

MODERNÍ ŽELEZNICE

**PRO BUDOUCÍ
GENERACE
zachraňujeme
odkaz našich
předků**

02

**NOVÁ NÁSTUPIŠTĚ,
ZASTÁVKA I LÁVKA
PŘES NÁDRAŽÍ –
vítejte v Pardubicích!**

04

**V OSTRAVĚ JSME
PREZENTOVALI
PŘÍPRAVU
VRT i nové vozidlo**

06



Pojedte s námi za romantikou, dobrodružstvím a objevováním nových míst!

Léto je ideálním obdobím pro cestování a poznávání různých zákoutí naší vlasti. Řada míst je spojená s historií železniční dopravy u nás, jinde zase přitahují zájem návštěvníků unikátní drážní stavby. Zveme vás na cestu za některými zajímavostmi, a to jak jinak než vlakem.

TEXT | Tomáš Johánek

Na počátku července uplynulo přesně 185 let od příjezdu prvního parního vlaku na naše území, přijel konkrétně z Vídně do Břeclavi a Brna. Historie železniční dopravy u nás se ale začala psát v jižních Čechách, kde v roce 1832 začal provoz na koněspřežné železnici z Českých Budějovic do Lince. Dodnes se z ní moc nedochovalo, protože dnešní trať z větší části kopíruje její trasu. Něco ale přece. Přímě v metropoli Jihočeského kraje je domek původní koněspřežky, ve kterém je její muzeum. V Holkově se zachovala staniční budova s koňskou stájí, nedaleko Velešína naleznete zachovalý násep a mostek s dřevěnými kolejnicemi. Přes něj vede kolej, která je kopíí původního železničního svršku z roku 1828.

Bývalá staniční budova slouží jako muzeum dráhy i v Bujanově. Pokud jsme v jižních Čechách, nesmíme zapomenout navštívit ani populární Bechyňku. První elektrická dráha



ve střední Evropě mezi Tábořem a Bečyní je v provozu od roku 1903 a dodnes je na ní v provozu původní elektrický vůz, jezdí o víkendech a střídá se s novější elektrickou

lokomotivou. A jižní Čechy do třetice. Při jízdě vlakem z Českých Budějovic do Prahy můžete obdivovat unikátní viadukty či tunely na nově postavené trati. Moderní dvoukolejka míjí za Tábořem i bývalou stanicí Střeziměř, kde si uděláme další zastávku.

PÁKOVOU DREZÍNOU PO ČÁSTI STARÉ TRATI

Pro milovníky netradičních zážitků a romantiky opuštěných železničních kolejí zde totiž spolek Železnice Česká Sibiř nabízí zážitkové jízdy pákovou drezínou. Zároveň ve stanicích a na zrušené dráze vzniká železniční skanzen. Od července do srpna nabízí spolek vyjížděky ze Střeziměře k obci Mezno. Trasa měří dva kilometry v jednom směru a výletníci

UNIKÁTNÍ MAPA UMĚLECKÝCH PŘEDMĚTŮ NA ČESKÝCH NÁDRAŽÍCH

Řada českých, moravských a slezských nádraží je památkově chráněná, nemálo z nich má ve svých útrobách artefakty významné umělecké hodnoty. Součástí tohoto čísla Moderní železnice je mapa vybraných uměleckých děl, která můžete najít v interiérech nádražních budov. Jedná se o reprezentativní výběr, který se bude postupně doplňovat. Přivítáme i vaše tipy na další předměty.

se po ní musí vrátit i zpět. Samotná jízda není nijak zvlášť fyzicky náročná, ale ti, kteří nejsou zvyklí na pohyb, se nejspíš zapotí. V jižních Čechách ještě chvilku zůstaneme, ale přesuneme se na jejich jihozápadní okraj do okolí Volar či Vimperka. Zde se ocitnete ve světě šumavských lokálek, tratí protínajících kouzelnou horskou přírodu a vedoucích do míst, kam se jinak než vlakem jen tak nedostanete. O propagaci těchto lokálek se stará Stifterův pošumavský železniční spolek Vimperk, který také každoročně pořádá řadu akcí spojených s těmito tratěmi. Nejznámější je tradiční Léto s párou. Opuštíme jižní Čechy a míříme na západ.

Pokračování na straně 8

PŘESTAVBA MASARYČKY SI VYŽÁDÁ PRVNÍ DOPRAVNÍ OMEZENÍ

Po dobu letních prázdnin proběhnou stavební práce na obnově železniční trati v karlínské oblasti Sluncová (Pod Krejcárkem). Na samotném Masarykově nádraží začne demontáž zastřešení na nástupišti mezi 6. a 7. kolejí. Linky S2 a S22 (Praha – Lysá nad Labem – Kolín/Milovice) tak nebudou zajižďet na Masarykovo nádraží, ale budou odkloněny na hlavní nádraží. Linka S34 (Praha Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice) bude ukončena ve Vysočanech.

NOVÉ NÁDRAŽÍ V BRNĚ MÁ SCHVÁLENÝ ZÁMĚR PROJEKTU

Centrální komise Ministerstva dopravy schválila záměr projektu pro přestavbu železničního uzlu Brno. Jde o zcela zásadní milník v přípravě modernizace celého tamního uzlu a také výstavby nového hlavního nádraží v jihomoravské metropoli. Samotné stavební práce se předpokládají v letech 2028 až 2035. Z pohledu cestujícího je nejvýznamnější částí projektu návrh nového nádraží, vybudování zastávky Brno-Černovice a přestavba stanice Brno-Židenice s nástupišti umístěnými blíž tramvajovým zastávkám v Bubeníčkově ulici.



DOSTALI JSME PRESTIŽNÍ CENU ZA BEZPEČNOSTNÍ KAMPAŇ

Správa železnic získala prestižní PR cenu Lemur. Loňská bezpečnostní kampaň s názvem Budeš nám chybět zvítězila v kategorii Státní správa a politika v konkurenci pěti dalších projektů, umístila se také na 4. místě v kategorii Informační a osvětové kampaně, kde bylo přihlášených 25 projektů. Cenu rozdávala Asociace public relations už po devatenácté. Jednotlivé kampaně hodnotí odborné poroty, mezi jejichž členy jsou jak zástupci komunikačních agentur, tak i obchodních korporací.

Pro budoucí generace zachraňujeme odkaz našich předků

Železnice u nás má za sebou téměř 200 let dlouhou historii. Úkolem Národního technického muzea (NTM) je připomínat ji a uchovávat cenné exponáty pro budoucí generace. Generálního ředitele NTM Karla Ksandra jsme se zeptali nejen na to, jak se budoucí muzejní exponáty vybírají.

TEXT | Tomáš Johánek

Naše státní organizace je pro Národní technické muzeum velmi významným partnerem. Jak probíhá výběr vhodných exponátů z toho množství artefaktů, co železnice nabízí?

Předně bych chtěl říct, že spolupráce mezi Národním technickým muzeem a Správou železnic je na vysoké profesionální i lidské úrovni. Nesmírně si vážím toho, že v rámci náročných rekonstrukcí zbývá čas a úsilí na záchranu cenných památek. Společně zachraňujeme historické předměty pro budoucí generace. Rád bych i touto formou poděkoval panu řediteli Svobodovi za výbornou spolupráci. Pokud jde o výběr vhodných exponátů, běží to v několika rovinách. Naši odborní kurátoři mají vytipováno, co by ještě do sbírek bylo potřeba získat, ať už se jedná o železniční vozidla, nebo vybavení železnic, návštěvnická, různé druhy kolejnic či pražců. To vše se nám bude hodit pro budoucí expozici muzea v prostorách Masarykova nádraží. Pak sama Správa železnic přichází s náměty. Například se vyřazoval sněžný pluh, nabídl nám ho do sbírky. A v neposlední řadě to jsou nahodilé akce, jako například záchrana železničního viaduktu v pražských Holešovicích na konci ulice Dukelských hrdinů. Uvědomil jsem si, že se tento vzácný most ruší, a osobně jsem požádal o převzetí do sbírek našeho muzea. Tato jedna z nejstarších příhradových konstrukcí u nás, dlouhá 19,5 metru, je už v areálu budoucího muzea a most máme také zakomponovaný do celého projektu.

Jedna věc je exponáty získat, druhá mít je kde uložit. Kde momentálně tyto historické předměty deponujete?

Ano, to je přímo nerudovská otázka, kam s tím. Většinou jde o poměrně rozměrné exponáty. My jsme v roce 2012 zakoupili prostory bývalého lokomotivního depa v Chomutově, kde máme deponovaná nejen historická železniční vozidla, ale také například návštěvnická, kolejnice a další předměty. Tento areál obsahuje i poměrně velké rozvojové území, plánujeme zde vybudování další haly.

Jaké máte plány s chomutovským depozitářem?

Tento areál leží na spojnici pražského Masarykova nádraží, Lužné u Rakovníka a Chomutova, tedy na trase bývalé Buštěhradské dráhy. Na všech třech zmíněných místech už je nebo bude železniční muzeum. Poměrně brzy po získání chomutovského areálu do našeho



vlastnictví se nám ho podařilo zpřístupnit veřejnosti, nejprve na pár dní v roce, nyní je otevřeno již celou sezónu. Je to pro nás velmi důležité, byť se jedná jen o depozitář a vozidla tam nejsou například uspořádána chronologicky, protože potřebujeme na maximum využít potenciál krytého kolejiště. Roční návštěvnost je kolem 30 000 návštěvníků, což hovoří samo o sobě.

Zmínili jste budoucí železniční muzeum na Masarykově nádraží. Stále platí jeho plánované otevření v roce 2028?

Předpokládáme, že v roce 2028 otevřeme alespoň část nového muzea, protože vládní Program péče o národní kulturní dědictví nám sice v roce 2019 určil finanční prostředky, jenže pak přišel covid, následovala válka na Ukrajině, výrazně zdražily stavební materiály a zvýšila se cena energií i práce. Pevně ale věřím, že roce 2028 otevřeme alespoň první část muzea. Je třeba říct, že definitivní dokončení budovy Národního technického muzea na Letné trvalo od položení základního kamene celých 75 let.

Nedávno jste zprovozili parní lokomotivu 464.102. Budou ji následovat další historická vozidla?

V současné době máme osm provozních hnacích vozidel, většina je zapůjčená, například Českým drahám. Ještě letos chceme dokončit opravu motoru elektrického motorového vozu M 400 001,

tedy Křížický Elinky. Příští rok se rozjede po opravě parní motorový vůz M 124 001 Komarek. Myslím si, že Národní technické muzeum nikdy tolik provozuschopných historických vozidel nemělo. Za zmínku jistě stojí i vagóny, máme několik provozuschopných vozů z konce 60. a 70. let minulého století, pracujeme na kompletní generálce podvozku salonního vozu československých prezidentů z roku 1968. Nedávno jsme museli ukončit provoz salonního vozu Františka Ferdinanda d'Este z roku 1909, jde o nesmírně cenný exponát, s jehož opravou do provozního stavu se již nepočítá.

Když se řekne Národní technické muzeum, většinu lidí se vybaví budova na Letné. Kde všude ale máte expozice kromě již zmíněného Chomutova?

