



ŽelPage

elektronický magazín o drahách

www.zelpage.cz

Poprvé do Středokluk!

Vážení cestující,
srdečně Vás vítáme na zvláštním vlaku
do Podlešína a přejeme Vám příjemnou cestu.

Náš tým dobrovolníků je Vám s případnými
dotazy k jízdě vlaku kdykoliv k dispozici, odpovědi
na nejčastější otázky jsme se ale pokusili shrnout
v tomto průvodci.

Dovolujeme si upozornit, že účast
na zvláštní jízdě a především výstup
na fotozastávkách je na vlastní nebezpečí. Chovejte
se, prosím, tak, aby k žádnému úrazu nedošlo.

Věříme, že se nám podaří v rámci možností
splnit Vaše představy o akci a rádi se k nám budete
vracet.

Ing. Zdeněk Michl, předseda ŽelPage, o.s.



Jízdní řád

Os 35504

Praha hl.n.	9:32
Praha Smíchov sev. nást.	9:43
Praha Zličín	10:07
Hostivice příjezd	10:13
Hostivice odjezd	10:16
Jeneč z.	10:25
Hostouň u Prahy	10:32
Dobrovíz	10:37
Středokluky	10:41
Podlešín	11:06

Os 35502/3

Podlešín	11:20
Středokluky	11:48
Hostivice příjezd	12:00
Hostivice odjezd	12:27
Rudná u Prahy	12:42
Praha Smíchov	13:00
Praha hl.n.	13:09

Časové údaje jsou pouze orientační,
výstup a nástup cestujících je možný
pouze po dohodě a na pokyn organizátora.

Řazení zvláštního vlaku



810 ČD

vůz č. 1

v sobotu vyhrazen
pro KMD Praha

010 ČD

vůz č. 2

barový oddíl

Z historie Podlešínky

(Martin Hanzal)

Společnost Pražsko–duchcovská dráha, neboli Prag – Duxer-Eisenbahn (PDE), začala na území našeho státu působit již v roce 1872. V listopadu tohoto roku tak byla zahájena nákladní doprava v úseku Bílina – Most – Obrnice, vč. úseku České Zlatníky – Obrnice, Obrnice – Louny a Louny – Chlumčany u Loun, kde se nacházel dnes již dávno zrušený cukrovar. Budování trati, dnes známé z jízdních řádů pod číslem 110, pokračovalo mílovými kroky. V lednu následujícího roku (konkrétně 2.1.1873) zahajuje společnost PDE provoz v úseku Chlumčany u Loun – Zlonice a Zlonice – Slaný pro veškerou dopravu. V tento den zahajuje též osobní dopravu na úsecích zmíněných výše. Stavba trati se bleskurychle blíží ku Praze a tak není divu, že již 11.5.1873 je slavnostně zahájena doprava v úseku Slaný – Podlešín – Jeneček – Rudná u Prahy – Praha-Hlubočepy – Praha-Smíchov. Skutečný provoz však začíná až o den později.

Společnost PDE dále vlastnila a provozovala trať z Mostu do Hrobu a vlastnila úsek Hrob – Moldava – Holzhau, na kterém však provozovala dopravu KkStB (Kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahnen, neboli Rakouské státní dráhy) a místní dráhu Zlonice – Kmětíněves, která byla vystavěna prakticky natruc obyvatelům Velvar. Ti totiž, přestože zadali stavbu lokálky společnosti PDE, nakonec dali přednost společnosti StEG. Ta slíbila napojit Velvary na železnici v místě, jenž se postupně z nedůležité vesničky měnilo na strategickou železniční křižovatku – v Kralupech nad Vltavou. Lokálka do Kmetiněvsi, vystavěná především pro obsluhu hospozínského cukrovaru, byla zprovozněna 17.7.1882.

Od 1.7.1884 se stává provozovatelem prakticky všech tratí PDE společnost KkStB, vlastnictví zatím stále leží v rukou Pražsko-duchcovské dráhy až do 1.1.1892, kdy byly všechny tratě PDE zestátněny a jejich vlastníkem a zároveň provozovatelem se staly Rakouské státní dráhy (KkStB).

Již letmým pohledem do mapy je zřejmé, že trať z Mostu do Prahy nebyla plánovaná pro intenzivní osobní dopravu mezi hustě zalidněnými sídly, ale především pro odvoz uhlí ze severočeské hnědouhelné pánve a pro obsluhu četných cukrovarů na trati (Most, Lenešice, Louny, Vrbno nad Lesy, Hospozín, Zvoleněves /v té době napojena nevyhovující vlečkou s lanovkou/). Sloužila také pro obsluhu mnohých strojírenských podniků (Most, Louny, Slaný). Opačná strana z Mostu na Moldavu a dále do Německa nikdy nevynikala tak silnou nákladní dopravou, jakou se

mohl chlubit úsek do Prahy. Poslední rozmach přepravy nastal na tomto úseku v letech 1952 – 1962, kdy byl touto trasou přepravován prakticky veškerý materiál potřebný na výstavbu vodního díla Fláje.

