

# Utajená historie

Depozitáře Technického muzea Brno



## Organizační záležitosti

Ve snaze vyhovět všem zájemcům jsem původně plánovaný počet 40 účastníků zvýšil až na konečných 62. Proto vás prosím o maximální disciplinovanost a děkuji vám předem, že mne budete respektovat. Současně Vás prosím o respektování pokynů pracovníků TMB<sup>[1]</sup> a DPmB<sup>[2]</sup> ve všech navštívených expozicích. Také vás žádám, abyste si veškeré posilující nápoje nechali až na zpáteční cestu.

Děkuji.

Jan Ungrman

Do Brna jedeme z Prahy spojem SC 73 „Smetana“ s odjezdem v 6:39. V místě srazu každý obdržíte lístek s přiděleným místem, toto prosím respektujte, vlak SC je povinně místenkový. Lístky si uschovejte, máte na nich i informace ke zpáteční cestě. Vlastní jízdní doklady ČD pro všechny mám u sebe já. Do Brna bychom měli přijet v 9:22. Po příjezdu se urychleně přesuneme do přistaveného historického autobusu s vlekem. Vzhledem k počtu účastníků se prosím musíme smířit s tím, že někteří budeme stát. Ale do Líšně to není tak daleko.

V Líšni si prohlédneme první z depozitářů Technického muzea Brno, ve kterém jsou umístěna vozidla kolejové dopravy. Předpokládaná délka prohlídky je cca 90 minut (10:00 až 11:30). Vzhledem k počtu účastníků bude prohlídka individuální, přehled exponátů najdete v tomto materiálu, pracovníci TMB budou připraveni zodpovědět vaše dotazy. Poté se, opět historickým autobusem, přesuneme do dalšího depozitáře v Řečkovících, kde jsou trolejbusy, autobusy a další silniční vozidla. Zde počítám s prohlídkou cca 60 minut (12:00 až 13:00). Dále se přesuneme znovu historickým autobusem do trolejbusové vozovny DPmB Komín. Tady se podíváme na trolejbusy TMB, které zde jsou na prohlídkách, a současně absolvujeme prohlídku vozovny. Odtud už nás opět autobus, podle možností kapacitně doplněný historickým trolejbusem, odveze do centra Brna (odhadem kolem 15:00 až 15:30). Budete tak mít chvilku na procházku města.

Zpět do Prahy jedeme rychlíkem R 688 přes Havlíčkův Brod. Vlak je výchozí z Brna a **odjíždí v 18:22** z brněnského hlavního nádraží. Dostavte se prosím včas k odjezdu! Místa máme vyhrazena ve voze 366 na začátku vlaku, můžete vybírat z míst číslo 11 až 78 (1. až 7. kupé).

Ve vážném případě mne můžete během akce kontaktovat na mobilním čísle 603 271 314. Upozorňuji důrazně, že pokud zmeškáte odjezd zpátečního vlaku, musíte se do Prahy dopravit sami na vlastní náklady.

<sup>[1]</sup> TMB – Technické muzeum Brno

<sup>[2]</sup> DPmB – Dopravní podnik města Brna

## **OBSAH VAŠEHO PRŮVODCE NA CESTU**

Úvod a stručný program .....	1
Jednotka řady 680 „Pendolino“ Českých drah .....	2
Sbírka vozidel MHD Technického muzea v Brně .....	4
Stručně o historii tratí ČD Praha – Česká Třebová/Havlíčkův Brod – Brno .....	11

### **Jednotka řady 680 „Pendolino“ Českých drah**

V roce 1993 začala rekonstrukce tratí, které tvoří I. národní koridor Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav, součást IV. mezinárodního koridoru Berlín – Praha – Vídeň. Současně bylo rozhodnuto o vývoji a výrobě nových vozidel, která by umožňovala provoz na všech třech trakčních soustavách na této trase a současně splňovala nároky na kvalitní a rychlou dálkovou dopravu. Byla zvolena koncepce sedmivozových souprav Integral s aktivním naklápěním vozových skříní, které umožňuje průjezd oblouků vyšší rychlostí než u klasických vlaků a současně snižuje nepříjemné vnímání odstředivých sil cestujícími při průjezdu oblouky. Tato koncepce byla zvolena přesto, že evropské železniční velmoci jako Německo, Švýcarsko či Francie se k systémům s aktivním naklápěním skříní stavějí rezervovaně. Zkrácení jízdních dob u těchto vlaků nevyvažuje totiž příliš náklady na jejich pořízení a údržbu.

Zakázku získalo konsorcium ČKD Praha, MSV Studénka, Fiat Ferroviaria a Siemens AG. Deset souprav, které se měly stát vlajkovými loděmi nejen Českých drah, ale i českého průmyslu, byť se zahraniční účastí, mělo být dodáno do roku 2000. Po krachu holdingu ČKD (včetně MSV Studénka) převzala výrobu společnost Fiat Ferroviaria, později Alstom Ferroviaria. Místo vlastní vývojové řady se firma rozhodla dodat jednotky technicky odpovídající italským jednotkám ETR 470 Cisalpino a současně podmínkou dodržení ceny kontraktu bylo snížení počtu dodaných jednotek z 10 na 7. První Pendolino, jak se celé generaci těchto italských jednotek říká, tehdy řady ETR 401, vyjelo v roce 1988. Pendolina několika typů používají italské, finské, slovinské, španělské a portugalské železnice. Výroba těch českých nakonec začala severoitalským Saviglianu až v roce 2003 a první byla do Prahy dopravena 19. 6. 2003, poslední sedmá pak až 9. 11. 2005. Cena jedné sedmivozové jednotky byla přibližně 700 miliónu Kč.

Zkušební jízdy na ŽZO Velim, stejně jako první jízdy na tratích ČD dávaly slibné výsledky. Dokonce dvakrát padl rychlostní rekord lokomotivy E 469.3030 219 km/h z roku 1972. Jednotka 680.001 dosáhla 17. 11. 2004 rychlosti 220 km/h a následující den v úseku Zaječí – Rakvice dokonce rychlosti 237 km/h. Bohužel se projevil závažný problém s elektromagnetickou kompatibilitou (EMC) při napájení ze sítě 25 kV 50 Hz AC (AC – střídavé napětí). To se v praxi projevuje např. vybušením kolejových relé, takže bezpečný provoz vlaku je vyloučen. Na soustavě 3 kV DC (DC – stejnosměrné napětí) jednotky problémy neměly. U jednotky 680.003 proběhla dne 19. 12. 2004 úspěšně Technicko-bezpečnostní zkouška a od 23. 12. 2004 byla nasazena za velkého zájmu cestujících na pár rychlíků 772 a 777 Praha Masarykovo n. – Děčín hl. n. a zpět s cílem najet alespoň 50 000 km.

Problém s EMC začalo řešit AŽD Praha ve spolupráci s firmou ELCOM. Byl vyvinut kompenzátor, který měl potlačit nežádoucí zpětné proudy. Při zkouškách se ale ukázalo zlepšení o pouhých 10%. Obratem následovala úřednicko-obchodní bitva mezi Výzkumným ústavem železničním, Drážním úřadem, ČD i politiky, doprovázený zmanipulovanými fakty, spory a personálními čistkami ve VÚŽ. Výsledkem bylo upravení příslušných technických norem tak, aby se do nich Pendolino vešlo. 27. 11. 2005 byl Drážním úřadem vydán průkaz způsobilosti pro provoz jednotek jak na napětí 3 kV DC, tak i na napětí 25 kV 50 Hz AC.