Těch expozic je celá řada, zmínit mohu například Centrum stavitelského dědictví Národního technického muzea v Plasích, kde je expozice věnovaná stavitelství. Jsou tam

velmi vzácné exponáty, jako například gotický jeřáb a gotické beranidlo. Dále máme zhruba deset expozic u spolupracujících subjektů, třeba v Muzeu fotografie a nových médií v Jindřichově Hradci, Kartografickém centru v Opatovicích, Muzeu Tatra v Kopřivnici a samozřejmě v Muzeu Českých drah v Lužné.

Zeptám se ještě na váš osobní vztah k železnici. Co pro vás vlastně znamená?

Já si myslím, že pro mě jako historika architektury a památkáře znamená poměrně hodně. Železnice přispěla k obrovskému rozvoji v celé Evropě, díky ní existuje množství velmi zajímavých staveb, které mě jako historika přitahují. Je tu spousta nových staveb, přestavují se nádraží, rekonstruují nádražní budovy. Už od dětství jsem obdivoval parní lokomotivy, nyní jako ředitel Národního technického muzea jsem rád, že mohu přispívat k zachování cenných památek pro budoucí generace.

MGR. KAREL KSANDR generální ředitel NTM

Absolvent dějin umění na Filozofické fakultě UK nastoupil po maturitě na stavební průmyslovce do Státního ústavu pro rekonstrukce památkových měst a objektů. Následovaly pracovní zkušenosti v NTM, Pražském ústavu památkové péče a Národním památkovém ústavu, v roce 2006 se vrátil do NTM, od prosince 2013 je jeho generálním ředitelem. Působí také v řadě vědeckých a společenských institucí, má za sebou velký počet účastí na výzkumných projektech, podílel se na přípravě významných výstav či dokumentárních filmů.

Zubačku z Tanvaldu do Kořenova čeká velká oprava

Jediná ozubnicová trať v Česku projde celkovou obnovou. Do konce letošního roku se vyrobí speciální komponenty ozubnice a ocelové pražce, nepřetržitá výluka začne 15. dubna příštího roku. Hotovo bude v únoru 2026.

Díky opravě dojde ke zlepšení stavebně-technického stavu nejstrmější trati u nás, zvýší se také její bezpečnost. Významnou součástí projektu je revitalizace ozubnice v mezistaničních úsecích a její opětovná instalace ve stanicích Dolní Polubný.

Práce budou zahrnovat výměnu dřevěných a ocelových pražců za ocelové ve tvaru ypsilon, a to v celém úseku z Tanvaldu do Kořenova včetně hlavní koleje v dopravných Desná a Dolní Polubný. Dále dojde k výměně kolejnic, strojnímu čištění šטרkového lože, opravě

výhybek v dopravných Desná, Dolní Polubný a na odbočce do areálu firmy Ornela.

Stavbaři dále provedou obnovu odvodnění a sanaci skalních zářezů. Vymění rovněž přejezdové konstrukce na sedmi přejezdech a opraví nástupiště na nádražích Desná, Dolní Polubný a Kořenov zastávka. Nepřetržitou výluku využije polský správce kolejí k výměně kolejnic v úseku od státní hranice do stanice Szklarska Poręba Górna a k zabezpečení dvou železničních přejezdů.



Další tratě získají trolejové vedení

Na další české tratě vyjedou v blízké budoucnosti elektrické vlaky. Umožní to výstavba trolejového vedení na nich. Pro takzvanou prostou elektrizaci máme zhotovitele přípravných dokumentací úseků Klatovy – Železná Ruda, Kralupy nad Vltavou – Kladno a Zdice – Písek.

Prostá elektrizace spočívá v doplnění trakčních sloupů, natažení troleje a výstavbě pouze zařízení nezbytných pro provoz elektrických vlaků. Nezahrnuje finančně náročné úpravy tratí, které by vyžadovaly dlouhou přípravu, posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA) a mnohdy složité projednávání přípravných dokumentací. Výstavba trolejového vedení přitom umožní zavedení tišších a ekologičtějších elektrických vlaků na delších trasách. Elektrizace 49 kilometrů dlouhého úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín například umožní prodloužení

přímých vlaků z Plzně až na státní hranici s Německem. Doplnění trolejového vedení na úsecích z Kralup nad Vltavou do Kladna-Ostrovce a z Jenče do Středokluk naváže na modernizaci a elektrizaci trati Praha – letiště – Kladno.

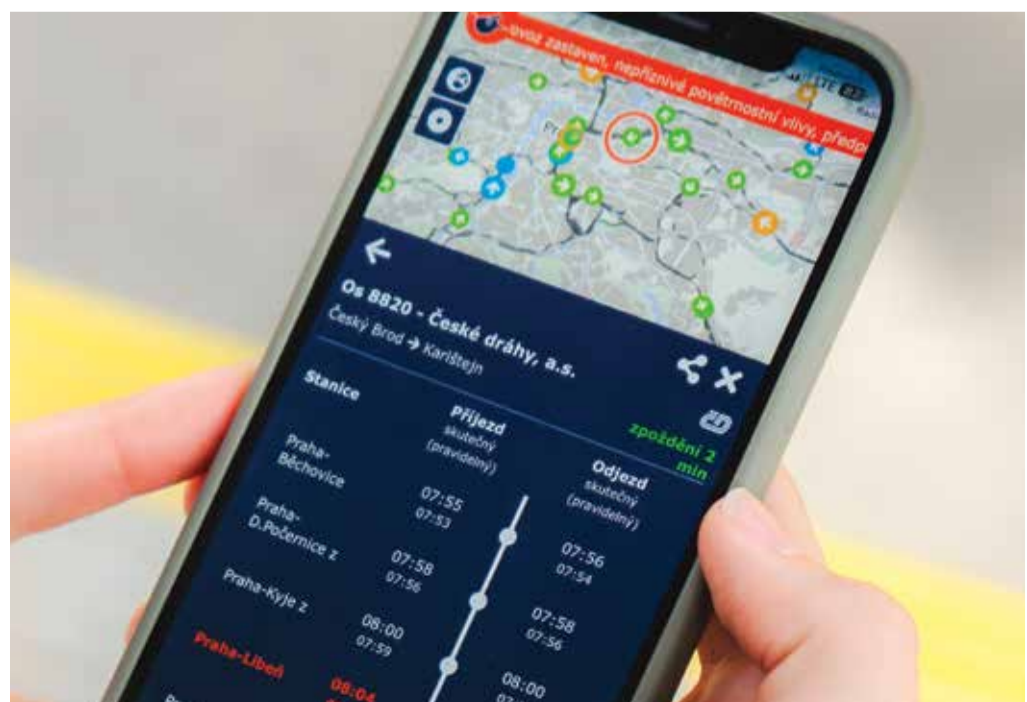
Největší délku, plných 90 kilometrů, má poslední úsek vybraný pro elektrizaci, a to mezi Zdici a Pískem. Provoz přímých rychlých vlaků z Prahy přes Příbram do Českých Budějovic budou díky tomu moct zajišťovat elektrické soupravy. Samotné stavební práce začnou v roce 2027.

Nové štítky na přejezdech posílí bezpečnost

Na prvních přejezdech se začaly objevovat nové reflexní štítky s čísly přejezdů, které jsou lépe viditelné. V rámci pilotního projektu se jimi osadí více než dvě desítky křížení ve Středočeském, v Plzeňském a Karlovarském kraji.

Cílem je zlepšit identifikaci přejezdů a usnadnit tak orientaci řidičům v krizových situacích. Jde o konkrétní příspěvek k Mezinárodnímu dni bezpečnosti na přejezdech ILCAD, který připadá pravidelně na začátek června. Identifikační štítky s číslem přejezdu se vylepují na zadní stranu signalizačních světel nebo výstražných křížů. Nové polepy jsou lépe viditelné díky reflexnímu povrchu, tedy i během nočních hodin. Na jejich výsledné podobě se podílelo grafické studio.

Značení slouží mimo jiné k rychlé identifikaci místa například v případech, kdy na přejezdu uvízne auto a řidič potřebuje nahlásit místo události na tísňovou linku. Právě proto číselné označení přejezdu doplní ještě zelená samolepka s piktogramem telefonu a číslem linky 112 (SOS 112). Do konce roku se nové polepy objeví na všech přejezdech, vyrobit se tak musí na 22 tisíc reflexních štítků.



S bezstarostnou jízdou vlakem vám pomůže Datel

Po půlročním testování jsme spustili do ostrého provozu mobilní aplikaci Datel, užitečného pomocníka nejen na letní cestě vlakem. Díky zpětné vazbě uživatelů je nyní aplikace přehlednější, lépe se ovládá a obsahuje řadu nových funkcí. Volně dostupná je v App Store i Google Play.

Mobilní aplikace Datel, kterou jsme zveřejnili v pilotní verzi na konci minulého roku, nyní zahajuje ostrý provoz novou aktualizací. Ta přináší několik novinek, od chytrého zobrazení mimořádností až po seznam dotčených spojů nebo trasy vlaků. Svými funkcemi Datel navazuje na Interaktivní mapu Správy železnic. Díky nativní mobilní aplikaci jsou však uživatelům všechny důležité informace o české železnici snadno po ruce, například formou notifikací.

Cestující a fanoušci železniční dopravy zde najdou informace o všech osobních vlacích, odjezdové tabule, přehled služeb dostupných na nádražích i podrobnosti o železničních stavbách. Nechybí ani informační servis o aktuálních mimořádnostech v provozu. Zjednodušením je i možnost přihlášení do mobilní aplikace a do webové Interaktivní mapy pod jedním uživatelským účtem.

Nová nástupiště, zastávka i lávka přes nádraží – vítajte v Pardubicích!

Čtyři roky náročných stavebních prací jsou u konce, pardubické nádraží, klíčový železniční uzel na hlavním koridoru, září novotou. Změny jsou vidět na každém kroku, dominantou nádraží je především nová lávka přes celé kolejiště. Vlaky už také zajíždějí na novou zastávku.

TEXT **Tomáš Johánek**

Pardubickým nádražím projdou denně tisíce cestujících. Ti se museli dlouhé měsíce vypořádávat s různými omezeními souvisejícími se stavebními pracemi. Výsledek ale rozhodně stojí za to. Všechna nástupiště prošla rekonstrukcí, přibylo k nim jedno nové. Velmi atraktivní je jejich zastřešení skrývající také prvky informačního systému. Na všech nástupištích jsou k dispozici designové lavičky a koše, nové je jejich osvětlení. Některé nástupní hrany budou v blízké budoucnosti blíkat a varovat tak před příjezdem či průjezdem vlaku. Celkovou obnovou a prodloužením k pátému nástupišti prošly oba podchody, pro přístup k vlakům lze nově využít kromě schodů také výtahy nebo eskalátory. Opravené prostory pro cestující dostaly nový informační a orientační systém, tabule s odjezdy vlaků obsahují také jejich řazení, zatím samozřejmě ve zkušebním provozu.