Tvrdou ránu beztak dost slabé osobní dopravě v úseku mezi Podlešínem a Hostivíci zasadila výstavba dvoukilometrové spojky mezi Zvoleněvsi a Podlešínem. Ve Zvoleněvsi tak došlo k napojení na trať kdysi patřící společnosti StEG (Kralupy n. V. –) Mikovice – Zvoleněves zprovozněné 20.2.1884 a dále na místní dráhu Zvoleněves – Smečno – Kladno-Dubí, zprovozněné dne 1.6.1886 tehdy pod taktovkou společnosti SSEAG.

Dne 2.10.1922 se tak již pod křídly ČSD začala odvíjet nová kapitola železniční dopravy v tomto kraji. Postupný nezáměr o původní trasu PDE vynesl do popředí dnešní trať 110 v trase Most – Louny – Slaný – Kralupy n.V. a dále do Prahy. I nákladní doprava začala stagnovat nejen vlivem vytěžení některých dolů, ale především rozmachem dálkového vedení vysokého napětí (namátkou Ervénice – Praha). Trať z Podlešína do Prahy je v úseku Středokluky – Hostivice dvakrát přeložena, kvůli výstavbě letiště Ruzyně. Ve veřejné osobní dopravě zažívala nebývalý rozmach doprava silniční a pomalu se začala drát i na pozice, kterým vždy vévodila doprava železniční – do nákladní přepravy. Důsledkem toho byla v roce 1982 zastavena doprava na trati mezi Zvoleněvsi a Kladnem (těleso později sneseno vyjma úseku Dubí – Vinařice). Silně skomírající trať, která se donedávna ukrývala v jízdním řádu pod číslem 121, nabízela v osmdesátých letech několik přímých vlaků Praha Smíchov sev. nást. – Slaný, jeden až dva páry v relaci Most – Praha-Smíchov – nikoliv však již po původním úseku přes Rudnou, ale po bývalé Buštěhradské dráze z Hostivice přes Stodůlky a Zličín na Smíchovské společné nádraží.

Počátkem devadesátých let se prakticky zastavila nákladní doprava v tomto úseku, nepočítáme-li několik vozů s kerosinem za týden, které směřovaly na ruzyňské letiště. To tehdy neodbavovalo ani zlomek dnešního počtu letadel a proto jeho spotřeba nebyla zdaleka tak vysoká. Prakticky všechny strojírenské podniky na trati z Mostu do Prahy zastavují svou výrobu, cukrovary krachují, a definitivně utichá i vozba uhlí z Mostecky po této trati. Zdá se, že osud je zpečetěn. Poslední ránu trati 121 zasazují úředníci z ředitelství drah, když 1.1.1993 zastavují v úseku Středokluky – odb. Jeneček veškerou dopravu z důvodu nevyhovujícího svršku. Osobní doprava je nahrazena autobusy, které jsou postupem času

zaintegrované do Pražské integrované dopravy jako legendární linka č. 319 - funkci NAD tak plní jen okrajově a na zbývajícím úseku ze Středokluk do Podlešína (Slaného) se vesele prohání poloprázdný motorový vůz řady 810 (do roku 2000 zde ovšem vládla řada 820 /M240.0/).

Naštěstí se koncem devadesátých let začalo uvažovat o zrušení skladu potravin Regata v Ruzyni, kam denně směřoval ucelený vlak se zbožím rychle podléhajícím zkáze a o jeho nahrazení novým logistickým areálem u Tuchoměřic. Výstavba areálu FM Česká, stejně jako jeho zavlčkování v km 29.620, proběhla bez výraznějších komplikací a tak koncem roku 2000 dochází k přesměrování zátěže z Ruzyně uceleným vlakem do Středokluk. Vlak 53500/1 tehdy vezl zátěž z Lovosic (Deli), Všetul (Sfinx Holešov), Opavy (Opava) a Olomouce (Zora). Dnes se vlak ukrývá pod označením 50500/1 a je výchozí z Ostravy (zátěž pouze z Opavy).