Zkušební provoz byl až na problémy s EMC celkem bez problémů. Po nasazení do ostrého provozu se ale začaly projevovat další závady, a to hlavně v softwaru a u pomocných pohonů. Výrobce proto dostal ultimátum. Buď budou jednotky do konce ledna 2006 opraveny, nebo bude všech sedm Pendolin vráceno zpět výrobcům. A nastala další mediální a politická bitva. Výrobce nakonec diagnostikoval závadu v procesoru a od 1. února 2006 byly jednotky opět nasazeny do provozu, tentokrát už bez větších problémů. I přesto jsou jednotky kontroverzní. Už v době dodání byly lehce zastaralé. Také stanoviště strojvedoucího: je sice komfortní, ale jednotky postrádají současné prostředky automatického vedení vlaků. Stejně tak dílenské zpracování jednotky není na příliš vysoké úrovni.

Pokud jde o nasazení do pravidelného provozu, začaly jednotky kvůli již zmíněným problémům s EMC od grafikonu 2005/2006 (od 11. 12. 2005) jezdit jako spoje SuperCity Pendolino z Prahy do Ostravy, tedy na trakční

soustavě 3 kV DC. Po dořešení problémů s EMC začaly jezdit také na „jižní větvi“, a to na spojích do Brna, Bratislavy a Vídně. V současnosti jezdí na jih jediný spoj, pár SC 72/73 „Smetana“ Praha – Vídeň, na „severní větvi“ v pracovní dny a v neděli 7 spojů, v sobotu 4 spoje a nový posilový spoj SC Pendolino Sprinter v pátek z Prahy do Třince a v neděli zpět. Tím jsou asi možnosti nasazení jednotek vyčerpány, turnusové nasazení je takové, že v případě poruchy nebo plánované údržby musí na trať klasická souprava. A kupodivu je schopna jízdní řád celkem dodržet, ale k tomu se ještě vrátím. A kam zmizel z nasazení jednotek Berlín? DB AG (Německé dráhy) nakonec provoz na své síti nepovolily. Zdůvodňují to především malou kapacitou vlaku oproti jednotkám ICE, které zajišťují taktovou dopravu vlaků EuroCity z Drážďan do Berlína.

Jak to je s rychlostí jednotek? Pro využití maximální rychlosti 230 km/h nejsou u nás vytvořeny podmínky, nejvyšší rychlost, kterou u nás jednotky jezdí, je 160 km/h. Na jižní větvi jsou dnes kvůli taktové dopravě pro jednotku stanoveny stejné jízdní doby, jako pro vlaky klasické. Předtím bylo Pendolino ve Vídni o pouhých 20 minut dřív než klasický EC vlak. Na severní větvi je sice vlak SC oproti vlakům EC rychlejší o 46 minut, ale ... ostatní vlaky mají o pět zastávek více a navíc je kvůli vozovému a lokomotivnímu parku ČD jejich jízdní doba konstruována na maximální rychlost 140 km/h. Proto, jak jsem se již zmínil, pokud sestavím klasickou sedmivozovou soupravu z vozů s povolenou rychlostí 160 km/h a do čela dám naši zatím nejvýkonnější elektrickou lokomotivu řady 151 (4 000 kW trvalého výkonu), která má povolenou rychlost také 160 km/h, dojedu z Prahy do Ostravy jen s minimálním rozdílem.

Všech sedm jednotek je ve stavu Depa kolejových vozidel Praha, provozní jednotka Odstavné nádraží jih. Na ONJ je pro ně vybudována speciální hala, další účelové zařízení bylo vybudováno v depu Nymburk, a to kolejový soustruh umožňující soustružení dvojkolí bez rozpojení soupravy.

#### Uspořádání jednotky

Elektrická jednotka řady 680 se skládá ze sedmi vozů, řazených v tomto pořadí:

- |   |   |
|---|---|
| 1. 681 – čelní trakční vůz s oddílem 1. třídy       | 5. 684 – vložený trakční vůz s oddílem 2. třídy     |
| 2. 081 – vložený transformátorový vůz s odd. 1. tř. | 6. 082 – vložený transformátorový vůz s odd. 2. tř. |
| 3. 683 – vložený trakční vůz s bistro a odd. 2. tř. | 7. 682 – čelní trakční vůz s oddílem 2. třídy       |
| 4. 084 – vložený vůz s oddílem 2. třídy             |   |

Řadou 680 se neoznačuje žádný vůz soupravy, slouží k souhrnnému označení kompletní soupravy, složené z vozů se shodnými inventárními čísly.

#### Základní technické údaje

Napájecí systémy: ..... 3 kV DC (ČD, ŽSSK); 15 kV, 16,7 Hz AC (DB, ÖBB);  
25 kV, 50 Hz AC (ČD, ŽSSK) <sup>[3]</sup>

Rozchod:..... 1435 mm

Materiál skříně: ..... sendvičové desky z hliníkové slitiny

Maximální rychlost:..... 230 km/h

Celková délka: ..... 184,4 m (čelní vůz 27,65 m, vložený vůz 25,9 m)

Hmotnost soupravy:..... 385 t

Celková obsaditelnost: ..... 333 míst (105 míst 1. třídy, 226 míst 2. třídy a 2 místa pro invalidy)

Trvalý výkon: ..... 3 920 kW

Maximální tažná síla:..... 200 kN

Počáteční zrychlení: ..... 0,41 m/s<sup>2</sup>

Vlakové zabezpečovače: ..... pro ČD liniový vlakový zabezpečovač AŽD LS 90  
pro DB a ČD zabezpečovač ETCS Level 2 systému ERTMS  
pro DB a ÖBB zabezpečovač Alcatel PZB 90 4 "Indusi"

Trakční motor: ..... střídavý třífázový asynchronní elektromotor Alstom Sesto MTA 6/550

<sup>[3]</sup> kV – kilovolty = 10<sup>3</sup> voltu, Hz – hertz, DC – stejnosměrné napětí, AC – střídavé napětí,  
ČD – České dráhy, a. s., ŽSSK – Železničná spoločnosť Slovensko a. s. (Slovenské železnice),  
DB – Deutsche Bahn AG (Německé železnice), ÖBB - Österreichische Bundesbahnen (Rakouské železnice)

## **Sbírka vozidel MHD Technického muzea v Brně**

### **Historie sbírky**

Sbírka Technického muzea v Brně (TMB) byla založena v roce 1971 převzetím 12 renovovaných historických tramvají od Dopravního podniku města Brna (DPmB), v návaznosti na 100. výročí MHD v Brně v roce 1969. Společně s nimi převzalo TMB i parní tramvajovou lokomotivu „Caroline“, která byla od roku 1952 v majetku Městského muzea v Brně (nyní Muzeum města Brna). Zahájení prvních dokumentačních prací lze datovat již do roku 1970, v té době také vznikla sekce MHD Klubu přátel Technického muzea v Brně. Postupně přibývaly další vozy nejen z Brna, ale i ze zrušených úzkorozchodných drah na Ostravsku, a základní typy vozů z Prahy, Bratislavy, Ostravy, Jablonce nad Nisou, Olomouce, Košic a Trenčianské elektrické železnice. Sbírka kolejových vozidel je rozšiřována dodnes, naopak začátkem 21. století byly některé vozy (dvě bratislavské a jedna košická tramvaj) vráceny svým původním provozovatelům.

Kromě tramvajových a železničních vozidel jsou ve sbírce také silniční vozidla MHD – trolejbusy, autobusy, autobusové přírůbky a speciální vozidla. První trolejbusy byly do expozice zařazeny již v roce 1971 (brněnská 7Tr, plzeňská 6Tr), první autobus se ve sbírce objevil až v roce 1979 (brněnský „erťák“). I sekce silničních vozidel je neustále rozšiřována, v současnosti se již jedná o unikátní dochované vývojové řady trolejbusů Škoda a autobusů Karosa.

