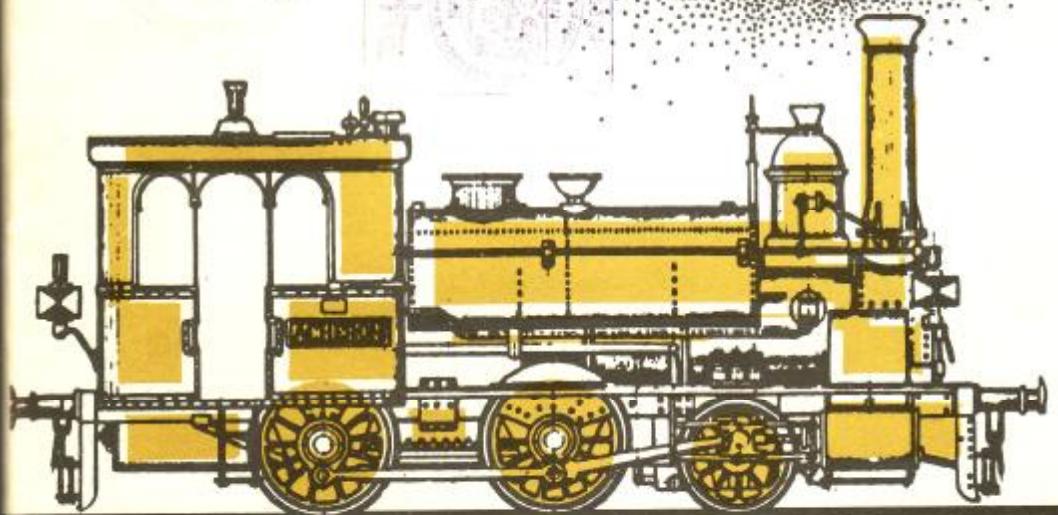


# 150 LET

## SEVERNÍ DRÁHY CÍSAŘE FERDINANDA



CSD

# POZVÁNKA

Vážení přátelé,

Již 150 let uplynulo od doby, kdy po železniční trati Břeclav - Přerov - Olomouc projel první vlak, a tím byl zahájen železniční provoz v dalším úseku Severní dráhy císaře Ferdinanda.

Při příležitosti tohoto významného jubilea si dovolujeme co nejsrdečněji pozvat všechny přátele železnic, milovníky parních mašinek, sběratele i všechny příznivce na oslavy v přerovském železničním uzlu. Připravili jsme pro Vás bohatý program, nad nímž převzal záštitu ministr dopravy ČSFR.



## PROGRAM

### 2. - 25. září 1991 • vestibul přerovského nádraží

Výstava V SRDCI ŽELEZNIČNÍ KŘIZOVATKY, kde můžete shlednout historické památky, fotografie a dokumenty o rozvoji železnice na našem území. Zahájení 2.9.1991 ve 13.00 hodin, otevřeno denně 8.00 - 18.00 hodin.



### 9. - 25. září 1991 • soukromá galerie ATRAX (Kozlovská 8, Přerov)

Prodejní výstava obrazů akademického malíře JIŘÍHO BOUDY s železniční tematikou, výstava železničních modelů a dobových dokumentů. Vernisáž 9. září 1991 v 16.30 hodin, otevřeno denně 10.00 - 17.30 hodin.

### 16. - 22. září 1991 • 1. nástupiště přerovského nádraží

Pojízdň muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky z muzea ve Vidnavě.



### 20. - 22. září 1991 HLAVNÍ OSLAVY

• výstava parních, motorových a elektrických lokomotiv, železničních vozidel a mechanismů (prostory lokomotivního depa a železniční stanice Přerov)

• ukázka modelového kolejistič v provozu (lokomotivní depo Přerov)

• 21. a 22. září 1991 jízdy historických vlaků na trati

Olomouc hl.n. (7.40 hod.) - Přerov (8.01 - 8.20 hod.) - Břeclav (10.00 hod.)