LÁVKA SPOJUJE DVĚ ČÁSTI MĚSTA

Novou dominantou nádraží je zastřešená lávka, která měří celkem 290 metrů a vede přes celé kolejiště až do sídliště Dukla. To tak získalo spojení nejen s prostorem před samotným nádražím, ale také s jednotlivými nástupišti. Na ně z lávky vedou eskalátory a výtahy, bezbariérovost je dnes samozřejmostí. Stavbaři provedli kompletní rekonstrukci kolejiště. Provoz vlaků je díky tomu tišší, instalace evropského zabezpečovacího zařízení ETCS navíc umožní zvýšit jejich rychlost na 160 km/h. Dalším přínosem je rovněž zdvoukolejnění úseku ve směru na Rosice nad Labem,



který využívají jak vlaky do Hradce Králové, tak i do Chrudimi. Znamená to, že je nově možná například souběžná jízda dvou vlaků mezi hlavním pardubickým nádražím a stanicí Pardubice-Rosice nad Labem, současně mohou jet také vlaky z Rosic do Chrudimi či na hlavní nádraží.

VLAKY BUDOU ZAJÍZDĚT BLÍŽE K CENTRU

Velkou novinkou pro obyvatele a návštěvníky města je nová zastávka Pardubice centrum. Cestujícím přinese výrazné zkrácení docházkové vzdálenosti do středu města. Budou sem zajíždět všechny vlaky od Hradce Králové a v dopravní špičce také od Chrudimi. Novou zastávku tvoří 140 metrů dlouhé oboustranné nástupiště vybavené

dvěma přístřešky. Cestující se dostanou k vlakům dvěma bezbariérovými vstupy, a to z podchodu ve Sladkovského ulici a z podjezdu v ulici Jana Palacha. Za zmínku také stojí úprava odstavných ploch v kolejišti pro potřeby našich kolegů, kteří mají na starosti údržbu a opravu infrastruktury. Do úplného konce modernizace uzlu zbývá už jen upravit některé plochy mimo kolejiště. A co bylo pro stavbaře skutečnou výzvou? Určitě například nová mostní konstrukce přes hlavní železniční koridor. Most s rozpětím 45 m a váhou 208 tun byl kompletně svařen a opatřen protikorozním nátěrem na vojenské vlečce pardubického letiště, následně usazen na speciální podvozky a přemístěn 1200 metrů na místo osazení u Parama.

Fantova budova usiluje o prestižní cenu Národního památkového ústavu

Nedávno opravené historické sály pražské Fantovy budovy získaly nominaci na cenu veřejnosti Památky děkují, která je součástí prestižní Ceny Národního památkového ústavu Patrimonium pro futuro. O tom, zda cenu opravdu získají, můžete rozhodnout i vy!

TEXT **Tomáš Johánek**

Cenu Patrimonium pro futuro vyhláší a uděluje Národní památkový ústav od roku 2014. Snahou je vyzdvihnout to, co se v oblasti památkové péče podařilo, a ocenit ty, kteří se o úspěšné dílo zasloužili.

Naše státní organizace již několik let postupně obnovuje historickou budovu pražského hlavního nádraží. Po rekonstrukci jejího exteriéru se

přešlo na opravu reprezentačních interiérů v severní části komplexu. Na základě shromážděných informací a původních plánů a náčrtů architekta Josefa Fanty proběhla rozsáhlá akce spočívající převážně v restaurování štukových partií s obnovou polychromie, restaurování keramických reliéfů a částečně restaurátorské a rekonstrukční obnově nástěnných

a nástropních maleb a pozlaccových dekorů. Práce zahrnovaly rovněž restaurování dřevěného obložení a dřevěných prvků, jako jsou dveře a okna, s doplněním zničených nebo chybějících částí.

Poměrně rozsáhlá rehabilitace v minulosti těžce znehodnocených prostor vyžadovala postupné řešení nově nalezených prvků. V minulosti



došlo k zakrytí a částečné destrukci rozsáhlých partií zejména nástěnných a nástropních maleb, k vložení příček a podhledů nebo rozdělení místností vloženými patry. Byly poškozeny vlastní konstrukce a štukové prvky, vyměněny původní keramické dlažby a obklady a také nevhodně upravované části obložení. Obnovené prostory se blíží původním

architektonickým záměrům. Jsou určeny pro jednotlivé akce i širokou veřejnost, která se zde nyní může seznámit s jedním z nejkrásnějších a nejhodnotnějších secesních interiérů Prahy i České republiky.

Hlasovat pro Fantovu budovu můžete na tomto odkazu: <https://www.npu.cz/npu/cs/o-nas/projekty/patrimonium/pamatky-dekují>.



BEROUN

Vitráž zdobí čelní stěnu vlakového nádraží v Berouně vytvořil výtvarník Jiří Kovařík a byla osazena v roce 1969. Je 1435 cm široká a vysoká 420 cm. Navržena byla v roce 1968 a svým tématem kloubí výjevy napříč dějinami českých zemí, především se zde objevují témata ze starých pověstí českých. Vyobrazení této tematiky mohlo být vnímáno jako součást české národní identity. Zahnutí těchto prvků do veřejného prostoru mohlo například posilovat pocit národní soudržnosti. Komunisté se také snažili získat podporu veřejnosti a legitimizovat svůj režim. Vyobrazení starých pověstí českých mohlo být například použito jako prostředek propagandy, který měl oslavovat českou kulturu a historii a ukázat, že komunistický režim je spojen s tradičními hodnotami a kontinuitou českého národa.



BRNO

V podchodu pod brněnským hlavním nádražím vznikla nevšední Galerie Myšína, která chce přispět k oživení veřejného prostoru města Brna formou kultivovaného street artu. Z místa přezdívaného „myší díra“ se stal neobyčejný výstavní prostor, v němž umělci přímo před zraky kolemjdoucích tvoří svá díla. Projít podchodem pod brněnským hlavním nádražím už není nepřijemnou nutností. Neoblíbený prostor se totiž proměnil v galerii s názvem Myšína. Sedivé zdi zakryly obří plochy a na ně malovali za plného provozu studenti. Dalšími umělci, kteří svou tvorbou promluví do prostoru podchodu, budou tvůrci vybraných návrhů na téma „Veřejnost a Myšína“. Podchod patří mezi hlavní komunikační tepny v Brně a propojuje historické jádro města s jeho jižní částí. VUT v Brně za podpory Statutárního města Brna a Městské části Brno-střed chce tento prostor zkulturnit prostřednictvím atraktivních forem umění. Tým VUT v Brně proto navrhl vytvořit galerii realizovanou formou velkoplošných panelů instalovaných na vybraných stěnách podchodu. Obsah panelů bude obměňován ve 2 až 3měsíčním cyklu studenty uměleckých oborů a dalšími vybranými umělci.



HAVÍŘOV

Výstavba vlakového nádraží v Havířově proběhla v letech 1964 – 69 podle návrhu architekta Josefa Hrejsemnou a je dodnes považována za krystalicky čistou ukázkou unikátní architektury bruselského stylu. Mezi dochované významné umělecké a architektonické prvky výpravní haly patří prosklená čelní fasáda s hodinami a prolomovaný strop, západní stěně vstupní haly výpravní budovy dominuje barevná skleněná mozaika o ploše 65 m² představující holubici jako symbol míru v expresivní abstraktní kompozici z roku 1963 je od sklářského výtvarníka a malíře Vladimíra Kopeckého. Vznikla unikátní metodou ručně štípaného skla které se speciálně pro mozaiky vyrábělo v českých sklárnách. Zajímavostí je inspirace ve volbě motivu, holubice v samém středu mozaiky má výraznou podobnost s holubicemi zobrazovanými Pabem Picassem.



ČESKÁ TŘEBOVÁ

Při padesátém výročí vzniku rondokubistické budovy nádraží, konkrétně v roce 1974, dostala stěna v odbavovací hale sgrafitovou výzdobu tradičních povolání v regionu včetně městského znaku, která je dílem malíře Stanislava Viší, třebovského rodáka. Ten se zabýval nejen malbou, ale i dřevorezou, keramikou a také železničním modelářstvím. Na sgrafitech vidíme především železničáře, což je tradiční českotřebovské povolání po řadu generací. Nechybí na nich obráběč kovů nebo hrnčíř. Všechny postavy vypadají, jako by byly vytvořeny pomocí dřevorezu včetně malých sgrazit, na kterých vidíme například železniční trolejové dráty, zkumavky nebo hřídele.

Socha u nádraží v České Třebové připomíná významného inženýra a stavitele železničních tratí Jana Pernera (1815 – 1845), který se stal vrchním inženýrem státních drah. Autorem plastiky je sochař Jaromír Gargulák. Provokativní sochu Jana Pernera vytvořil sochař Jaromír Gargulák. Jedná se o rachtickou postavu zkonstruovaného muže, která drží okřídlené kolo. Gargulák tvoří sochy tak, že je nejprve vytváří ze včelího vosku, ten pak obalí hmotou, která se stane formou pro odlití sochy. Nejedná se tedy o podobiznu slavného inženýra, ale o soudobé umění. Jan Perner byl český vlastenec, projektant a stavitel železničních tratí. Na železničních projektech pracoval u nás i v zahraničí.



ČESKÉ BUDĚJOVICE

Odjezdovou halu výpravní budovy nádraží v Českých Budějovicích zdobí dvojice mozaik z odjezdové hale. Čelní stěnu zdobí velká kamenná mozaika představující motiv jihočeských vesnic a malých měst, téma doplňují další stylizované výjevy lokality jako jsou ryby, volavky a rackové. Na protilehlé stěně nad průchodem k čekárně najdeme mozaiku vyobrazující pamětihodnosti Českých Budějovic jako je Samsonova kašna, radnice, katedrála sv. Mikuláše, Černá věž, Piaristické náměstí a další pamětihodnosti starého města. Mozaiky pochází z let 1972-1973 od autorů Václava Boukala a Karla Březiny.



CHEB

Reliéfní kovová plastika z dílny uměleckého kováře Jaroslava Šajna z roku 1962 je umístěna nad hlavním vchodem nádraží a spolu s hodinami tvoří dominantu výškové části budovy nádraží v Chebu. Poněkud nelogicky spojuje dva motivy: abstraktní kompozici v ostrých křivkách s motivem státního znaku, který vyjadřoval koncepci nádraží jako západní bránu do socialistického Československa a tudíž výkladní skříň tehdejšího režimu. Má podobu čtyř dynamických zahrocených obloukovitých křivek, vyjadřujících pohyb, z nichž jedna tvoří osu kola, postaveného napříč a viděného jakoby z perspektivní zkratky. V pravé horní části z něj poněkud neorganicky vychází další křivka ve tvaru štítu, do něhož byl původně zasazen český lev z městského znaku v poválečné ahistorické podobě, tedy s českým lvem a hvězdou, po roce 1989 historický znak Chebu s císařkou orlicí.



KLATOVY



Budovu nádraží dekorují v průčelí dva protějškové pískovcové reliéfy čtvercového formátu z let 1955-1958: Vlevo na téma zemědělství od umělkyně Daniely Vinopalové, vpravo průmysl od Jany Hlaváčové. Oba reliéfy spadají ještě do tradice figurativního realismu. Pravý reliéf je inspirovaný typickým klatovským průmyslem: dnes zaniklá textilní továrna JOKA má tradici od roku 1866. Reliéf představuje dvě ženy u šicího stroje: levá sedící šije, pravá stojící rozvinuje štůček plátna. Levý reliéf je alegorickým znázorněním zemědělství, připomínajícím, že Klatovy jsou centrem venkovského kraje. Představuje dvě ženy na poli: jedna nese snop obilí, druhá krájí chléb, což zde samozřejmě znamená nejen reálnou žánrovou scénu svačiny na poli, ale i symbolický odkaz k výslednému produktu a tedy k zemědělství jako takovému.