### **Umístění sbírky**

Historická vozidla TMB byla zpočátku deponována v trolejbusové (a bývalé tramvajové) vozovně Husovice. V roce 1973 převzalo TMB od DPmB nevyužívanou trať Stránská skála – Líšeň, protože výstavba výstavního areálu MHD byla naplánována do prostoru bývalého líšeňského nádraží. Stavba čtyř hal trvala od roku 1975 do první poloviny 80. let, přičemž exponáty umístěné v Husovicích (ale i nově renovované a zařazené vozy) sem byly přesouvány již ve druhé polovině 70. let. Trať na Stránskou skálu byla plánována jako předváděcí s tím, že jedna kolej bude normálního rozchodu (1435 mm) a druhá bude splítková s rozchody 1 000 mm a 760 mm. Koleje o různých rozchodech se ale podařilo vybudovat pouze v areálu a v muzejních halách, k rekonstrukce tratě nikdy nedošlo (s výjimkou dvou silničních přejezdů v Líšni, kdy levá kolej směrem na Stránskou skálu obdržela již plánovanou splítku 1 000 / 760 mm).

Muzeum (nyní pouze depozitář) bylo veřejnosti otevřeno v roce 1991 (vozidla zde umístěná však vyjížděla do města při různých příležitostech již od 70. let). Vzhledem k malé propagaci ale zájem návštěvníků klesal, až v roce 2004 došlo k uzavření depozitáře, který lze nyní navštívit pouze po předchozí domluvě. V současnosti je zde deponováno přes 60 kolejových vozidel z celého Česka (tramvaje, vlečné vozy, parní lokomotivy, speciální vozy).

Silniční vozidla byla rovněž umístěna v líšeňském areálu. V roce 2004 byly tyto vozy přesunuty do nově zakoupeného areálu bývalých kasáren v Brně-Řečkovících, neboť jejich místo v Líšni zaujaly přístroje na vysoušení tiskovin (lyofilizační jednotka). Depozitář v Řečkovících je veřejnosti přístupný pouze při dni otevřených dveří, který se každoročně od roku 2005 koná na konci dubna.

Trať ze Stránské skály, v roce 1995 vyhlášená kulturní památkou, byla od počátku 90. let nesjízdná, v souvislosti s oslavami 130 let MHD v Brně v červnu 1999 byly obnoveny renovační práce na vozidlech a na čas byla provizorně opravena tramvajová trať, což umožnilo účast historických vozidel ze sbírek na oslavách v Brně a od 1. května 1999 i provoz nostalgické tramvajové linky 130 (v letech 2000 a 2001 linka č. 100). Od roku 2002 je trať definitivně nesjízdná (podemleté úseky, ukradené trolejové vedení i část kolejnic), takže tramvaje jsou uvězněny v líšeňském areálu. Výjimkou jsou vůz koněspřežné dráhy č. 6 a souprava parní tramvaje (parní lokomotiva „Caroline“ + vlečný vůz č. 25 + nákladní vůz N<sup>o</sup> 1), které byly v roce 2005 převezeny na silničním trajleru do vozovny Medlanky a mohou tak být využívány při různých příležitostech ve městě. V květnu 2009 byly stejným způsobem přemístěny do Medlánky kvůli výročí 140 let MHD v Brně (přehlídka současných i historických vozidel v centru města a veřejné jízdy historických vozů) další tramvaje: motorové vozy č. 10, 52 a 126 a vlečné vozy 205, 263 a 301.

### **Tramvaje a jiná kolejová vozidla**

Základ sbírky vozidel MHD tvoří téměř kompletní řada brněnských tramvají. Od každého základního typu je zachováno jedno vozidlo, několik málo řad se však nepodařilo zachránit. Jedná se například o vozy první brněnské koněspřežné tramvaje (1869–1874), unikátní prototyp vozu č. 150, který byl postaven ve vlastních dílnách ve 30. letech 20. století, či elektrickou lokomotivu (čtyři kusy sloužily v nákladní dopravě mezi lety 1909 a 1967).

Sbíрку kolejových vozidel doplňují tramvaje z jiných měst, cenná (i když neúplná) je především kolekce vozidel, která byla provozována na úzkorozchodných drahách na Ostravsku.

Údaje o zachovaných vozech (celkem 65 ks kolejových vozidel tří rozchodů) jsou uvedeny v následující podobě: **evidenční číslo vozu, typ vozu, výrobce mechanické části/výrobce elektrické výzbroje, rok výroby, provozní data a jiné poznámky.**

## Brno

- **6, letní vlečný vůz koňky**, neznámý výrobce, 1876. Provozován s číslem 6 v letech 1876–1880 v rámci koněspřežné dráhy a následně jako vlečný vůz parní tramvaje (1884 až 1900). 1903 převzat do provozu elektrické dráhy, jezdil s číslem 96, od roku 1920 s číslem 196. Vyřazen 1929, poté zahradní chata v Jundrově. 1975 renovován na historický vůz s využitím pojezdu z původního vozu koňky č. 2. Jedná se o nejstarší zachované vozidlo MHD v Česku.
- **79, vlečný vůz parní tramvaje**, strojírny Graz, 1884. V provozu 1884 až 1900 v soupravách parní tramvaje jako vůz č. 17. 1901 převzat elektrickou dráhou, v provozu s číslem 79, 1920 přečíslován na ev. č. 179. Odstaven 1963, o rok později předán TMB. Zpět do DPmB 1968, renovován 1969 do stavu ze začátku 20. století (tedy do podoby, ve které jezdil v soupravách elektrických tramvají, včetně příslušného evidenčního čísla), 1971 předán TMB.
- **10, parní tramvajová lokomotiva „Caroline“**, Krauss Linz, 1889. Jediná třínápravová parní tramvajová lokomotiva v Brně, určena především pro nákladní provoz. Po elektrifikaci brněnské tramvajové sítě v roce 1900 obsluhovala vlečky do roku 1914. 1915 odkoupena Vojenským stavebním dozorem, 1920 lokomotivu převzala Zbrojovka Brno, která ji využívala nejprve na pouličních vlečkách, od roku 1926 na železniční vlečce. 1943 převedena do dopravního podniku, využívána na vlečkách na černovickém nádraží. Od 1944 záložní vozidlo v pisárecké vozovně pro případ výpadků proudu, po osvobození využívána pro obnovu tratí a provizorně též pro tažení osobních vozů. 1947 vrácena Zbrojovce. 1952 předána do Městského muzea v Brně, 1969 renovována DPmB, 1971 předána TMB.
- **25, letní vlečný vůz parní tramvaje**, strojírny Graz, 1890. Jezdil v letech 1890 až 1900 v soupravách parní tramvaje jako ev. č. 25, od 1901 jako vlečný vůz elektrické tramvaje s ev. č. 87, 1920 přečíslován na č. 187. Vyřazen 1958, renovován 1969 DPmB, skříň vyzvednuta v JZD Žerůtky, pojezd z vlečného vozu parní tramvaje č. 18, 1971 předán do TMB.
- **N<sup>o</sup> 1, nákladní vlečný vůz s bočnicemi**, Královopolská strojírna, 1897. Zpočátku (do roku 1900) jezdil s číslem J<sup>n</sup> 3, poté byl označen jako N<sup>o</sup> 1, od 30. let 20. století jako N<sup>o</sup> 5. Vyřazen byl v 60. letech, do TMB předán 1971, poté rekonstruován, jezdí v soupravě parní tramvaje.
- **10, motorový vůz**, strojírny Graz/OeUEG Wien, 1899. Zařazen do provozu 1900, 1930 přeřazen mezi služební vozidla jako brousící vůz. Od 1950 ev. č. 503, od 1964 ev. č. 803, od 1969 ev. č. 4030, vyřazen 1970, rekonstruován na historický vůz 1971.
- **61, vlečný vůz**, strojírny Graz, 1899. Do soupravy s vozem č. 10. V Brně v provozu od 1900, 1920 přečíslován na ev. č. 161, vyřazen 1956, poté zahradní chata v Králově Poli. Renovován 1982.
- **1, motorový vůz**, Královopolská strojírna/OeUEG Wien, 1903. V provozu 1903 až 1930, poté do 1940 pojízdná prodejna, následně zařazen zpět do osobní přepravy. 1945 přeřazen mezi služební vozy jako ev. č. 500, 1963 odstaven, 1966 předán TMB. 1968 předán zpět DPmB a 1969 renovován. 1971 definitivně předán do TMB.
- **6, motorový vůz**, Královopolská strojírna/OeUEG Wien, 1904. V provozu 1904 až 1930, poté do r. 1940 služební vůz, následně zařazen zpět do osobní přepravy. 1950 přečíslován na ev. č. 3, vyřazen 1954. Renovován 1969 DPmB s využitím podvozku z motorového vozu ev. č. 5, 1971 předán do TMB.
- **52, motorový vůz**, strojírny Graz/AEG-Union Wien, 1911. Do provozu zařazen v roce 1912, roku 1950 přečíslován na ev. č. 13, 1964 přeřazen mezi služební vozy jako ev. č. 817, vyřazen 1967. Rekonstruován 1973 s využitím náprav a trakčních motorů z kropicího vozu ev. č. 1.
- **57, motorový vůz**, vagonka Studénka/AEG-Union Wien, 1913. Vyroben pro dráhu Bratislava–Viedeň, kde jezdil s číslem 1603. Do Brna předán 1915, v roce 1950 přečíslován na ev. č. 15, 1964 přeřazen mezi služební vozy jako ev. č. 815, vyřazen 1967. Renovován 1969 DPmB, 1971 předán do TMB.
- **205, vlečný vůz**, vagonka Studénka, 1919. Vyroben původně pro Vídeň, kam ale nebyl dodán. V Brně v provozu od 1920 do 1966, poté odstaven. 1973 rekonstruován na historický s použitím podvozku z ostravského vlečného vozu ev. č. 173.