Tento vlak, stejně jako zvýšená potřeba přeprav kerosinu na letiště, oživuje téměř zapomenutou lokálku a začíná se čím dál hlasitěji volat po obnově tak trestuhodně zanedbaného úseku ze Středokluk do Hostivice. Obzvláště Letiště Praha (dříve ČSL) vyžaduje variantní trasu pro případ problémů se zásobováním v úseku Podlešín – Středokluky (tyto hlasy ještě zesilují po událostech z 11.9.2001 v USA). V tu dobu sem jezdí ucelené, až pětadvacetivozové vlaky s kerosinem z Kralup nad Vltavou (rafinerie Unipetrol), polského Plocku (Orlen), Bratislavy (Slovnaft), nebo z německého Ingolstadtu (Shell), jehož soupravy překračují hranice od České Kubice až po Děčín. Novou komoditou na trati 121 je dvakrát týdně ucelený vlak o 25 vozech a 2000 tunách s cementem z německého Rüdersdorfu na vlečku Kámen Zbraslav. I přes tento nárůst dopravy je ke dni 11.12.2004 zastavena osobní doprava v úseku Podlešín – Středokluky a vozbu v relaci Slaný – Zákolany přebírá soukromý dopravce se starou Karosou.

Na podzim roku 2004 prochází tento úsek výraznou rekonstrukcí – je odstraněno mostní provizorium u viaduktu „Hermanka“, který je kompletně rekonstruován, na některých místech je sanováno šterkové lože, dochází k výměně kolejových polí, ale i ke kompletním opravám přejezdů, včetně PZZ. Po dokončení rekonstrukce se již opravdu hlasitě volá po obnově zrušeného úseku, a tak v září 2006 začínají firmy Viamont od Jenečku a Skanska od Středokluk s odstraňováním náletových dřevin, snášením původních kolejových polí a rekonstrukcí dávno zapomenuté trati. Z několika uvažovaných možností (vlečka, trať v původních parametrech) vítězí

varianta obnovy úseku jako běžné trati ve vlastnictví SŽDC pro rychlost 60km/h.

V pátek 15.12.2006 ve 13:00 je slavnostně dokončena obnova úseku Hostivice – Středokluky, kde byla doprava zastavena přesně 13 let, 11 měsíců, 14 dní a 13 hodin.

Na „nové“ trati je prozatím trasován jeden pár vlaků podle potřeby a ucelený vlak s vápencem z lomu Mořina do pruněrovské tepelné elektrárny na odsíření v trase Nučice – Hostivice – Podlešín – Kralupy nad Vltavou – Kadaň-Pruněřov. Začínají zde jezdit i cisterny s kerosinem – převážně ty, které jsou trasované přes Cheb, či Českou Kubici. Nově obnovený úsek začíná žít svým vlastním životem, který – jak se zdá – od 1. změny GVD 2006/7 ožije ještě výrazněji. Plánuje se totiž převedení nákladního expresu z Ostravy přes Hostivici, stejně jako výstavba dalších vleček, gigantických areálů a logistických center v těsné blízkosti této trati.



Šedý slán dává vám zájem,
vody čas naplněná nadost,
koleje rozvazují letní čas, cestovatel,
oskum se nikdo nechtěl,
nikdo sem nepřišel, žádná...

S hůlkou v srdci oznamujeme všem přátelům a známým,
že nás navždy opustila naše dráha osobní železniční doprava.

Podlešín - Středokluky

Zeměla po těžké nemoci vyvolané uskokem pářky trati
Jeneček - Středokluky

S naší drahou zemí se naposledy rozloučíme
v sobotu 11. prosince 2004 v 18.35 hodin v železniční stanici Podlešín.

Kralupy nad Vltavou, Nádražní ul. 57

Jižním poznámky:

osobní nákladní doprava osobní pokladny výpravčí vedení stanice služebnictví linka 319 traťová	konstrukční vlakové řady závorčí dizeroři příslušné železniční jízdní řád kino revizoři
---	--

Vlak pro úsek byl pořízen budou přetavou dle dané platného jednání řady.

Základní pravidla pro bezpečný pohyb v kolejích a na širé trati

Železniční provoz vypadá na první pohled rozvázně a klidně, ale stejně tak pomalu reaguje na mimořádnost a k často zbytečným úrazům až nepříjemně často.

I když máte pocit, že právě Vy to tu dobře znáte a nic se vám nemůže stát, nezapomínejte, že jste vzorem dalším, kteří nemají vaše zkušenosti.