Sgrafito ve vestibulu klatovského nádraží, provedené v roce 1959 podle výtvarného návrhu Václava Matase je ikonickým zástupcem socialistického realismu v jeho krystalické podobě. Vychází vysloveně z regionální tematiky a zachycuje místní realie. Je sestaven z navzájem volně propojených žánrových výjevů, spojených perspektivními pásy v pozadí. Snahou bylo zachytit Klatovsko a Pošumaví pohledem tehdejšího budovatelského úsilí jako kraj zaplněný výdobytky socialistického zřízení, stavitelství a hospodářství. Akcentována je životní úroveň obyvatelstva, prezentovány jsou produkty regionálního průmyslu (například závody Šumavan a KOZAK v Klatovech), mlékárenství a zemědělství. Své místo má i mimopracovní vžití obyvatel, organizovaná péče o děti, zdravá výživa a podobně. Třetína pásu na jeho pravé straně odkazuje na přírodní krásy Klatovska a Šumavan v pohraničí, strážném příslušníku Pohraniční stráž. Na pozadí vidíme nezaměnitelnou siluetu města Klatov s jeho věžemi a šumavské kopce.



KRALUPY NAD VLTAVOU

V interiéru nádražní haly v Kralupích nad Vltavou nad schody k nástupištím a do ochozového patra je na zdi umístěna socha Prometheus. Expresivní socha má být údajně symbolem utrpení města a jeho obyvatel při náletu na konci 2. světové války. Světlo a prostornou odbavovací halu s pokladnami

a čekárnami zdobí trochu kontroverzní socha instalovaná na galerii nádražní budovy. Pochází od brněnského sochaře Ladislava Martíňka (26. 06. 1926 – 05. 09. 1987). Skulptura představuje postavu běžícího Prométhea nesoucího oheň. Její figura je tak trochu zdeformovaná. Autor sochy chtěl zdůraznit jeho rozporuplný bolestný stav právě ve chvíli, kdy bohům bral oheň, aby je předal lidem. Tvůrce asi chtěl svou sochou i trochu připomenout tragický nálet na Kralupy koncem II. světové války. Díky futuristickému ztvárnění se pak soše začalo pejorativně přezdívat „Mrzák“. Bezmála čtyřmetrová laminátová socha Prométhea zdobí nádražní halu od roku 1986.



KUTNÁ HORA

Mikuláš Dačický z Heslova, král Václav IV., básník a novinář Karel Havlíček Borovský a další historické osobnosti vítají cestující v podchodu hlavního vlakového nádraží v Kutné Hoře. Součástí výzdoby jsou i hlavní turistické cíle – chrám sv. Barbory nebo bývalá Jezuitská kolej. Jedna strana nádražního podchodu v Kutné Hoře je věnována historii města včetně architektury a druhá osobnostem a zásadním momentům. U všech výjevů je QR kód, takže si lidé mohou jednoduše najít i informace například na Wikipedii. Výzdoba je ošetřena speciálním nátěrem proti sprejerům, aby ji bylo možné snáze chránit před vandaly. Sami umělci přitom zvolili techniku, která je sprejerům blížká – malbu sprejem bez použití šablon.



MOST

Reliéfy Chemie a Uhlí od umělce Jiřího Bradáčka z roku 1973 vznikly tři roky před samotným dokončením nádražní budovy. Někdy je jejich název uváděn jako Energetika a Uhlí. Jsou vyrobeny v laminátu s rozměry 250 x 250 cm a nacházejí se v odjezdové hale výpravní budovy. Levý reliéf znázorňuje ženu-chemičku na pozadí sloupů vysokého napětí a komínů. Reliéf byl kolem roku 2000 posunut o několik metrů výše, než bylo jeho původní umístění. Druhý reliéf znázorňující horníka v těžební jámě s těžní věží v pozadí, byl odstraněn v 90. letech minulého století a přesunut na neznámé místo.



OLOMOUC

Nad hlavami cestujících se v odbavovací hale Olomouckého nádraží nachází velké sgrafito s hanáckými motivy z roku 1960. Pochází z dílny umělce Wilhelma Zlamala a jeho plocha zabírá téměř 310m². Dílu dominuje nápis „Rozkvétá kraj, má milovaná zem, když dělníci a ženci prací tvořivou ji věnčí.“ Autorem uvedeného citátu byl básník a feditel olomouckého rozhlasu Alois Rečka. Dílo se tematicky nese ostatně jako design celé haly v duchu socialistického realismu. Je spojeno s oslavou práce a ideologickou propagací doby vzniku. Hanácké motivy zaměřené především na folklor, krásu země, přírodu a zemědělství zase vzbuzují národní hrdost, vlastenectví a pocit soudržnosti při vytváření společných hodnot. Typická je veselá a hravá nálada, kterou sgrafito vyjadřuje. Tanec a veselí dělníků v místních krojích má vyjadřovat radost z práce.



PARDUBICE

Na východní stěně odbavovací budovy se nachází mozaika s motivem mapy stavebních památek v bývalém Československu. Na šedo zeleném pozadí z kamenných mozaikových kostek je světle okrová plocha ve tvaru mapy, na které jsou zobrazeny významné architektonické památky konkrétních měst Československa, zhotovené ze skleněných mozaikových kostek. Umístění měst je vyznačeno graficky stylizovaným znázorněním železničních uzlů a sítě železničních tratí. Na mapě je zobrazeno 55 měst. Pod mapou se nachází červenobílý kompas ve tvaru růžice, nad mapou jsou dva erby. Vlevo je znak Pardubic, vpravo perněstejný zubr na zlatém poli. Pod nimi je nápis Pardubice. Autorem mozaiky je Richard Lander, 1957

Západní stěnu zdobí mozaika s motivem zvěrokruhu a hodinami (Vesmír), zhotovená z ručně štípaných skleněných mozaikových kostek s hodinami. Představuje stylizovanou hvězdnou oblohu se znameními zvěrokruhu. Hodiny znázorňují zároveň slunce, jehož paprsky se rozprostírají do stran a uka-

Mapa uměleckých děl na vybraných nádražích



MOST



TEPLICE



ÚSTÍ NAD LABEM



PODĚBRADY



KRALUPY NAD VLTAVOU



CHEB



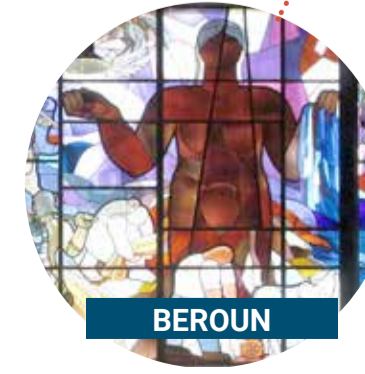
PLZEŇ



KLATOVY



KLATOVY



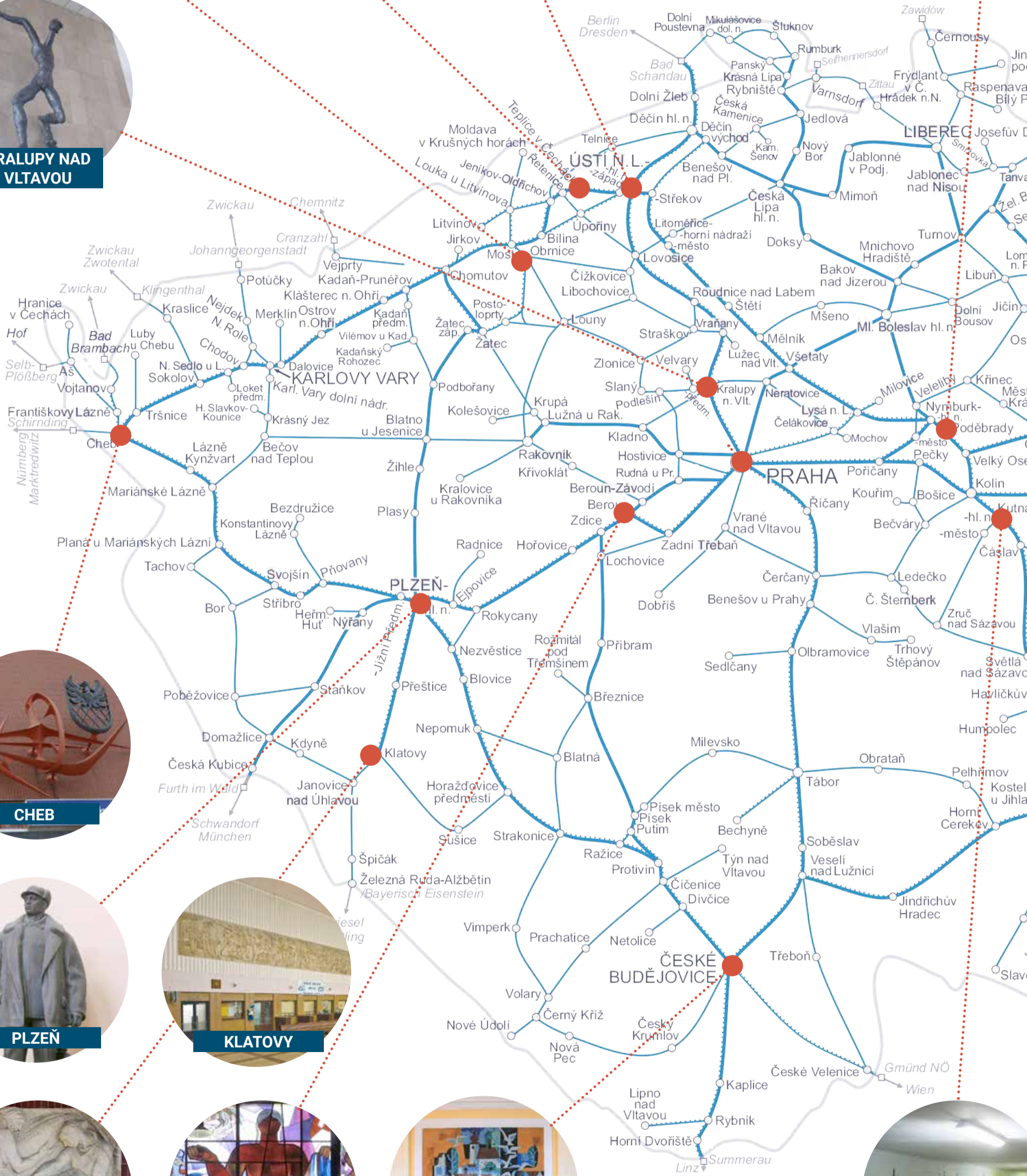
BEROUN



ČESKÉ BUDĚJOVICE



KUTNÁ HORA





PARDUBICE



ČESKÁ TŘEBOVÁ



PRAHA - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ



PRAHA - SMÍCHOV



ČESKÁ TŘEBOVÁ



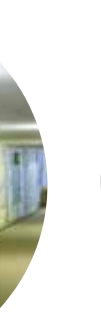
PRAHA - BUBNY



PRAHA - HOLEŠOVICE



OLOMOUC



BRNO



UHERSKÉ HRADIŠTĚ



HAVÍŘOV

žují na dvanáct znamení zvěrokruhu. Zleva doprava v tomto pořadí: blíženci, býk, beran, lev, rak, panna, váhy, štír, střelec, ryby, kozoroh, a vodňář. Souhvězdí jsou obklopena množstvím hvězd. Některé z hvězd, včetně paprsků slunce jsou z mozaikových kostek se zatavenou zlatou fólií. Hvězdnou oblohou prolétá také kosmická raketa a družice. Autorem mozaiky je Jaroslav Moravec, 1959, realizace: Ústředí uměleckých řemesel.