- **72, motorový vůz**, strojírna Graz/AEG-Union Wien, 1920. V provozu od 1921, v roce 1950 přečíslován na ev. č. 32, 1963 přeřazen mezi služební vozy jako ev. č. 812, vyřazen 1968. Renovován 1969 DPmB, 1971 předán do TMB.
- **81, motorový vůz**, Královopolská strojírna/Bartelmus & Donát, 1926. V provozu od 1926, 1950 přečíslován na ev. č. 40, vyřazen 1968. Renovován 1969 DPmB, 1971 předán do TMB.
- **214, vlečný vůz**, Ringhofferovy závody, 1926. V provozu od 1926 do 1969, kdy byl renovován DPmB, 1971 předán do TMB.
- **3, motorový kropicí vůz**, Královopolská strojírna/AEG-Union Wien, 1928. Jeden ze tří kropicích vozů dodaných do Brna ve 20. letech 20. století, výrobcem kropicího zařízení byla královopolská firma Hrček a Neugebauer. Provozován od 1928 do 1971, od roku 1969 s ev. č. 4032. 1974 předán do TMB, dosud nerekonstruován.
- **bez čísla, motorový vůz pro čištění kolejových žlábků**, VIA Berlin/Škoda, 1928. V provozu od 1928 do začátku 70. let 20. století. 1974 předán do TMB, dosud nerekonstruován.
- **263, jednosměrný vlečný vůz**, Královopolská strojírna, 1939. V provozu 1939 až 1970, 1973 renovován a předán do TMB.
- **405, motorový vůz**, Královopolská strojírna/Škoda-Siemens, 1946. V provozu od 1946 do 1968, 1950 přečíslován na ev. č. 116. 1969 renovován DPmB, 1971 předán do TMB.
- **296, vlečný vůz**, Královopolská strojírna, 1948. V provozu 1948–1969. Renovován 1969 DPmB, 1971 předán do TMB.
- **126, jednosměrný motorový vůz 4MT**, Královopolská strojírna/Škoda, 1950. Přezdívka „plecháč“. V provozu od 1950, 1969 přečíslován na ev. č. 1126, vyřazen 1974, kdy byl předán do TMB. Renovován 1982–1983.
- **301, jednosměrný vlečný vůz**, Královopolská strojírna, 1950. Do soupravy k „plecháči“ č. 126. Provozován 1950–1974, od 1969 s číslem 1301. 1974 předán do TMB, renovován 1985–1986.
- **473, Tatra T2**, Tatra Smíchov/ČKD Trakce, 1961. V provozu od 1961, 1969 přečíslován na ev. č. 1473. 1985 převeden mezi služební vozy a administrativně označen ev. č. 4110 (fyzicky však toto číslo nenesl). Vyřazen 1988 a předán do TMB, dosud nerekonstruován.
- **4101, Tatra T3**, ČKD Tatra Smíchov/ČKD Trakce, 1963. Cvičný (školní) vůz. V běžném osobním provozu od 1964 s ev. č. 501, od 1969 s č. 1501. 1977 přestavěn na cvičnou tramvaj ev. č. 4101. V 80. letech vůz odstaven, v letech 1993 a 1994 rekonstruován a opětovně zprovozněn. Odstaven 2006, 2008 předán do TMB. V posledním provozním stavu.
- **1521, Tatra T3**, ČKD Tatra Smíchov/ČKD Trakce, 1966. Provozován od 1966 s ev. č. 521, 1969 přečíslován na č. 1521, vyřazen 1997 a předán do TMB. Dosud nerekonstruován.
- **4033, motorový brouscí vůz**, Schörling Hannover/Škoda, 1969. V provozu od 1970, po roce 2000 předán do TMB.
- **1095, Tatra K2**, ČKD Tatra Smíchov/ČKD Trakce, 1977. Dvoučlánkový (kloubový) vůz. V provozu od 1977, odstaven 2004, do TMB předán 2005. V posledním provozním stavu.

#### Místní dráha Brno – Líšeň

- **400.901, parní lokomotiva „Žerotín“**, lokomotivka StEG Wien, 1904. Vyrobená pro dráhu Brno – Líšeň (původně označena 40.001) společně s lokomotivou 40.002 „Šembera“, která byla později podle schématu ČSD označena jako 400.902. V provozu od 1905, po elektrifikaci tratě a jejímu připojení k síti brněnských tramvajů v roce 1943 byla využívána především pro dopravu vlečkových vlaků. 1947 prodána železničnímu vojsku v Pardubicích, později jezdila v Adastu Polička. 1978 vyřazena a převezena do České Třebové pro zamýšlený skanzen železničních vozidel, 1979 předána TMB. Dosud nerekonstruována.
- **Cil 201, osobní železniční vůz**, Ringhofferovy závody, 1904. Klasický osobní železniční vůz 3. třídy vyrobený pro místní dráhu Brno – Líšeň. V provozu od 1905. Do TMB přišel v 80. letech 20. století, poté renovován.
- **Cil 202, osobní železniční vůz**, Ringhofferovy závody, 1904. Klasický osobní železniční vůz 3. třídy vyrobený pro místní dráhu Brno – Líšeň. V provozu od 1905. Exponát TMB od druhé poloviny 70. let 20. století, kdy byly renovován ŽOS Krnov.
- **CDil 301, osobní železniční vůz se služební oddílem**, Ringhofferovy závody, 1904. Klasický osobní železniční vůz 3. třídy se služební oddílem vyrobený pro místní dráhu Brno – Líšeň. V provozu od 1905. V TMB od druhé poloviny 70. let 20. století, kdy byly renovován ŽOS Krnov.

### **Bratislava (rozchod 1 000 mm)**

- **203, motorový vůz**, vagonka Studénka/Siemens, 1930. Motorový vůz se středním vstupem. V provozu od 1930, kolem roku 1940 přečíslován na ev. č. 23. Vyřazen v 70. letech 20. století a předán TMB. Nachází se v rozpracovaném stádiu renovace.
- **101, vlečný vůz**, SGP Wien, 1943. V provozu od 1943, po vyřazení neznámo kdy předán do TMB, kde byl rekonstruován.

