst – Rustonka 1912



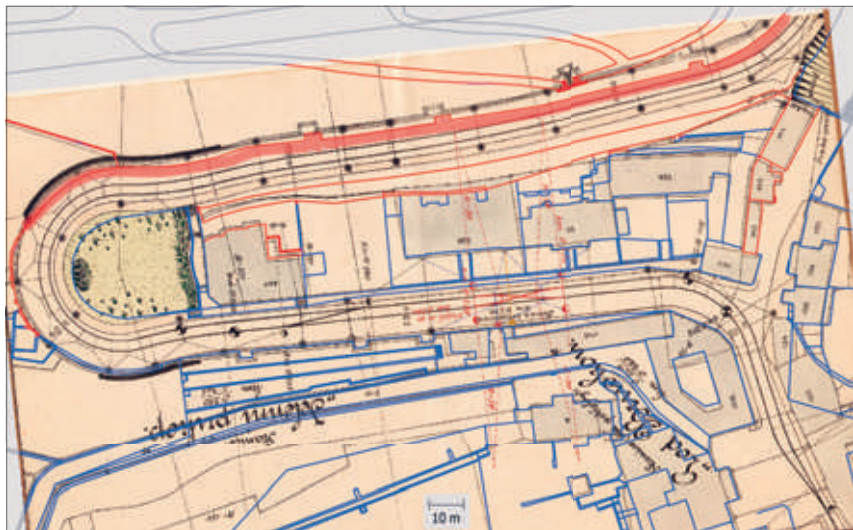
Obr. 21d – Ukázky přesně zakreslených míst – Bulhar 1937



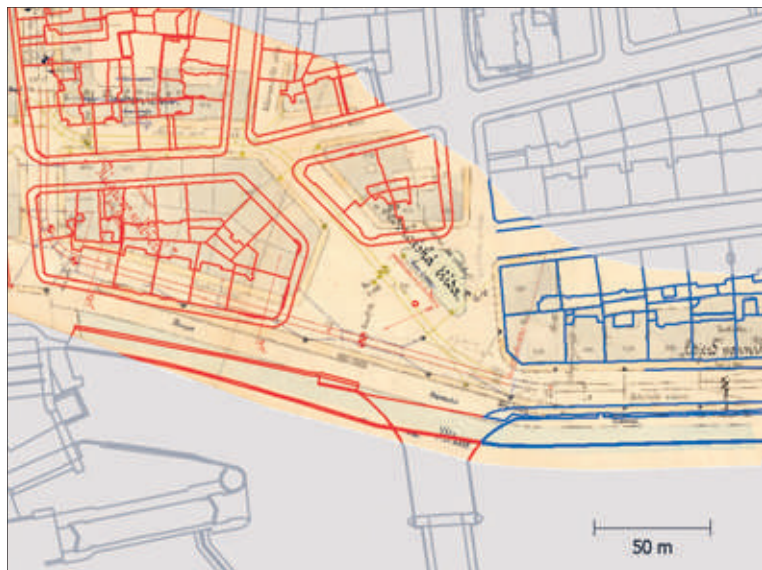
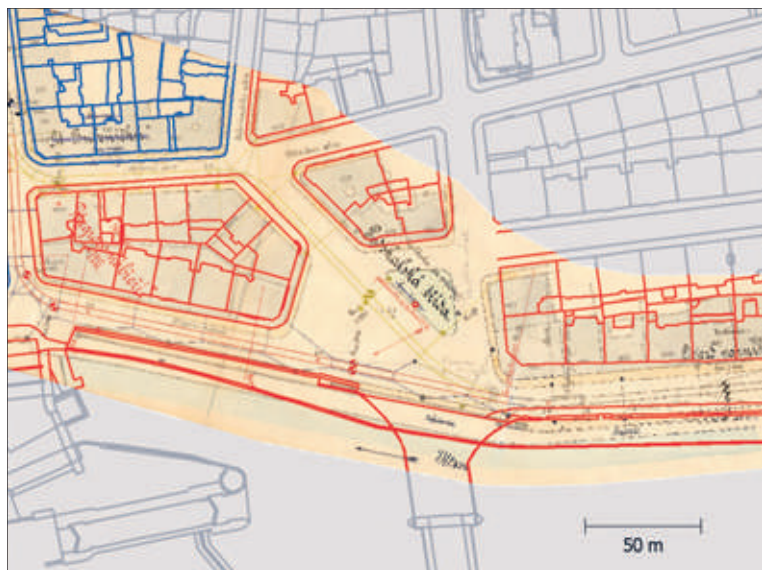
Obr. 22 – Správně zakreslený první pilíř Palackého mostu na situačním plánu pouliční dráhy z roku 1923 a jeho chybná pozice na katastrální mapě z roku 1946



Obr. 23a – Lokality s významnými chybami (Bulhar)