-  nespěchejte a nepanikařte – ujetý vlak je lepší než ujetá noha
-  alkohol nemá na kolejích místo
-  nezdržujte se v kolejišti bez důvodu
-  nepřecházejte koleje bez rozhlédnutí se na obě strany
-  nestoupejte a nesedejte na hlavu kolejnic, srdcovku, přídržnici, jazyk nebo opornici výhybky a přestavníky výhybek
-  nepodlézejte vozidla, nepřecházejte koleje za stojícími vozidly ve vzdálenosti menší než 5 m, nepřecházejte mezerami mezi stojícími vozidly, je-li vzdálenost mezi nimi menší než 10 m a není-li jistota, že vozidla nebudou uvedena do pohybu, nepřecházejte těsně před nebo za jedoucími vozidly
-  nepřecházejte po náraznících, šroubovkách nebo samočinných spřáhlech vozidel, nestůjte na nich a nesedejte na ně
-  nevstupujte do prostoru mezi rampu a jedoucí vozidla, nezdržujte se v tomto prostoru, ani tam, kde není dodržen volný a schůdný prostor nebo průjezdný průřez
-  nenaskakujte na vozidla a neseskakujte z vozidel, pokud jsou v pohybu

Koleje přecházejte pouze kolmo. Nevstupujte před příjezdějícími vozidly do sousední koleje, nezdržujte se v ní a nepoužívejte ji pro další chůzi.

Při chůzi po trati použijte zásadně stezky vně koleje či kolejí, na dvojkolejně trati na vnější straně ve směru proti předpokládané jízdě vozidel. Vždy předpokládejte jízdu vozidel a buďte připraveni dostat se ihned do bezpečné vzdálenosti od koleje.

Chůze po mostech a v tunelech je zakázána. Ve výjimečných případech se chůze může uskutečnit, není-li očekáváno vozidlo nebo je-li jistota, že před příjezdem vozidla dostihnete bezpečnostního výstupku na mostech nebo výklenku v tunelu. Zastihne-li Vás vozidlo na mostě mimo bezpečnostní výstupku nebo v tunelu mimo výklenek, vyčkejte průjezdu vozidla vleže; na mostě na podlaze těsně při zábradlí a v tunelu při stěně tunelu. V obou případech však vždy hlavou proti směru projíždějícího vozidla.

Na elektrifikované trati nevstupujte na střechy vozidel, na vyvýšené brzdové plošiny, na ochozy a kapoty hnacích vozidel a na náklady vozů, neboť zde hrozí úraz elektrickým proudem z trakčního vedení.

Cestující jedoucí ve zvláštním vlaku se může pohybovat pouze v prostoru určeném pro veřejnost a musí dbát pokynů organizátorů,

vlakového doprovodu a službu konajících pracovníků ČD.

Tolik základní pravidla bezpečnosti zpracovaná podle předpisu ČD Op 16 „Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“

Fotografování

Jelikož je tato akce spojena s fotozastávkami a velká část účastníků má v úmyslu pořídit ne jeden snímek, je vhodné chovat se vůči sobě ohleduplně. Proto, prosím, na každé fotozastávce vystupujte organizovaně, dbejte bezpečnosti své vlastní i dalších účastníků. Nelezte svým kolegům do záběru a hrubě neokřikujte ty, kteří vám náhodou do zorného pole omylem vlezou. Vždy dbejte pokynů organizátora a při skončení fotozastávky nezdržujte ostatní a nastupte zpět do vozidla. Zabráňte tím zbytečnému zpoždění, kvůli kterému by mohly být další zastávky zrušeny. Čas plánovaný na fotozastávku je jen tři minuty na každou. Rozhodněte se včas, zda vystoupíte. Pokud se focení neúčastníte, zbytečně nevystupujte, nezdržujte ty, kteří fotit chtějí, nepostávejte u vozidla, neotvírejte dveře a nemávejte z okna. Fotozastávky nejsou určeny pro kuřáky, vycházky nebo prohlídku objektů zastávek. Svou ohleduplností přispějete ke zdárnému průběhu celé akce a spokojenosti účastníků.

O ŽelPage

ŽelPage je stránka o železnici. Založil ji 18.2.2001 Karel Chýla se spolužáky jako web s informacemi o trati 210, železničních simulátorech a podobných tématech. Lidé se měnili a ŽelPage rostla. Vznikla řada projektů (novinky, řazení vlaků, kalendář akcí, odkazy, výluky, přehledy a atlasy tratí, diskusní forum a další).

V létě 2006 jsme založili občanské sdružení, vydali kalendář, založen eShop, nabízeny historické jízdní řády a nově uspořádána zvláštní jízda.

Během roku 2007 bychom rádi pořídili vlastní webový server a umožnili komunitě uživatelů sdílet a splnit společné cíle.

Připoj se k nám!

 Navštiv www.zelpage.cz

 Napiš o své cestě

 Přidej fotku do galerie

 Podpoř některý z týmů

 Vyslov svůj názor

 Staň se členem

 Přijď zas

ŽelPage, o. s.

Košťálkova 1357, CZ 266 01 Beroun

IČ 2704 1310, DIČ CZ 2704 1310

www.zelpage.cz, info@zelpage.cz