### **Jablonec nad Nisou (rozchod 1 000 mm)**

- **44, vlečný vůz**, Ringhofferovy závody, 1932. Byl dodán do Jablonce, kde s číslem 44 jezdil od roku 1932. 1957 přečíslován na ev. č. 188, v provozu do 1967. Poté předán do Liberce, kde kde byl v provozu od 1967 jako ev. č. 47. 1975 převeden mezi služební vozy (ev. č. 127) a opatřen atypickým modrým nátěrem (měl sloužit pro příležitostné jízdy). Vyřazen 1979, předán do TMB. Dosud nerekonstruován, nachází se v posledním provozním stavu s libereckým číslem a modrým nátěrem.
- **117, motorový vůz 6MT**, Tatra Česká Lípa/BEZ-Škoda, 1952. Do Jablonce dodán 1953, provozován s číslem 117. V roce 1957 předán do Liberce, kde byl o 3 roky později označen ev. č. 47, od roku 1966 jako ev. č. 7. 1971 přeřazen mezi služební vozy a označen číslem 128, od 1973 č. 106, vyřazen 1979 a předán TMB. V roce 2001 byl dlouhodobě zapůjčen do Liberce, kde je od té doby postupně rekonstruován zásluhou Boveraclubu.

### **Olomouc**

- **205, motorový vůz**, Ringhofferovy závody/ČKD, 1923. Původně dodaný do Prahy, kde jezdil s ev. č. 430. 1965/1966 předán do Olomouce, kde služební vůz ev. č. 205. Vyřazen, v DPMO renovován na osobní vůz v olomouckém stavu a 1974 předán TMB.

### **Ostrava**

- **3, parní tramvajová lokomotiva „Witkowitz“**, Krauss Linz, 1894. Částečně renovována.
- **65, vlečný vůz**, vagonka Kopřivnice, 1914. Renovován.
- **26, motorový vůz**, vlastní stavba (Společnost moravských místních drah)/?, 1923.
- **33, motorový vůz**, vagonka Kopřivnice/?, 1927. 1970 přestavěn na služební vůz ev. č. 8033, vyřazen 1999 (?), kdy byl předán TMB. Nerenovován, ve stavu služebního vozu ev. č. 8033.
- **177, vlečný vůz**, vlastní stavba (Společnost moravských místních drah), 1928.
- **103, nákladní motorový vůz**, vlastní stavba (Společnost moravských místních drah)/?, 1929. Dosud nerenovován.
- **184, vlečný vůz**, Královopolská strojírna, 1943. Dosud nerenovován.
- **56, motorový vůz**, Královopolská strojírna/MEZ Drásov-ČKD, 1951. Dosud nerenovován.
- **107, elektrická lokomotiva**, Škoda Plzeň, 1954. Typ Škoda 16E1. Renovována.

### **Vítkovická závodní dráha**

- **3, motorový vůz**, Vítkovické železářny/?, 1934. Renovován.
- **104, vlečný vůz**, Vítkovické železářny, 1931. Od roku 1957 s ev. č. 254. Renovován.

### **Slezské zemské dráhy (rozchod 760 mm)**

- **5, motorový vůz**, vagonka Kopřivnice/SSW, 1912. S číslem 5 provozován do roku 1956, kdy byl přečíslován na ev. č. 405. 1967 přeřazen mezi služební vozy, vyřazen 1973. Poté rekonstruován do stavu z 30. let 20. století a 1979 předán do TMB.
- **452, vlečná trolejová věž**, strojírny Graz, 1912. V roce 1956 přečíslována na ev. č. 4088, vyřazena 1973. Poté předána TMB.

- **112, vlečný vůz**, vagónka Kopřivnice, 1913. Vůz vyřazen 1956 a předán na Víglážskou lesní železnici, zde ev. č. 112. 1977 přepraven zpět do Ostravy (vozovna Poruba), zde odstaven, renovace vozu proběhla od roku 1986 v ŽOS Krnov, 1987 předán TMB.

#### Místní dráha Svinov – Kyjovice-Budišovice (normální rozchod, Slezské zemské dráhy)

- **Ci 103, osobní železniční vůz**, vagónka Kopřivnice, 1926. Osobní železniční vůz 3. třídy.

#### Místní dráha Ostrava – Karviná (rozchod 760 mm)

- **1, elektrická lokomotiva**, strojírna Graz/SSW, 1908. 1956 přečíslována na ev. č. 441. 1969 odstavena, 1972–1973 renovována, 1976 předána TMB.
- **7, motorový vůz**, vagónka Kopřivnice/SSW, 1920. 1954 přečíslován na ev. č. 27, 1956 na ev. č. 427. Odstaven 1972, poté renovován a 1976 předán TMB.
- **117, vlečný vůz**, vagónka Studénka, 1948. 1954 přečíslován na ev. č. 140, 1956 na ev. č. 486. Vyřazen 1973, poté renovován a 1975 předán TMB.
- **31, motorový vůz**, Tatra Česká Lípa/ČKD, 1954. 1956 přečíslován na ev. č. 431. Vyřazen 1973, poté renovována a 1978 předán TMB.

#### Praha

- **2051, motorový vůz**, vagónka Kolín/ČKD nebo Škoda, 1927. Renovován.
- **1207, vlečný vůz**, vagónka Kolín, 1931. Renovován.
- **1404, vlečný vůz**, Ringhofferovy závody, 1933. Přezdívka „krasin“. Renovován.
- **3005, jednosměrný motorový vůz**, Ringhofferovy závody/ČKD nebo Škoda, 1935. Přezdívka „ponorka“. Renovován.
- **5064, Tatra T1**, Tatra Smíchov/ČKD Trakce, 1955. Renovován.

#### Trenčianska elektrická železnica (rozchod 760 mm)

- **3, motorový vůz**, vagónka Győr/?, 1909. Od 1924 u ČSD jako M 24.003. Od 1952 používán již jen jako záloha, 1957 prodán lesnímu závodu v Ľubochni. Exponát nemá elektrickou výzbroj, ale jinak je zrenovován.
- **Jk 101, vlečný nákladní vůz**, vagónka Győr, 1909. Později u ČSD jako V/u 4430. Renovován.
- **12, vlečný vůz**, vagónka Ganz, 1911. Od 1924 (?) u ČSD jako C/u 301. Renovován.

#### Československé státní dráhy

- **310.134, parní lokomotiva**, Sigl, 1900. Neprovozní exponát, původně v provozu u KFNB, později u ČSD. Stroje téhož typu jezdily na trati Svinov – Kyjovice-Budišovice.
- **T 200.002, motorová lokomotiva**, německá výroba, 1931. Dříve sloužila pro posun v rámci Technického muzea v Brně, nyní exponát.

#### Silniční vozidla

Menší část sbírky Technického muzea v Brně tvoří silniční vozidla, tedy autobusy, trolejbusy, autobusové přívěsy a další speciální vozidla. Zejména v případě autobusů a trolejbusů je cílem TMB dokumentace monopolních výrobců těchto hromadných dopravních prostředků – Škody (trolejbusy) a Karosy (autobusy). K těmto kdysi dříve provozovaným, ale i unikátním vozidlům rovněž patří trolejbusy Tatra z 50. let 20. století a některé další autobusy, dokumentující provoz městské a příměstské dopravy v bývalém Československu. Pokud je to možné, dává TMB přednost vozidlům provozovaným v Brně. Kromě níže uvedených vozidel vlastní TMB také několik vraků různých typů autobusů a autobusových přívěsů, které jsou určeny pro případnou budoucí renovaci.