PLZEŇ

Sousoší „Chvála práce“ se nachází ve spodní hale Plzeňského hlavního nádraží. Skládá se ze dvou soch umístěných po bocích hlavního schodiště vedoucího k jednotlivým nástupišťům. Sochy Železničáře a kovodělníka v nadživotní velikosti vyzobrazují jedny z nejdůležitějších profesí železniční tematiky. Železničář jako železniční zaměstnanec sleduje odjezdy a příjezdy vlaků ve svém manuálu, který drží v ruce. Symbolizuje angažovanost a pracovní zápal železničních zaměstnanců. Kovodělník s kladivem v ruce zase představuje důležitost pracovníků podílejících se na výrobě a údržbě železniční infrastruktury. Sousoší je vyrobeno z bronzy a umístěno na vysoký podstavec. V roce 2002 proběhla restaurace obou soch a jejich očištění.



PODĚBRADY

Skleněné vitráže v hale nádraží v Poděbradech z roku 1960 pocházejí z dílny umělce Rudolfa Gajduše. Sklomalby představují motivy z historie a současnosti města Poděbrad. Sérii několika vitráží vévodí vyobrazení Jiřího z Poděbrad, krále husitského. Časté téma jsou motivy lázeňství, kterými se město rovněž proslavilo. Přímo u nádražní budovy totiž začíná kolonáda s léčivými prameny, která vede do centra města.



PRAHA - BUBNY

Brána nenávratná, jejíž autorem je Aleš Veselý, je monumentálním symbolem místa, kudy procházely válečné transporty Židů do koncentračních táborů. Byla vztyčena 9. března 2015 u železničního nádraží Bubny, které se má stát památkou, připomínající místo, odkud bylo za druhé světové války deportováno 50 000 židovských občanů Československa do ghetta v Lodži a Terezíně. Památník, konstruovaný jako brána k nebesům, je vytvořen vztyčením dvacetimetrových železničních kolejí spojených 36 pražci a podepřených 12 vzpěrami. Práce na Bráně nenávratná měla pro Aleše Veselého osobní význam. „Měl jsem k tomu velmi osobní důvody, protože z mých nejbližších příbuzných se 42 lidí nevrátilo, zahynulo.“ Inspirací pro památník byl Jákobův žebřík, odkazující na biblický text z 28. kapitoly knihy Genesis. Je tam psáno, že Jákob měl sen, ve kterém viděl žebřík spojující zemi s nebesy, po němž sestupovali a vystupovali poslové Boží. Najednou zazněl Hospodinův hlas, který pravil: „Hle, já jsem s tebou. Budu tě střežit všude, kam půjdeš, a zase tě přivedu do této země. Nikdy tě neopustím, ale učiním, co jsem ti slíbil.“



PRAHA - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

Na prvním nástupišti pražského Hlavního nádraží spatříte emotivní sousoší sira Nicholase Wintona se dvěma dětmi, které „čekají na vlak“. Sir Nicholas George Winton v roce 1939 zachránil 669 převážně židovských dětí tím, že jim zajistil odjezd vlakem do Anglie. Sir Nicholas George Winton byl britský makléř a humanitární pracovník, který v roce 1939 zachránil 669 převážně židovských dětí z okupovaného území Československa před transportem do koncentračních táborů tím, že jim zajistil odjezd vlakem do Anglie. Vlak bylo vypraveno celkem osm. Příbuzní dětí, kteří zůstali v Československu, až na výjimky, válku nepřežili. Sousoší představuje skupinu skládající se ze tří postav, které jsou vymodelované podle skutečných osob – sira Nicholase Wintona, vnučky jednoho ze zachráněných dětí a chlapce, podobajícího se tříletému Hansimu, jenž přijel posledním vlakem do Anglie, bohužel však po několika dnech zemřel. Autorkou sousoší je soudobá sochařka Flor Kent, původem z Venezuely, která dnes žije v Londýně. Umělkyně se již nějaký čas zajímá o akce, které probíhaly na záchranu židovských dětí před 2. světovou válkou a vytvořila za tu dobu již řadu děl s podobnou tematikou. Wintonovo sousoší bylo v Praze odhaleno 1. září 2009, a to při odjezdu historického Wintonova vlaku z Prahy do Londýna. Vlak jel stejnou cestou jako ten, kterým odjížděly před sedmdesáti lety děti z předválečného Československa, rovněž vzal také některé z tehdy zachráněných.



PRAHA - HOLEŠOVICE

Neobyčklá, šest metrů vysoká plastika Jakuba Flejšara zdobí nevzhledný betonový plácek u stanice vlakového nádraží a metra Nádraží Holešovice. „Je to sedící figura, která se snaží tomu sezení vzepít a dostat se k nebi. Je to pokus o znázornění toho, že když jednou spadnete, snažte se zase vstát,“ řekl Právu na místě autor. Čerpal z mnoha životních skutečností, a to nejen svých. Postavu označil za skládačku člověka, který musí zapadnout do nějakého systému, vytvořenou z obdélníků. „Je to hra s materiálem. Kdyby nebyly svařené a daly se rozložit, vznikla by jen hromádka různých obdélníků,“ podotkl Flejšar.



PRAHA - SMÍCHOV

Významný prvek výzdoby odbavovací haly smíchovského nádraží tvoří budovatelská freska českého malíře Richarda Wiesnera z roku 1954, jehož dílo bylo ovlivněno francouzským malířem Édouardem Manetem. Budovatelská freska na smíchovském nádraží představuje vrchol sorely. Na rozsáhlé ploše nechybí bdělý pohraničník, ženy sklízející úrodu a hlavně hodné dělníků a dělnic v plné práci. Není tu jen dělnická třída, ale také malíř nebo matka a otec se svými dětmi, kterým patrně vyprávějí dojemné příběhy o budování. Tvoří jí čtyřicetimetrová budovatelská freska s téměř 80 postavami symbolizující československý lid v práci při výstavbě země. Sgrafitový pás s názvem Československý lid, v životě, práci a výstavbě socialismu v hale nádraží Praha-Smíchov reprezentuje velmi dobře dobu a výtvarná schémata vrcholného socialistického realismu v Československu. Je také v odborné literatuře zatím nejčastěji zmiňovaným představitelem interiérových monumentálních sgrafitů.



TEPLICE

Dvě pískovcové nadživotní figury v průčelí teplického nádraží pochází z dílny severočeských sochařů Václava Kyselky (Pionýrka) a Františka Rabela (Dělník). Obě sochy z roku 1955 splňují tehdejší kánon socialistického realismu. Socha dívky představuje pionýrku v ležérní póze s rukou spočívající na pravém ramenu, která jí přidržuje plášť. Druhá ruka drží plod jablek. Figura muže dělníka na druhé straně také zaujímá ležce uvolněný postoj s rukou v bok. Jako atribut určující profese zobrazovaného slouží kleště v pravé ruce. Zatímco figura ženy je oděna v ležce neidentifikovatelný stejnokroj, muž dělník je vyobrazen s větším důrazem na detail. Vidíme rozhalenou košili s knoflíky, sako a propracovaný opasek. Obě postavy jsou provedeny v monumentálních formách, přesto, že byly k budově nádraží přidány dodatečně, působí vzhledem k proporcím samotné budovy, jako by byly její součástí záměrně. Na konci roku 2016 byla nešťastnou náhodou zničena socha dělníka. S ohledem na rozsah poškození nabylo možné sochu restaurovat. Na konci roku 2020 se však podařilo repliku vrátit na své původní místo.



UHERSKÉ HRADIŠTĚ

Nádraží v Uherském Hradišti je zajímavé svou vnitřní i vnější výzdobou na motivy slováckých lidových ornamentů. Autorkou všech folklorních motivů byla „maléřka“ a vyšívačka lidových ornamentů Rozka Falešnicková z Tašova. Vnitřní výzdobu realizoval podle návrhů Falešnickové Theodor Zapletal. Ornamenty ve folklorním umění Slováků jsou jedním z nejvýraznějších prvků tohoto regionu. Tyto ornamenty jsou často používány na tradičních krojích, na keramických výrobcích, a také na jiných dekorativních předmětech.



ÚSTÍ NAD LABEM

Vstupní hale původní pseudorenesanční budovy stanice Ústí nad Labem z roku 1850 zdobí rozměrná kamenná mozaika z dílny děčínského malíře Josefa Menše. Ve středu mozaiky je umístěn horník s kahanem a sbíječkou, který má po své levé ruce slévače a ženu se srpem a snopem obilí. Po pravé straně zase zahradníci a laboranta. Postavy měly představovat typická zaměstnání pro Ústecký kraj v duchu socialistického realismu. Zřejmě i díky tomu hrozil mozaice zánik při rozsáhlé rekonstrukci nádražní budovy v letech 2011 a 2012. Na svém místě nakonec zůstala i po povodni v roce 2013. Mozaika pochází z doby 50. let 20. století



žst. Blina, Okřídlené kolo, Julius Lankáš, 1968

ŽELEZNICE A UMĚNÍ

Nádražní budovy i další drobná železniční architektura a její okolí bývají mnohdy provázány s pozoruhodným, historicky i esteticky významným výtvarným programem v podobě soch, mozaik, vitráží, reliéfů, nástěnných maleb, sgrafit apod. Tato díla však nejsou jen nepodstatným doplňkem základních funkcí a provozu daných industriálních a dopravních prostředí, ale vytvářejí z něj místo, v němž se návštěvník může lépe orientovat, identifikovat se s jeho kvalitami, prožívat cestu jako něco příznivého. Z běžné utilitární, uspěchané cesty, kterou už by chtěl mít raději za sebou, tak vzniká putování rámované zážitky a vjemy, které se vepisují do cestovatelovy paměti. V duchu myšlenek sociologa a filozofa Marca Augého bychom mohli říci, že se díky inspirativnímu působení výtvarných děl proměňují „ne-místa“ dopravních uzlů, chápaná často pouze jako praktická, rychle upotřebitelná a ještě rychleji zapominaná prostředí, ve skutečná „místa“ trvalých hodnot, v nichž se rodí kvalitní estetické vjemy hodné zapamatování a lákající k návratům.