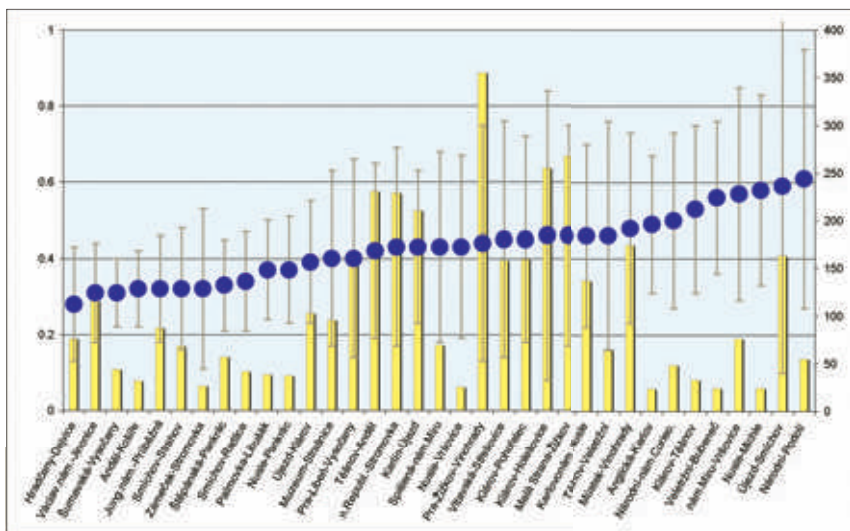
Obr. 23b – Lokality s významnými chybami (Chotkova serpentina)



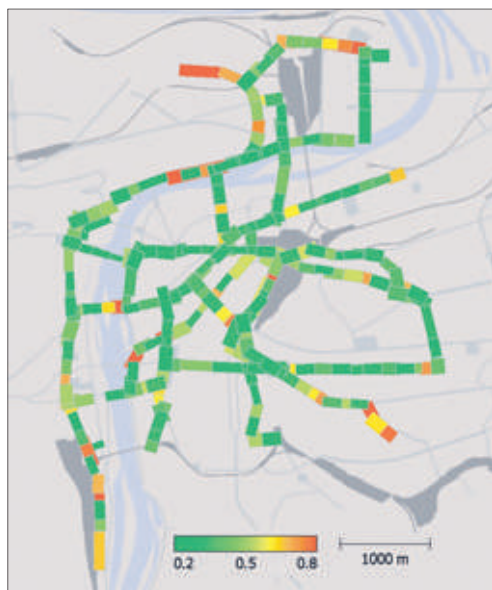
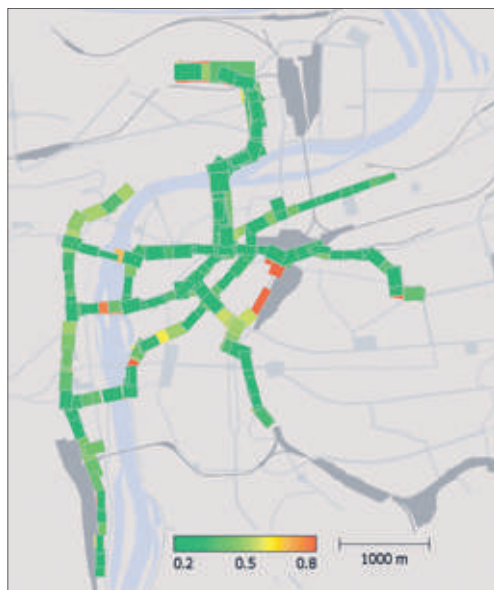
Obr. 24 – Lokality s významnými chybami (Jiráskovo náměstí)



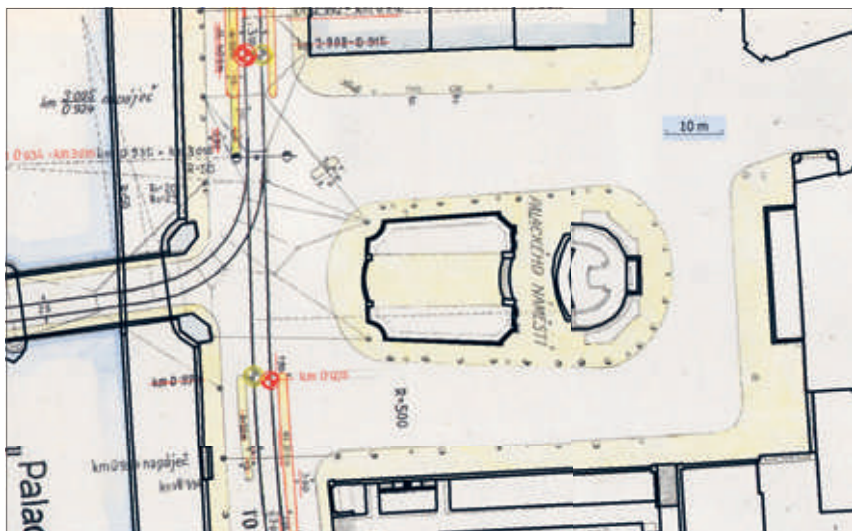
Obr. 25 – Výrazně posunutý půdorys kostela sv. Prokopa, zatímco půdorysy okolních budov jsou relativně dobře (rekonstrukce vrchního vedení, 1915. NA, GI/R, kart. 334)



Obr. 26 – Průměrná M_p podle vybraných tratí nebo jejich částí (seříděno vzestupně podle M_p) spolu se směrodatnou odchylkou a rozsahu nalezených situačních plánů (jednotky na pravé ose)



Obr. 27 – Kvalita zaměření dílů při elektrifikaci (vlevo nahoře) a státní kolaudaci 1906 (vpravo dole)



Obr. 28 – Detaily zobrazené na situačních plánech pouliční dráhy navíc oproti katastrální mapě (chodníky, pomníky, cestičky, osy kolejí, nástupní ostrůvky, sloupky osvětlení i vrchního vedení)