*Údaje o zachovaných vozech (celkem 27 ks silničních vozidel) jsou uvedeny v následující podobě: **typ vozu**, provozovatel (pokud je uvedeno město, provozovatelem byl místní dopravní podnik) a evidenční číslo, rok výroby, provozní data a jiné poznámky.*



## Trolejbusy

- **Škoda 3Tr**, Plzeň ev. č. 101, 1941. Dosud nerenovován. V provozu 1941–1969.
- **Škoda 6Tr**, Plzeň ev. č. 135, 1950. V provozu od 1950 do 1971, poté předán TMB a rekonstruován do částečného řezu. 1998–2003 renovován do původního stavu v DPmB.
- **Tatra T 400**, Ostrava ev. č. 19, 1953. V provozu 1953–1971, poté renovován a 1972 předán TMB.
- **Škoda 7Tr**, Brno ev. č. 31, 1954. V provozu od 1954 s ev. č. 31, 1969 přečíslován na ev. č. 3031, vyřazen 1971, poté renovován a předán TMB.
- **Škoda 8Tr**, Bratislava ev. č. 141, 1958. V provozu 1958–1975, poté renovován a 1976 předán TMB.
- **Tatra T 401**, Praha ev. č. 461, 1958. V provozu 1958–1961, do 1960 však pouze zkušební provoz, 1961 vyřazen. Od 1975 do 1985 byl umístěn v DP Ostrava (již jako majetek TMB), kde byl částečně renovován. Dosud se nachází v rozpracovaném stavu.
- **Škoda T 11**, Plzeň ev. č. 248, 1967. V roce 1968 zkušební provoz v různých městech (např. Kyjev nebo Brno ev. č. 55). Od 1970 v provozu v Plzni s ev. č. 248, vyřazen 1980, renovován v DP Ostrava, poté předán TMB.
- **Škoda 9Tr**, Brno ev. č. 3076, 1971. V provozu od 1971 do 1985, poté předán TMB a renovován.
- **Škoda-Sanos S 200Tr**, Zlín-Otrokovice ev. č. 301, 1982. Dvoučlankový (kloubový) vůz. Ve Zlíně zkušebně 1982, v pravidelném provozu od 1983 s ev. č. 70. 1990 přečíslován na ev. č. 301, 1994 vyřazen a předán TMB v posledním provozním stavu (pojízdný exponát).
- **Škoda 14Tr**, Brno ev. č. 3173, 1983. V provozu 1983–1999, kdy byl odstaven. 2001 předán TMB a renovován.
- **Škoda 17Tr**, Ostrava ev. č. 3903, 1987. Funkční vzorek trolejbusu 17Tr, zkoušen u výrobce, poté odstaven. Na konci 90. let 20. století jej zakoupil Dopravní podnik Ostrava, který jej po úpravách zařadil v roce 2000 do pravidelného provozu s ev. č. 3903. Vyřazen 2007 a předán TMB.

## Autobusy

- **Škoda 706 RO**, Jihlava ev. č. 22, 1947. Po vyřazení z osobní dopravy služební vůz ev. č. 122. 1974 převezen z Jihlavy do Brna-Líšně, nebyl však zařazen do sbírek a chátral. Renovován 1984–1988.
- **Praga RND**, soukromý majitel, 1949. V provozu 1949–1964 Krajské oblastní divadlo Pardubice, od 1964 n. p. Kniha, od 1969 Svazarm Transporty Chrudim, od 1971 soukromý majitel. Do TMB odprodán 1988, renovován 1989 do stavu brněnského autobusu Praga RND ev. č. 53.
- **Tatra 500 HB**, ČSAD, 1956. Zařazen do sbírek 1999. Renovace 2001 (DPmB), 2002–2004 (Dopravní společnost Zlín-Otrokovice), od 2004 (OLPAS Moravia Krnov).
- **Škoda 706 RTO**, Brno ev. č. 202, 1967. V roce 1969 přečíslován na ev. č. 2202, v provozu do 1979, kdy byl předán TMB a renovován v ČSAO Gottwaldov.
- **Karosa ŠL 11**, soukromý majitel, 1971. První majitelem vozu byl Státní statek Klecany, poslední majitel – soukromá osoba z Oldřichova. V TMB od 2004, kdy byla rovněž zahájena renovace (spolupráce TMB a DPmB). Ta byla dokončena 2009, vůz ve stavu ČSAD.
- **Karosa ŠM 11**, Brno ev. č. 2834, 1980. Vyřazen z provozu 1986 a předán TMB. Renovace v DPmB 1987–1988.
- **Karosa B 732**, Brno ev. č. 7216, 1988. V provozu do roku 1999. Poté předán TMB, v posledním provozním stavu.
- **Karosa B 831**, Karosa ev. č. B2U, 1988. Prototyp autobusu testovaný u výrobce, nebyl v pravidelném provozu. 1995 věnován TMB.
- **Ikarus 280**, Brno ev. č. 2090, 1989. Dvoučlankový (kloubový) autobus. Při generální opravě v roce 1995 zřejmě zaměněn zadní článek s pražským ikarusem ev. č. 4443. V provozu do roku 2001, kdy byl předán TMB, renovován 2005 v TMB a ČSAD Jablonec nad Nisou.
- **Karosa B 732.1670 „Legobus“**, Karosa ev. č. B19, 1993. Prototyp autobusu testovaný u výrobce. 1995 věnován TMB. 1997 zapůjčen na letiště Brno-Tuřany, 2005 vrácen zpět TMB a renovován.
- **Škoda 21Ab**, Karlovy Vary ev. č. 362, 1995. Do roku 2000 zkušební a předváděcí vůz výrobce. 2000 odkoupen Dopravním podnikem Karlovy Vary, který jej provozoval s ev. č. 362. 2006 odprodán TMB.

## Autobusové přívěsy

- **Karosa D 4**, Plzeň ev. č. 56, 1950. V TMB od 1991, dosud nerenovován.
- **Karosa B 40**, ČSAD, 1959. Do roku 1989 sklad v ČSAD Telnice, poté předán TMB. Renovován v DPmB 1995–2000 do stavu vlečného vozu Jablonce nad Nisou ev. č. 48.

## Speciální vozidla

- **Tatra 111**, Tatra Kopřivnice, 1953. Hasičský autojeřáb zařazený do sbírky jako technologické vozidlo MHD. Získán v roce 2008 od hasičského záchranného sboru v Břeclavi. Na přelomu let 2008 a 2009 částečně renovován ve firmě Multistav v Němčicích nad Hanou (nástavba a samotný jeřáb), poté opravy v režii TMB (kabina, podvozek, motor).
- **Praga S5T**, Škoda Ostrov, 1968. Montážní vůz trolejového vedení. V provozu od 1969 do 2004, využíván Škodou Ostrov pro údržbu zkušební trolejbusové trati Ostrov – Jáchymov. Do TMB odprodán pro zrušení výroby trolejbusů v Ostrově v roce 2004. V posledním provozním stavu.
- **Škoda 706 RT**, Brno ev. č. 5003, 1968. Montážní vůz trolejového vedení. Renovován.

Kromě výše uvedených vozů prošlo Technickým muzeem v Brně několik dalších vozidel, jejichž osud lze rozdělit do několika skupin.

Do jedné z těchto skupin lze zařadit například brněnský autobus Praga NDO či rychlodrážní jednotku Tatra R2. Prototypová jednotka R2, původně vyrobená pro pražské metro jako Tatra R1, byla do TMB převezena, kvůli nedostatku prostoru ale chátřala pod širým nebem a později byla sešrotována. Autobus NDO ev. č. 72 z roku 1948 byl nalezen kompletní bez motoru v JZD Kobylnice. Vůz byl přetažen do líšeňského areálu, kde rovněž stál několik let na volné ploše. Po přistavení do Ústředních dílen DPmB byla shledána jeho renovace prakticky již nemožnou a tak byl sešrotován. Vrak brněnského autobusového přívěsu Sodomka RPA ev. č. 103 z roku 1942 byl objeven v roce 1990, roku 1999 byl při přistavení na renovaci do firmy KOS Krnov. Vzhledem k technologické náročnosti a stavu karoserie (rozsáhlá koroze) byl ale přívěs v roce 2008 vyřazen ze sbírek muzea.