Břeclav (7.40 hod.) - Přerov (9.11 - 9.35 hod.) - Olomouc hl.n. (9.55 hod.)

kyvadlové jízdy na trianglu Přerov - Prosenice - Dluhonica - Přerov



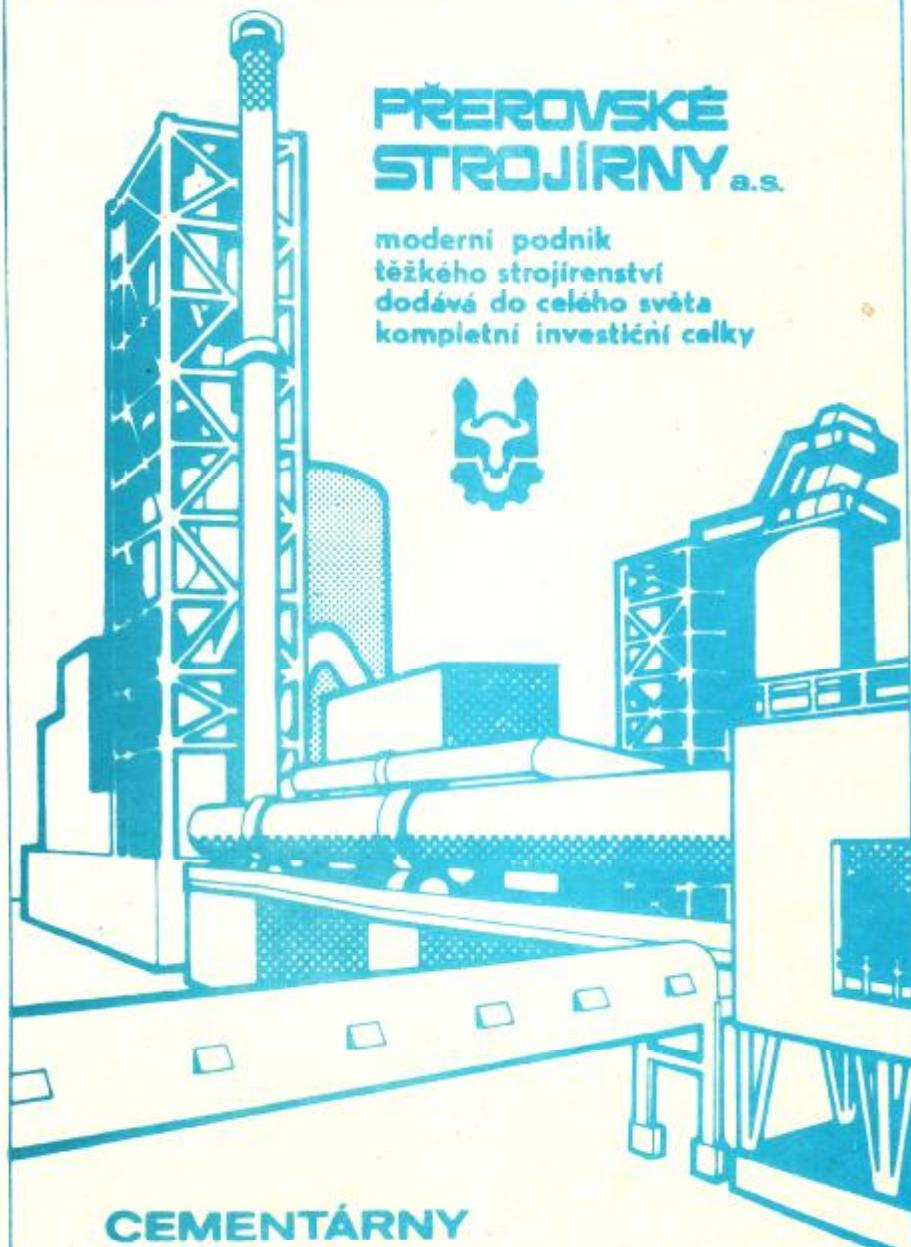
Po celou dobu konání oslav budou zájemcům nabízeny otisky příležitostních razitek, pamětní listy a k prodeji též publikace ke 150. výročí Severní dráhy císaře Ferdinanda, plakáty, dobové pohlednice atd.