Naše mapa je prvním pokusem o zvýraznění a ohodnocení volných výtvarných artefaktů v železničním prostoru. Díla, která se zde prezentují, ukazují pestrost přístupů jak z hlediska technických a formálních řešení (kovové a kamenné skulptury, vitráže, sgrafita ad.), tak z hlediska historického i tematického. Nádražní prostory a jejich okolí představují jako celek určitou proměnlivou, ohromnou galerii výtvarných tendencí zhruba od druhé poloviny 19. století do současnosti. Artefakty mají řadu specifík – často jsou provázány s funkcí místa, mají tedy dopravní tematiku, odkazují také k dějinám a paměti regionu či města, někdy se vyskytuje monumentální reprezentace dějinných a politických událostí a souvislostí.

Naše mapa si neklade za cíl být vyčerpávajícím dílem. Pokrývá jen reprezentativní výběr „železničního umění“, naznačuje jeho stylovou, historickou a obsahovou rozmanitost. Mapa vyzývá diváky k vlastnímu hledání těchto pozoruhodných uměleckých projevů ve zdánlivě čistě funkčním a „průtočném“ prostředí. V případech „železničního umění“ jde o obrovskou „galerii“ mnohdy dosti monumentálních artefaktů, které však někdy zůstávají paradoxně téměř neviditelné. Umění na nádražích a kolem nich má neoddiskutovatelnou historickou a výtvarnou hodnotu, vypráví nám příběh několika epoch v rámci modernity, svébytným způsobem také komentuje roli dopravy, cestování, železnice a industriálních proměn v proměňujícím se světě posledních bezmála dvou století. Mapa se snaží tato díla „zviditelnovat“ a ukazovat jejich různé podstatné významy pro dnešního cestovatele a diváka.



žst. Pardubice, fasádní hodiny, Josef Danda, 1958

UMĚNÍ A ŽELEZNICE

mapa vybraných uměleckých děl českých železničních nádraží

celková koncepce: doc. Ing. arch. Karel Hájek, Ph.D.
zpracování mapového obsahu a grafické zpracování:
Ing. arch. Veronika Dolejšová, Ing. arch. Lucie Formanová
úvodní slovo: PhDr. Václav Hájek, Ph.D.

Při zpracování byly využity následující prameny:
mapový podklad: Správa železnic, státní organizace
Národní památkový ústav - Památkový katalog (www.pamatkovykatalog.cz)
www.a489.cz
www.architectureweek.cz
www.drobnepamatky.cz
www.havirov-historie.cz
www.infokralupy.cz
www.kudyznudy.cz
www.npu.cz
www.projektmozaiky.cz
www.sculptureline.cz
www.socharstvi.info
www.sochyamesta.cz
www.vetrelciavlavky.cz
www.vlakovenadrazi.cz

Příprava mapy byla podpořena z prostředků Programu na podporu aplikovaného výzkumu v oblasti národní a kulturní identity na léta 2023 až 2030 (NAKI III) Ministerstva kultury ČR v rámci projektu Aktivní záchrana nemovitého průmyslového dědictví formou nového využití (DH23P030VV025).

vydavatel: České vysoké učení technické v Praze
zpracovatel: Fakulta Stavební, Katedra architektury,
Thákurova 7, 166 29 Praha 6
vydání 1.

© 2024, Fakulta stavební ČVUT v Praze
ISBN 978-80-01-07283-7

Nádraží v Lázních Toušeň připomíná rozkvět zdejších lázní

Pro městys na soutoku Labe a Jizery byl klíčový rok 1868, kdy zde byl založen rolnický cukrovar a také malé lázně využívající železnatý pramen a později i sirnoželezitou slatinu. Pro stavbu železnice byl však rozhodující právě cukrovar.

TEXT **Marek Binko**

Na místní dráhy napojující cukrovary na hlavní tratě se mimo jiné specializovala Rakouská společnost místních drah (ÖLEG), která od císaře Františka Josefa I. získala 7. listopadu 1881 povolení ke stavbě a provozování železnice z Čelákovic do Brandýsa nad Labem a z Čelákovic do Mochova. Veřejný provoz přes jedinou mezilehlou stanici v Toušeni do Brandýsa nad Labem začal 11. ledna 1883. V Čelákovicích si ÖLEG musela vybudovat vlastní nádraží v blízkosti pražského zhlaví stanice Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB). V Brandýse pak dráha končila v místech tzv. starého nádraží neboli dnešní zastávky Brandýs nad Labem-Zápská. Od roku 1885 trať vlastnily

České obchodní dráhy (BCB) a od roku 1890 Společnost státní dráhy (StEG). Dráha byla v roce 1899 prodloužena do Neratovic, když mezi Jiřicemi a Neratovicemi využila vlečku do cukrovaru v Kostelci nad Labem z roku 1880. Nádraží v Toušeni se od roku 1907 jmenovalo Lázně Toušeň, v letech 1918–1961 Toušeň lázně, pak zase jen Toušeň, a to do roku 1994, kdy se vrátil dnešní název Lázně Toušeň. Od zahájení provozu zde byly k dispozici dvě koleje a jednoduchá výpravní budova se sedlovou střechou. S rozvojem lázní koncem 19. století se řešila výstavba nové výpravní budovy, která by městys lépe reprezentovala. Poměrně atypický projekt stavby s velmi nízkým sklonem střechy

FOTO autor



Moderní železnice

zpracovalo ředitelství StEG, k realizaci došlo v roce 1902. Původní výpravní budova byla adaptována k bydlení a slouží tak dodnes. V roce 1924 byla zasklena veranda na západní straně budovy a v roce 1960 byla na opačné straně přistavěna zděná veranda s toaletami a vstupem z ulice. Cukrovar, který byl jedním ze zásadních motivů ke stavbě dráhy, fungoval do konce 50. let, kdy se z něj stala jedna z poboček České výroby krmiv, resp. následně Zemědělského zásobování a nákupu. V jeho sousedství vznikl na přelomu 40. a 50. let závod Prefa na výrobu prefabrikátů pro stavbu budov a později mostů. Vlečka do Prefy nejprve

od roku 1951 odbočovala z tratě, od roku 1967, po celkové rekonstrukci závodu, ji nahradilo prodloužení a rozšíření původní cukrovarské vlečky, která ze stanice klesá sklonem až 29 %. S tím bylo upraveno i její zapojení do toušeňského nádraží včetně zřízení nové průběžné a krátké kusé koleje. V 90. letech provoz na vlečce postupně ustával, její část byla následně zrušena. Stanice Lázně Toušeň se v roce 1996 změnila na nákladíště a zastávku, v roce 2001 byla zrušena jedna průběžná kolej a zjednodušeno zapojení vlečky. V roce 2013 byla zpracována studie na obnovení stanice za účelem možnosti křižování a tím zkrácení intervalu osobních vlaků z dnešních 60 na 30 minut.

Co se děje v regionech



SKONČILA OPRAVA NÁDRAŽNÍ BUDOVY V MIROŠOVĚ

Správa pozemních staveb dokončila opravu nádražní budovy v Mirošově. Objekt leží na jednokolejné neelektrizované trati Rokycany – Nezvěstice. Budova byla postavena v roce 1883 a od té doby neprošla zásadnější opravou.

Opravné práce začaly loni v září. Stavbaři provedli výměnu střešní krytiny, opravu tesařských a klempířských prvků a také fasády, zcela nová jsou okna a dveře. Zásadní proměnou prošla čekárna pro cestující, která získala nový mobiliář, lepší prostředí nabízejí prostory pro dopravce České dráhy. Změnilo se i okolí objektu. Souběžně s opravou budovy vznikly dvě moderní bytové jednotky.

Na nádražní budově je umístěna pamětní deska k počtě Františka Šišky, bývalého vlakvedoucího na nádraží v Mirošově. Za druhé světové války byl aktivní v odboji. Byl vyzrazen a v únoru 1944 popraven v Drážďanech. Slavnostní otevření budovy se zúčastnil jeho vnuk a bývalý zaměstnanec SŽDC Pavel Šiška.

TRAŤ MEZI RAKOVNÍKEM A BLATNEM U JESENICE JE JAKO NOVÁ

Na trati mezi Rakovníkem a Blatnem u Jesenice vystřídaly vlaky stavební stroje. Během nepřetržité výluky, která probíhala od 2. dubna do 17. června 2024, jsme se postarali o celkovou úpravu trati. Vyměnili jsme devět kilometrů kolejí, zrecyklovali staré pražce a doplnili je o kamenivo. Trať prošla podbitím a získala moderní bezстыkovou kolej. Pro větší stabilitu v obloucích bylo instalováno 1350 pražcových kotev.

V dopravně Senomaty prošla rekonstrukcí výhybka č. 2 a zároveň se dočkaly opravy konstrukce osmi železničních přejezdů. Opraveny byly také dva mosty. Díky těmto rozsáhlým pracím se trať stala nejen bezpečnější a pohodlnější pro cestující, ale také se zvýšila traťová rychlost a kapacita. To povede k plynulejší a efektivnější železniční dopravě v daném regionu.



ČÁST TRATI MEZI CHLUMCEM NAD CIDLINOU A OSTROMĚŘÍ PROŠLA OBNOVOU

Během jarní výluky na trati Chlumeck nad Cidlinou – Ostroměř se spojili kolegové z jednotlivých odborných správ, aby zajistili plynulý průběh všech opravných a údržbových prací. Ty zahrnovaly opravu zabezpečovacího zařízení, propustků a přejezdů, výměnu pražců a čištění šterkového lože.

V železniční stanici Nový Bydžov proběhla oprava staničního a přejezdového zabezpečovacího zařízení. Nové elektronické stavědlo umožní budoucí zapojení trati do DOZ. Ovládání staničního zabezpečovacího zařízení je z jednotného obslužného pracoviště v dopravní kanceláři. V rámci této opravy se vybuďovala nová odjezdová a také vjezdové návěstidlo. Pro kontrolu volnosti kolejí jsou použity počítače náprav. Některé přejezdy se zmodernizovaly a doplnily bezpečnostními prvky. Ve vyloučeném traťovém úseku prošlo komplexní přestavbou celkem sedm propustků. Stávající mostní konstrukce byly kompletně vybourány a na jejich místo byly vloženy nové flexibilní ocelové trouby.



V PROSTORÁCH FANTOVY BUDOVY SE OTEVŘELA NOVÁ KAVÁRNA

V samém srdci Prahy, přímo v historické Fantové budově na hlavním nádraží, se otevřela zbrusu nová kavárna Foyer Café. Hostům nabízí lahodnou kávu a chutné občerstvení v jedinečném prostředí, které snoubí moderní design s prvky secesní architektury.

Ať už hledáte klidné místo na práci, nebo si chcete popovídat s přáteli u šálku dobré kávy, Foyer Café je přesně to pravé místo s příjemnou atmosférou. Nabízí široký výběr kávy, čajů, lahodných zákusků, sendvičů a mnoho dalšího, to vše z nejkvalitnějších a čerstvých surovin. Interiér kavárny je navržen s citem pro detail v elegantním a moderním stylu s důrazem na pohodlí hostů.

**ČISOVICE
2. května**

Odpoledne ujela v Čisovicích neobsazená souprava od Os 19014 z 1. staniční koleje na traťovou kolej ve směru do Měchenic. V oblouku v km 24,521 vykolejila. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 9,1 milionu Kč.