Několik vozidel bylo začátkem 21. století předáno z TMB místním dopravním podnikům. Jedná se o dva bratislavské, dosud nerenovované tramvaje (ev. č. 18 a 31), které byly Dopravnímu podniku Bratislava předány v roce 2002. Vůz ev. č. 18 byl v letech 2002–2005 zrekonstruován, kvůli špatnému stavu vozové skříně ale musela být postavena její replika. Tramvaj ev. č. 31 je v Bratislavě renovována od roku 2005, rovněž bylo přistoupeno ke stavbě nové karoserie. V roce 2002 byly vráceny Dopravnímu podniku Ostrava dva exponáty: podvozek úzkorozchodného motorového vozu č. 14 Slezských zemských drah a úzkorozchodný šípový pluh č. 502 rovněž původně provozovaný Zemskými drahami (pozměněný název Slezských zemských drah v letech 1945–1949). Do svého původního působiště byl v roce 2004 také předán košický motorový vůz ev. č. 1, který na svoji rekonstrukci stále čeká.

Brněnské tramvaje ev. č. 107 (motorový vůz) a 215 (vlečný vůz) byly rovněž původně v majetku TMB. Motorový vůz ev. č. 107 (původně ev. č. 148, rok výroby 1943) sloužil jako služební vozidlo muzea (pro posun apod.) od roku 1972, kdy byl vyřazen z osobní dopravy. Roku 1989 byl vrácen Dopravnímu podniku města Brna, který jej opravil. Vlečný vůz ev. č. 215 (rok výroby 1926) byl renovován již v roce 1969, do TMB přišel roku 1971 společně s prvními exponáty. V roce 1989 byl s motorovým vozem ev. č. 107 předán zpět DPmB, který tuto soupravu začal využívat pro prezentační účely (v současnosti – 2009 – např. historická tramvajová linka).

Samostatnou kapitolu tvoří brněnský motorový vůz ev. č. 99 (původně ev. č. 140, rok výroby 1941). Po vyřazení z osobní dopravy v roce 1970 prodán do Prahy pro filmové účely. Do Brna se vrátil o šest let později, v líšeňském areálu TMB ale byl odstaven a chátral. V roce 2006 byl podroben kompletní rekonstrukci pro projekt historické tramvajové linky. V současnosti je zapůjčen DPmB, jenž vůz využívá společně s vlastní soupravou 107+215.

Další skupinu tvoří vozidla, která, ač nejsou v majetku TMB, nacházejí se v jeho areálech. Jedná se např. o zrenovovaný olomoucký motorový vůz ev. č. 16, který patří Dopravnímu podniku města Olomouce, či nepojízdný první prototyp kloubového trolejbusu Škoda 22Tr (majetek občanského sdružení Za záchranu historických trolejbusů a autobusů).

Kromě výše uvedených vozů se v líšeňském depozitáři nachází také různé pracovní a nákladní vozíky a motorový univerzální vozík MUV 69 určený pro posun. Nejedná se však o muzejní exponáty.

## **Stručně o historii trati ČD Praha – Česká Třebová/Havlíčkův Brod – Brno**

V loňském roce jsme s VTK navštívili první veřejnou železnici na evropském kontinentě, koněspřežnou železnici České Budějovice – Linec. Zkušební provoz byl zahájen v roce 1827. Praha dostala svoji koněspřežku v roce 1830, ta vedla do Lánské obory a měla být základem budoucího spojení do Plzně a Bavorska. Ale pokrok se nedá zastavit. A tak už v roce 1839 zasahuje na území dnešní České republiky parostrojní železnice. 6. června přijel první vlak do Břeclavi a 7. července do Brna. Stejně jako v případě koněspřežek měla být hlavním úkolem přeprava surovin, a to opět soli, tentokrát z dolů u haličských měst Vělička a Bochnia (obě města leží u polského Krakova). Císař Ferdinand I., na jehož počest trať dostala jméno Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB), udělil vídeňskému bankéři Rothschildovi koncesi na výstavbu trati z Vídně přes Břeclav, Přerov a Bohumín do tehdejší Haliče s odbočkami do Brna, Olomouce a Opavy. Celkem šlo na území Moravy o 188 km tratí.

V roce 1841, kdy KFNB dosáhla Přerova, bylo císařským dekretem zřízeno ředitelství Státních drah a mocnářství se tak po pruském vzoru vložilo do výstavby drah. Ředitelství se začalo zabývat koncepcí základní sítě drah budovaných státem. Přes naše území mělo vést spojení z Vídně přes Prahu do Saska. Mezi Vídní a Prahou bylo navrženo sedm variant. Dvě přes Českomoravskou vysočinu a to buď z Brna přes Poličku a Vysoké Mýto nebo z Vranovic přes Jihlavu a Havlíčkův Brod. Další tři trasy měly vést z Vídně do Stockerau a odtud do Prahy buď přes České Budějovice nebo Tábor nebo Jihlavu a Kolín. Další varianta měla vést z Brna přes Svitavy a Českou Třebovou a poslední měla navázat na již postavenou KFNB v Olomouci a vést přes Zábřeh, Lanškroun a Vysoké Mýto. Poslední z variant, lehce upravená, zvítězila z ekonomických důvodů. Na žádost města Brna, aby leželo na spojnici Prahy a Vídně, pak byla současně vybrána pro realizaci i varianta předposlední. Slavnostní zahajovací vlak Severní státní dráhy (NStB) dorazil do Prahy 20. srpna 1845, tímto datem byla zprovozněna trať Olomouc – Praha o délce 250 kilometrů. 1. ledna 1849 pak byla bez velkých oficialit zprovozněna státní spojovací trať Brno – Česká Třebová o délce 90 kilometrů, s 11 tunely. A právě toto spojení bylo současně prohlášeno za hlavní spojnici Vídně a Prahy. V roce 1854 se stát pro finanční problémy zbavil všech svých tratí. Prodal je soukromé společnosti Společnost státní dráhy (StEG), ovládané francouzským kapitálem. O dvacet let později byly železnice znovu zestátněny a převzala je společnost Rakouské státní dráhy a po roce 1918 Československé státní dráhy.

Ale vraťme se k tratím. Z Prahy do Brna přes Třebovou už dojedeme, ale jak to bylo s tratí přes Havlíčkův (Německý) Brod? Na konci 60. let 19. století přišlo družstvo zájemců reprezentované továrníkem a statkářem Mitrowským s požadavkem na spojovací dráhu z Brna přes Tišnov, Nové Město na Moravě, Žďár a Přibyslav do Havlíčkova (tehdy Německého Brodu). Stát jejich návrh nezamítl, ale také finančně nepodpořil. A to hlavně proto, že v té době stavěla s podporou státu Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) na Vysočině trať z Vídně přes Jihlavu do Kolína. Jen malou náplastí na žádost spolku byla lokálka Brno – Tišnov zprovozněna roku 1885. Dalším dílčím úspěchem byla státem garantovaná svépomocná lokálka vybudovaná Oskarem, baronem Lazarinim, zprovozněna roku 1898 z Brodu do Žďáru nad Sázavou (tehdy „na Moravě“). Až v roce 1905 došlo, opět za státních garancí, k prodloužení lokálky z Brodu až do Tišnova a propojení celého úseku z Brna do Německého Brodu.

Po okupaci Československa v roce 1938, kdy se trať z Brna do Třebové ocitla na odtrženém území, stoupl význam této spojnice. V listopadu 1938 tak vláda schválila stavbu nové železnice z Brna do Brodu s tím, že trasa měla směřovat místo přes Nové Město přeci jen příznivějším terénem přes Křižanov. Stavba začala hned následující rok a pokračovala i za okupace až do roku 1942. V této době byly tři nové tunely u Dolních Louček a Níhova upraveny na továrny vyrábějící pro německou armádu letouny Messerschmitt.