Bližší informace najeznete na vývěskách v prostorách nádraží i na veřejných prostranstvích.

Přípravný výbor pro oslavy v železničním uzlu Přerov

# PŘEROVSKÉ STROJÍRNY a.s.

moderní podnik  
těžkého strojirenství  
dodává do celého světa  
kompletní investiční celky



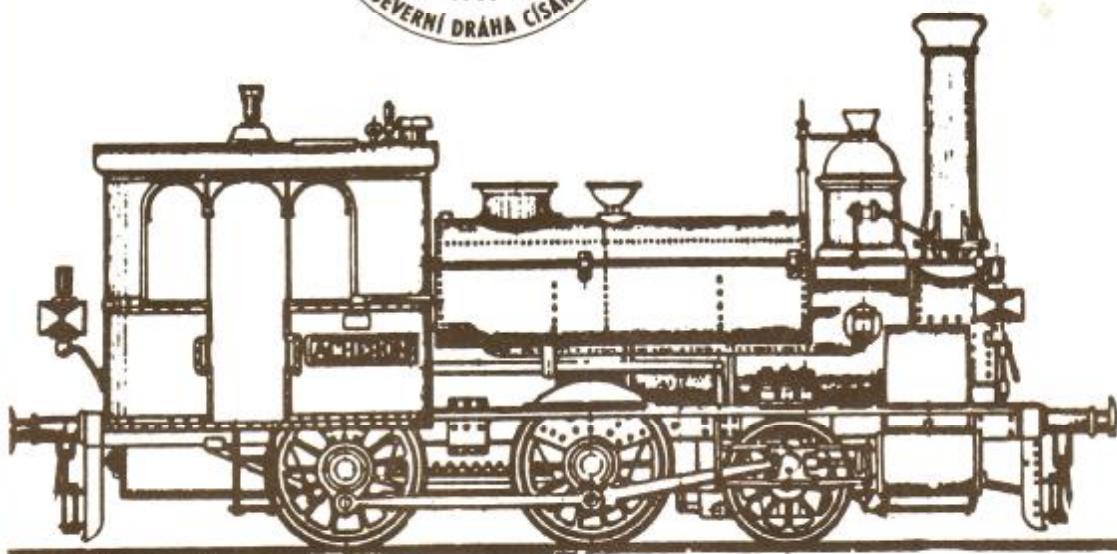
**CEMENTÁRNY  
VÁPENKY  
CIHELNY  
KERAMICKÉ ZÁVODY  
ÚPRAVNY NEROSTŮ**

výrobní program doplňují průmyslové  
**SPOJKY A PŘEVODOVKY**



# Obsah

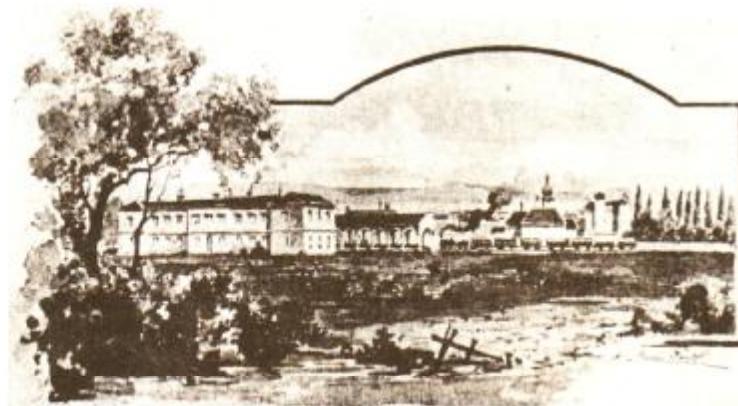
Z Anglie na evropský kontinent	3
Kilometry napříč Moravou	4
Přehled výstavby tratí	5
Odhady a skutečnost	6
Prvenství ve vojenské přepravě	8
Dvoukolejně	8
Jak rychle	11
POZVÁNKA NA CESTY VZPOMÍNKAMI	13
Vyjíždíme z Břeclavi	15
Směr Přerov	16
Zastavení na trati	17
Události 20. století	18
V srdci železniční křížovatky	24
Přednostové a náčelníci stanice Přerov	35
První na světě	36
Bezpečnost dopravy	37
Lokomotivní depo Přerov	40
Absolutní rekord	52
Organizační struktura	52
Lokomotivy v předválečném období	55
Za okupace	55
Po válce	56
Náčelníci LD Přerov v poválečném období	56
Byli první	56
Parní lokomotivy v LD Přerov před ukončením parního provozu	57
Slavné kapitoly	60
Otevřá se spojení s Prahou	64
Před příjezdem do Olomouce	67
V hanácké metropoli	67
250 kilometrů za tři roky	74
Mapa železniční sítě KFNB	76
SLOVO NA ROZLOUČENOU	77
PŘÍLOHY	
Lokomotivy ve výtopně Přerov (stav z r. 1872)	78
Stav lokomotiv ve výtopně Přerov v r. 1914 (1918)	80
Přehled parních lokomotiv v LD Přerov po roce 1945 (neúplný)	81
Stav lokomotiv v LD Přerov v roce 1978	83
Kalendář výstavby tratí Olomoucké oblasti	83
Seznam použité literatury	86
Obsah	87