**LUBY U CHEBU – SKALNÁ
2. května**

Ve stejný den také odpoledne najel mezi stanicemi Luby u Chebu a Skalná Os 27215 na spadlý strom a následně vykolejil. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 500 tisíc Kč.

**VŠESTARY – HNĚVČEVES
14. května**

Odpoledne se na přejezdu mezi Všeťstary a Hněvčevsi střetl Os 5512 s traktorem Zetor 7341. Vlak při střetnutí vykolejil jednováznou nápravou. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 670 tisíc Kč.

**PŘÍKAZY
14. května**

V nočních hodinách vjel ve stanici Příkazy Os 14051 na kolej obsazenou Os 14052. Před stojícím vlakem zastavil ve vzdálenosti 74 metrů.

**BOROHRÁDEK –
ČERMNÁ NAD ORLICÍ
21. května**

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Borohrádek a Čermná nad Orlicí střetl Sp 1895 s osobním automobilem Škoda Felicia. Při střetnutí byl usmrčen řidič automobilu i jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 345 tisíc Kč.

**PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ
24. května**

Na pražském hlavním nádraží odjel dopoledne Os 9123 od 6. nástupiště, projel odjezdové návěstidlo S26 s návěstí zakazující jízdu a srazil se s posunující lokomotivou řady 362. Při srážce byli lehce zraněni 3 cestující. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100,7 milionu Kč.

**ADRŠPACH
29. května**

V podvečerních hodinách v dopravně D3 Adršpach vykolejil motorový vůz Os 15743 na samovratné výhybce Sv2. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 430 tisíc Kč.

V Ostravě jsme prezentovali přípravu VRT i nové vozidlo

Mezinárodní železniční veletrh a konference RAIL BUSINESS DAYS se letos již podruhé konaly v ostravském Trojhalí Karolina. Do areálu zavítalo přes 11 tisíc návštěvníků a 130 vystavovatelů, mezi kterými se rozhodně neztratila ani naše státní organizace. Prezentovala se zde hned několika expozicemi.

TEXT | Tomáš Johánek

Nejvíce vidět byli drážní hasiči se svou technikou, dále naše speciální vozidla, velký zájem ale byl o stánky kolegů a kolegyně z personálního odboru GŘ a Stavební správy vysokorychlostních tratí, která přijela i se svým VRTmobilem. Jeho návštěvníci měli k dispozici množství materiálů o různých aspektech stavby VRT včetně jejich vlivu na hluk a životní prostředí. Experti zde představili současný stav přípravy na různých úsecích plánované sítě VRT. Společný stánek „vrtkařů“ a personalistů v hale navštívilo také velké množství studentů, kteří se zajímali o možné profesní uplatnění v naší organizaci. Na mapy úseků a vizualizace budoucích terminálů i vysokorychlostních tratí se do VRTmobilu přišly podívat stovky lidí včetně rodin s dětmi. Zástupci Stavební správy VRT neúnavně vysvětlovali, kudy nová trať povede, kde se plánují tunely, kde nové zastávky a jak se taková stavba vůbec projektuje. Drtivá většina návštěvníků plán výstavby VRT kvitovala s potěšením, protože od rychlé železnice očekávají usnadnění cest za prací, případně za rodinou či na dovolenou. Za zmínku stojí i stánek v hale, který sloužil k prezentaci systému ETCS mířícího na českou železnici.

**EXPOZICE NABITÁ MODERNÍMI
TECHNOLOGIEMI**

Hasičský záchranný sbor Správy železnic měl letos venkovní expozici nabitou novými technologiemi a hasičskou technikou. Pro zájemce si připravil modernovanou prezentaci řešení mimořádné události na železnici od přijetí informace po řízení zásahu, jednotlivé fáze události až po její ukončení. V celém jejím průběhu hasičům výrazně pomáhá systém TereZa. Velký zájem vzbudily také nové drony, které se rovněž používají při řešení



mimořádných situací. Expozici pak doplňovaly ukázky moderních zásahových oděvů, hasiči vysvětlovali fungování automatického externího defibrilátoru či dýchacího přístroje Dräger. Mezi vystavenou technikou nechyběly automobilový jeřáb AJ-35 Liebherr, vyprošťovací vozidlo AV Scania, stabilizační podpěry Paratech, pásový přepravník do nepřístupného terénu či velitelské auto Toyota Hilux.

**NOVÉ VOZIDLO NA ÚDRŽBU
TROLEJOVÉHO VEDENÍ**

Jako tradičně nechyběla v Ostravě ani speciální vozidla Správy železnic. Vedle měřicího vozu FST4, který slouží pro měření prostorové průchodnosti tratí a tunelů a sběr prostorových dat na železnici, si zde odbyl premiéru nový motorový vůz pro opravy a údržbu trakčního vedení. Je první ze šestice vozidel, která zamíří do jednotlivých oblastních ředitelství. Společně se zástupci dodavatelské firmy ho pokřtili ministr dopravy Martin Kupka a generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. „Jedná se opravdu o výjimečné vozidlo, které může jezdit rychlostí až 120 km/h a které budeme používat také například pro revize mostních konstrukcí, tunelů a podobných umělých staveb,“ prozradil Jiří Svoboda.

Preventivní vlak bezpečné železnice letos přivítal přes 2000 žáků

Už 17. ročník má za sebou společný projekt naší organizace a Českých drah Preventivní vlak bezpečné železnice. Během května a června navštívil celkem čtyři města (Olomouc, Pardubice, Plzeň a České Budějovice) a na své palubě přivítal více než 2000 žáků a studentů.

TEXT | Tomáš Johánek

Železniční síť České republiky patří k nejhustším v Evropě, což s sebou bohužel přináší i velké množství mimořádných událostí končících často i smrtí. Většina těchto tragédií přitom vzniká zcela zbytečně, nekázní řidičů či chodců na železničních přejezdech, nesmyslným přebíháním tratí, naskakováním či vyskakovaním do jedoucího vlaku nebo pohybem v místech, kde může dojít k zásahu elektrickým proudem. Oběťmi nerozvážného a hazardního chování na železnici jsou i mladí lidé, právě jim je určena tato preventivně-bezpečnostní akce.

Součástí preventivního vlaku je především speciální kinovůz s filmem To nedáš! Ten obsahuje rekonstrukci tří mimořádných událostí na železnici. Ve druhém, konferenčním voze čeká žáky a studenty diskuze

s odborníky, kteří se nehodami na železnici zabývají. Setkají se zde s vyšetřovateli Správy železnic, z vyprávění o reálných nehodách mrazí v zádech. Na třetím stanovišti je pak drážní hasiči-záchranáři seznámí se základy



první pomoci. Poskytnou žákům aktuální informace a postupy v rámci záchrany života v různých nastalých situacích. K nácviku využívají resuscitační figurínu a vysvětlí jim i použití automatizovaného externího defibrilátoru.

O tom, že pořádání podobných akcí má rozhodně smysl, svědčí i osobní poděkování jedné z učitelek, která se celého programu se svou třídou zúčastnila: „Děti byly plně emocionálně a ještě hodinu po programu chtěly problematiku rozebírat. Jsem moc ráda, že jsme měli možnost tento program vidět. Všichni lektori odváděli skvělou práci a žáci celou akci ohodnotili velmi kladně. Byla bych ráda, kdyby se tato akce opakovala každoročně, abychom mohli účast opakovat každoročně s jinými třídami,“ stojí v dopise.

Studenti se bojí stáží. Nevědí, co od nich čekat.

Dokázali jsme naplnit představy studenta prvního ročníku Fakulty dopravní Jana Perneru v Pardubicích a v čem se lišíme v organizaci stáží od jiných firem? Nejen na to jsme se zeptali Davida Balouna, čerstvého absolventa studentského programu Správy železnic.

TEXT | Eva Rubešová

Davide, proč si myslíš, že tví spolužáci zrovna nevyhledávají možnost stáže ve firmách?

Určitě se nedá říct, že nemají zájem o dobré místo a budoucí kariéru. Myslím si ale, že se bojí, protože si neumějí představit, co to obnáší a co jim to může dát. Přiznejme si, že v Česku jsou dobré stáže stále v plenkách.

Ty ses pro stáž rozhodl. Jaká byla tvoje představa o její náplni?

Jako první mě napadlo, že poznám nové lidi a nová místa. Byla to pro mě příležitost získat zkušenost s jinou prací.

Naplnila se tvá očekávání?

Rozhodně to předčilo mé očekávání. Mohl jsem pozorovat, jak rychle roste stavba nového nádraží Praha-Bubny, navštívil jsem zrekonstruovanou stanici Praha-Hostivař nebo i jiné stavby. Moc se mi líbilo na exkurzi ve Virtuplexu, kde jsem díky virtuální realitě viděl například budoucí Masarykovo nádraží, k jehož vzhledu jsem byl zpočátku trochu skeptický. Spolu s dalšími stážisty jsme byli na exkurzi v elektrodispečinku na pražské Křenovce a v Centrálním dispečerském pracovišti na Balabence. Bylo toho hodně. Kromě toho jsem potkal hromadu skvělých lidí ze Stavební správy

západ, odkud je také můj mentor Petr Skyva, kterému patří velký dík.

V čem si myslíš, že se lišíme v pořádání programů pro studenty?

Děláte obecně akce jinak. Nejsou to jen další nudné přednášky. Vybíráte odborníky, kteří jsou schopni předat své dobré i špatné zkušenosti zajímavým způsobem. Vedle toho nabízíte bohatý program exkurzí. Máte co ukázat, a navíc víte, jak na to. Mně se osobně líbí videa z akcí, díky kterým si každý lépe představí, co ho čeká.

Máš před sebou ještě dlouhou cestu, než nastoupíš na vlak Kariéra. Jak by měl podle tebe vypadat tvůj první den v práci?

Měl bych se dozvědět, co budu dělat, kde bude moje místo, na koho se můžu obrátit s čímkoli, co mě bude kolem mé práce zajímat. Důležitá je pro mě komunikace a ta by měla být milá a užitečná. Dostat informace o pracovní náplni, popis pracovních postupů a měl by tam být pro mě profesně starší a zkušenější kolega, který mi řekne, co a jak, a hlavně ukáže konkrétně vše, co je potřeba, abych se naučil. Předpisy jsou fajn, ale osobní přístup nedokážou nahradit. Důležitá je pro mě přátelská atmosféra a lidí, na které se můžu spolehnout.



Co bude následovat teď po skončení tvého programu? Uvažuješ například o další spolupráci?

Určitě bych dál spolupracoval jak se Stavební správou západ, tak i se Správou železnic jako takovou. Rozhodně se těším na další akce,

které Správa železnic pro studenty pořádá. Skvělé jsou studentské konference nebo technické workshopy. V současné době si taky dodělávám zkoušky na výpravčího. Připravuji také skvělí lektori z O11 a CDP Praha. Takže když se vše povede, bude ze mě brzy výpravčí.