Na pokračování stavby si nová trať pak musela počkat až na léta poválečná. Do plného provozu byla trať z Brna do Havlíčkova Brodu uvedena 20. prosince 1953. Díky tomu, že šlo o nové, a v té době také rychlejší, spojení Brna a Prahy, než spojení přes Českou Třebovou, začaly všechny rychlíky mířící s Prahy na jih jezdit právě po této trati. Výstavba tranzitních železničních koridorů, která dala v úseku Praha – Česká Třebová přednost společnému vedení I., II. i III. koridoru význam trati přes Vysočinu v současnosti výrazně snížila. Od dokončení rekonstrukce a elektrifikace trati z České Třebové do Brna (dokončeno 1999/2000) veškeré mezinárodní vlaky na Slovensko, do Rakouska, Maďarska atd. jsou směřovány právě přes Třebovou a Svitavy. Na trať přes Tišnov tak zbyly jen vnitrostátní rychlíky, osobní vlaky a něco málo z i tak slabé nákladní dopravy.

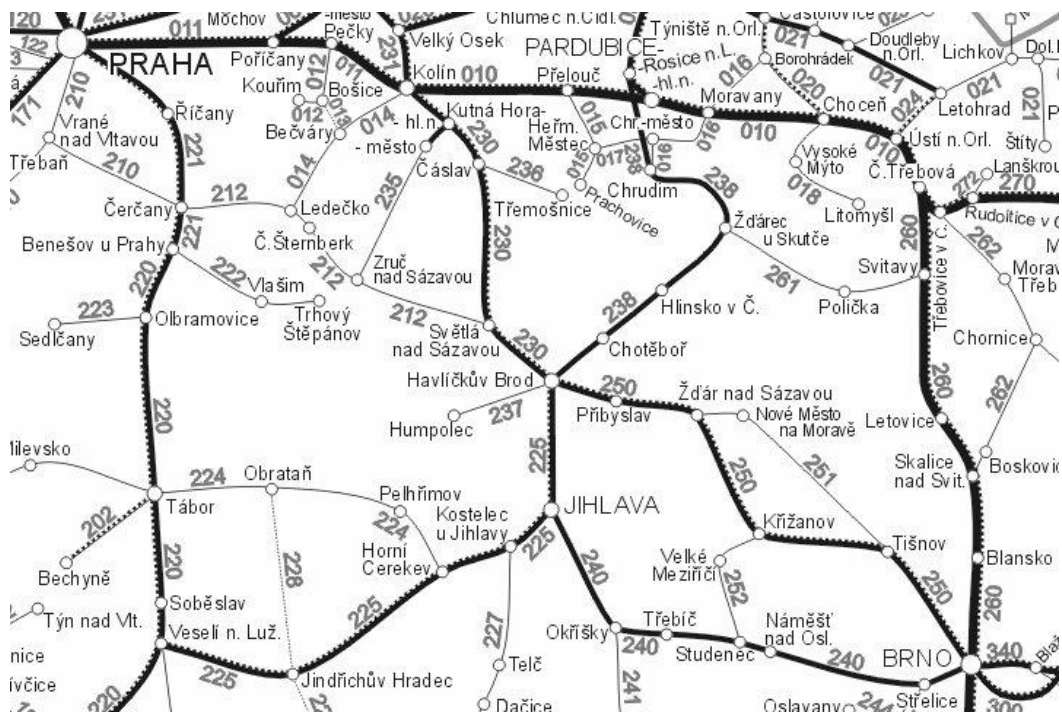
Do Brna i zpět nás povevou vlaky elektrické trakce. Asi bych se tedy měl zmínit také o elektrifikaci tratí. Možná víte, že po prvních elektrifikovaných tratích u nás, a to Tábor – Bechyně (1903) a Rybník – Lipno (1911), které byly od počátku budovány s elektrickou trakcí, se dočkaly další tratě na území ČSR elektrifikace až v roce 1923 (Kořenov – Harrachov státní hranice) a v roce 1928 pražský uzel, kde bylo hlavním cílem „odkouření“ středu města. Poté dlouhá léta českým a slovenským tratím kralovaly parní a dieselové lokomotivy. Až v roce 1957

byla dokončena elektrizace úseku z Třebové do Prahy, a to stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3 000 V. Elektrifikace v dalších letech se pak soustředila především na směr z Prahy na severní Moravu.

Mezitím se začalo uvažovat, zda by nebyla vhodnější střídavá soustava o vyšším napětí. A tak v roce 1962 byl střídavou soustavou o napětí 25 000 V a frekvenci 50 Hz zkušebně vybaven úsek Plzeň – Blovice, který současně sloužil Škodovce pro zkoušky střídavých lokomotiv. Nakonec bylo rozhodnuto, že tratě na sever od hlavního tahu včetně něj, tedy od spojnice Ústí nad Labem – Praha – Česká Třebová – Olomouc – Vsetín – Žilina – Poprad – Košice – Čierna při Čope budou elektrizovány stejnosměrnou soustavou, tratě na jih od hlavního tahu pak střídavou.

Z tratí, po kterých pojedeme, byla jako druhá elektrizována nová trať přes Vysočinu, a to v letech 1965 a 1966. Kutná Hora se stala první stykovou stanicí dvou trakčních soustav u nás. Z Kolína sem mířilo 3 kV DC, dál na jih pokračovalo 25 kV 50 Hz AC. Dnes je takových styků soustav, a to na širé trati, na území ČR několik. Díky dvou a vícesystémovým hnacím vozidlům, pokud nebudete sledovat traťové značky, přejezd takového styku ani nepostřehnete. Přes jeden takový pojedeme ráno za stanicí Svitavy v traťovém kilometru 280,100. V době, kdy začaly vlaky v elektrické trakci jezdit přes Vysočinu měly tehdejší ČSD jen lokomotivy jednosystémové. První dvousystémové stroje dodala Škoda Plzeň v letech 1974 až 1976. Jak tedy vlaky přes Kutnou Horu jezdily? Neutrální trolejové pole (bez napětí) mezi oběma soustavami bylo uprostřed nástupiště. Stejnosměrná lokomotiva vezoucí vlak od Kolína před neutrálním polem stáhla sběrač a vlak setrvačností dojel na místo zastavení. Diesellová lokomotiva přijela k té stejnosměrné, která už byla pod střídavým trakčním vedením, a odposunovala ji zpět na stejnosměrnou část nádraží. Mezitím už vlastní silou najela na vlak střídavá lokomotiva, která s ním pak pokračovala dál na jih. Jízda opačným směrem se konala obdobně. Staré jízdní řády nám napoví, že taková manipulace znamenala pro vlak 15ti minutový pobyt.

Jako poslední se z tratí, po kterých pojedeme, dočkala elektrifikace trať z České Třebové do Brna. Elektrifikace byla dokončena v roce 1999, a jak už jsem se zmínil, od Třebové za stanicí Svitavy soustavou 3 000 V DC a dále do Brna soustavou 25 000 V 50 Hz AC. Styk obou soustav je řešen opět formou neutrálního pole, které je ale na širé trati. Vlaky tedy musí být vedeny lokomotivami, které jsou vybaveny pro oba systémy, nebo nezávislou trakcí.



Do Brna pojedeme po tratích 011, 010, 260, zpět pak po tratích 250, 230 a 011. Z mého pohledu patří mezi nejhezčí úseky při této cestě jízda údolím Tiché Orlice z Chocně do Ústí na Orlicí, průjezd železničním uzlem Česká Třebová a údolím Svitavy od Blanska až do Brna. Při zpáteční cestě pak zcela jistě úsek z Tišnova do Níhova se všemi viadukty a tunely nebo meandry Sázavy, kterou budeme sledovat ze Žďáru až do Světlé.

Pro vnitřní potřebu VTK při DP-Metro sestavil Jan Ungerman v květnu 2010.