ŽÁKŮM ZÁKLADNÍ ŠKOLY JSME UKÁZALI PARDUBICKÉ NÁDRAŽÍ

Žáci 8. třídy jedné z pardubických základních škol měli na začátku června jedinečnou příležitost dozvědět se, jak funguje železnice a co obnáší různé pracovní pozice v našem odvětví. Během exkurze navštívili například elektrodispečink a jako překvapení je čekala prohlídka modelové železnice. Kolega z Centra techniky a diagnostiky jim ukázal defektoskopický vůz a vysvětlil, k čemu slouží. Na regionálním dispečerském pracovišti se mohli seznámit s prací výpravčího, čekala je i názorná ukázka řízení dopravy v Pardubicích a okolí. Představili jsme jim také význam sdělovací a zabezpečovací techniky na železnici. V závěru akce všichni zavítali do našeho nového vzdělávacího střediska, odkud se jim naskytl krásný výhled na celý zrekonstruovaný železniční uzel Pardubice.



KALENDAŘ PŘEDSTAVÍ NĚKTERÉ PROFESY NA ŽELEZNICI

Nástěnný kalendář naší státní organizace na příští rok bude pro některé kolegy opravdu výjimečný. Budou se totiž dívat sami na sebe. V kalendáři jsme se rozhodli představit některé profese, bez nichž by provoz železnice nebyl vůbec možný. A nejde jen o pracovníky z řízení provozu, ale také z oblasti přípravy staveb, dozorování jejich průběhu nebo oprav a údržby železniční infrastruktury. Nešli jsme cestou využití modelů, rozhodli jsme se vyfotit naše kolegy při jejich každodenní práci. A máte se opravdu na co těšit. Navíc některé lokace, kde se fotografie pořizovaly, jsou velmi atraktivní, uvést můžeme například stavbu nového mostu přes Orlickou přehradu na trati mezi Tábořem a Pískem.



Léto plné zábavy s VPN Family: užívejte si data celé léto za cenu jednoho měsíce

Ani tento rok vás nenecháme v létě a na dovolené bez připojení – nabízíme data na celé léto v super akci. Pořídte si naše mobilní data a surfujte s tarifem 1,5 nebo 3 GB až do konce srpna pouze za cenu dat jednoho měsíce.



Například s tarifem OneNet Mobilní připojení 3 GB ve VPN Family – Vodafone zaplatíte za celé tři měsíce jen 212 Kč a s tarifem Internet v mobilu L (3 GB FUP) ve VPN Family – O₂ jen 239 Kč.

Objednejte si internet ve VPN Family co nejdříve a využijte naše slevy naplno. Internet vám usnadní život – například díky mapám, chatu, vyhledávání spojů a možnosti sdílet své fotky z cest s rodinou a přáteli.

Nenechte si ujít své oblíbené TV pořady a seriály ani na dovolené! Objednejte si Kuki TV s HBO

a streamovací službu MAX na měsíc zdarma a zůstaňte v obraze. Ještě jste u nás Kuki TV nevyzkoušeli? Nyní ji můžete mít na měsíc zcela zdarma a bez závazku. Vyzkoušejte si i vy její skvělé funkce, které

klasická televize nenabízí. Můžete si ji vzít kamkoliv s sebou a zkrátit si tak dlouhé cesty nebo využít chytré funkce, jako třeba zpětné sledování 7 dní až na 5 zařízeních současně a spoustu dalšího.

Výhodné mobilní služby s O₂ nebo Vodafone i Kuki TV si ve VPN Family může objednat každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic na stránce <https://family.cdt.cz>. Anebo nám zavolejte na telefonní číslo 972 111 333, kde vám naše zkušené operátorky rády poradí nebo třeba nastaví data a služby na míru.

Již 15 tisíc zaměstnanců a jejich rodin se stalo součástí drážní rodiny VPN Family.

Připojte se i vy, zeptejte se svého kolegy a ušetřete!





Pokračování ze strany 1

Na Šumavě ale ještě chvíli zůstaneme. Další naší zastávkou je Železná Ruda-Alžbětín, nádraží rozdělené státní hranicí. V jeho německé části je expozice historie bavorských lokálek včetně unikátních vozidel. Nedaleký Špičák je pak známý svým tunelem, který stále patří mezi nejdelší u nás.

PŘES MĚSTO PIVA DO BEZDRUŽIC

Plzeň je sice více známá jako město piva, ale železnice je tady také doma. Krajská metro-pole je významným železničním uzlem a zdejší továrnu Škoda opouštěly v minulosti legendární parní i elektrické lokomotivy. Historická budova na hlavním nádraží prošla rozsáhlou rekonstrukcí a září novotou. Odsud jezdí příčný vlak na jednu z nejkrásnějších a nejzajímavějších českých lokálek – z Pňovan do Bezdruzic. Vlak přejezdí unikátní most přes Hracholuskou přehradu a míří do cílové stanice, kde je v objektu historického skladiště muzeum věnované historii železniční dopravy na Plzeňsku. Každoročně se tady také pořádá Bezdruzické parní léto.

V sousedním Karlovarském kraji stojí za návštěvu a projíždku vlakem lokálky vedoucí z údolí do vrcholných partií Krušných hor. Až téměř pod jejich nejvyšší vrcholy jezdí vlak z Mostu do Moldavy v Krušných horách, ale to už jsme v kraji Ústeckém. V památkově chráněné budově stanice Dubí vzniká postupně malé železniční muzeum. Prozatím je přístupná dopravní kancelář a místnost přednosty. V budoucnu zde bude expozice osobní a zavazadlové pokladny a čekárna, která by měla sloužit svému původnímu účelu.

Nedaleko Ústí nad Labem, v kopcích Českého středohoří, se nachází železniční muzeum v Zubrnících, osadě, která je sama o sobě unikátním skanzenem. Do muzea se dá dostat vlakem po obnovené trati z Velkého Března, v sezóně sem jezdí přímé vlaky z Ústí nad Labem a po pár kilometrech jízdy se ocitnete v úplně jiném světě.

ZUBAČKOU NA POMEZÍ JIZERSKÝCH HOR A KRKONOŠ

Za další unikátní památkou to můžeme vzít opět vlakem z Ústí nad Labem přes Děčín a Liberec. Mimochodem, tato trať je jasným důkazem tvrzení, že i cesta může být cíl. A nejde jen o jízdu po kamenném viaduktu u Noviny. Pár kilometrů za Libercem, v Tanvaldu, začíná nejstrmější železnice u nás. Na její trase do Kořenova bylo nutné dokonce instalovat ozubnici kvůli velmi prudkému stoupání. Ozubnicovou lokomotivou se zde letos z důvodu špatného stavu trati nesvezete, v Kořenově vás však čeká řada tradičních akcí s doprovodným programem a návštěva zdejšího muzea ozubnicové železnice či výtopny. Následuje další cesta vlakem do Jaroměře. Zdejší výtopnu netřeba fanouškům železnice představovat. Železniční muzea jsou také například v Pardubicích-Rosicích nad Labem, Rokytnici nad Orlicí a nově se muzejní expozice buduje v Dolní Lipce. Ale i tratě na pomezí Čech a Moravy v tomto regionu obsahují řadu unikátních technických památek. Přes Horní Lipovou s malou muzejní expozicí míříme do Třemešné ve Slezsku, výchozí stanice unikátní úzkorozchodné dráhy do Osoblavy. Ta nabízí jak provoz pravidelných vlaků, tak vlaků mimořádných v čele s parní lokomotivou.

ZA PRŮMYSLOVÝMI LOKOMOTIVAMI NA BRNĚNSKO

Čas se neúprosně krátí, odjíždíme dále směrem na jih. Přes Olomouc s muzeem Českých drah v historickém depu a železniční mekkou Českou Třebovou nás čeká návštěva areálu bývalého šamotového závodu v Mladějově na Moravě se sbírkou úzkorozchodných průmyslových lokomotiv, historických motocyklů, bagrů a buldozerů, traktorů a další zemědělské i stavební techniky. I zde je možné svést se vláčkem. To koneckonců platí i pro muzeum průmyslových železnic ve Zbýšově u Brna. Jde o bývalou uhelnou vlečku z roku 1862, kterou obecně prospěšná společnost Regionální úzkorozchodné železnice přestavěla a přestavuje na muzejní dráhu. Největším lákadlem pro milovníky železnice na Brněnsku jsou jízdy historickým motorovým vlakem z Břeclavi do Lednice, kde již běžné vlaky nejezdí. Další naší zastávkou v putování po železničních zajímavostech je trať Telč – Slavonice na pomezí Kraje Vysočina a Jihočeského kraje. I zde se v létě koná řada kulturních akcí a každoročně tu vyjždějí vlaky tažené parní lokomotivou. Naši krátkou exkurzi ukončíme ve středních Čechách, kde si zájemci o železnici jistě nenechají ujít návštěvu Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka, hornického skanzenu u Solvayových lomech nedaleko Berouna či Kolínské řepařské drážky. A pokud by snad nepřálo počasí, jistí to návštěva největšího modelového kolejiště v centru Prahy – Království železnic.

Přejeme vám krásné léto a budeme moc rádi, když se s námi podělíte o vaše zážitky. Psát můžete na adresu redakce@spravazeleznic.cz.



ČD TRAVEL



LAST MINUTE POBYTY

Díky spolupráci s ČD travel mohou i v letošním roce využívat zaměstnanci Správy železnic rekreaci „na poslední chvíli“. Aktualizovanou nabídku zasíláme zájemcům každou středu. K odběru se můžete přihlásit na e-mail: jisova@cdtravel.cz. Tyto pobyty jsou cenově výhodné a blíží se cenám objednávek „na první chvíli“.

Stále je však nutné získat potvrzení z personálního oddělení – tj. zajistit si schválení žádosti v STKR ještě před nástupem na dovolenou.

U pobytů na poslední chvíli je rezervaci možné držet maximálně několik hodin. Proto doporučujeme tyto pobyty objednávat v pracovní době tak, aby byla jistota včasného potvrzení dotace.

Hezké léto přeje ČD travel
Vaše cestovní kancelář



OKÉNKO
DRÁŽNÍHO
ÚŘADU

Expertní skupina hodnotila stav přípravy na spuštění ETCS

Skupina expertů shrnula na svém již pátém setkání aktuální stav přípravy spuštění systému ETCS na české železnici. Kromě tratě Olomouc – Uničov, kde je zaveden výhradní provoz ETCS, proběhlo dalších šest zátěžových testů. Sedmý, nejnáročnější, je naplánovaný na konec července na trati Praha – Česká Třebová. Zátěžové testy simulující výhradní provoz testují funkčnost systému ETCS v úsecích, kde bude spuštěn od 1. ledna 2025.

K identifikaci a odstranění všech problematických míst je však potřeba, aby veškeré vlaky, které mají splněné tři základní podmínky, tedy že se nacházejí v traťovém úseku se zapnutým ETCS, lokomotiva je vybavená mobilní částí a strojvedoucí je řádně proškolen, jely se zapnutým ETCS. To bude předmětem opatření, kterým od 1. srpna 2024 uloží Drážní úřad dopravcům zapínat ETCS ve vyjmenovaných úsecích.

Správa železnic zároveň oznámila zavedení zjednodušeného zabezpečovacího systému ETCS STOP, který bude nasazen na úseky s výlukou trvající déle než půl roku a deaktivovaným klasickým zabezpečením. Systém bude využívat mobilní část ETCS instalovanou na vozídlech a v případě projetí návštěi STÚJ vlak okamžitě zastaví.