*M*inulost je spjata s přítomností nesčetnými pouty. Stříbrné pásy kolejnic nás zavádějí do historie, pišící své stránky již sto padesát let. Právě tolik času uplynulo od dne, kdy slavnostně vyzdobený vlak otevřel svou jízdou 1. září 1841 traťový úsek z Břeclavi do Přerova a jen o několik týdnů později - 17. října - až do Olomouce.

Při této příležitosti nabízíme zájemcům o dějiny železniční dopravy skromný příspěvek z historie Severní dráhy císaře Ferdinanda. Kromě dat a událostí všeobecně známých mnozí pamětníci, sběratelé a milovníci železnice obohatili obsah publikace informacemi dosud nezveřejněnými, které snad pomohou doplnit mozaiku událostí spjatých s budováním prvních parostrojních tratí na našem území.

Přerovskou stanicí v době jejího vzniku popisuje H. Kühn těmito slovy: "Stanice byla poměrně velmi rozložitá, jen o něco menší než brněnská, jistě však větší než vídeňská stanice v době jejího vzniku; bylo zde 6 kolejí, z nichž nejdelší měřila skoro 300 m, spojení kolejí tvořilo 11 výhybek.



Station Přerov (1840)



## Kilometry napříč Moravou

Stavební práce mezi Vídni a Břeclaví byly zahájeny 7. dubna 1837, z Břeclavi do Brna v červnu téhož roku. Již 6. ledna 1838 mohl vyjet první vlak z Vídni do Wagramu. Pak už stavba dráhy rychle postupovala k moravským zemským hranicím. První vlak z Vídni do Břeclavi přijel 6. června 1839 a o měsíc později - 7. července 1839 - byl zahájen provoz mezi Břeclaví a Brnem. Trať mezi Břeclaví a Přerovem byla rozdělena do dvou úseků. Dráha z Břeclavi do Uherského Hradiště byla otevřena 1. května 1841, pravidelný provoz v úseku Uherské Hradiště - Přerov byl zahájen 1. září téhož roku. Odtud pokračovala výstavba trati do Olomouce. Nový úsek byl předán veřejnosti slavnostní jízdou z Uherského Hradiště až do hanácké metropole 17. října 1841.

Celá stavba trati z Břeclavě do Přerova a Olomouce stála 3 097 953 zlatých. Na hlavní trati následoval úsek z Přerova do Lipníka, který byl dokončen 15. srpna 1842. Olomouc se dočkala brzkého spojení s Prahou - zahájením pravidelného provozu 21. srpna 1845. Nemenší význam pro Severní dráhu císaře Ferdinanda mělo její propojení s pruskou dráhou krále Viléma z bohumínského nádraží do Annaberku. Nové spoje umožňovaly dostat se vlakem z Vídni do Berlína za 32 hodin a do Hamburgu za 44 hodin.

V polovině 19. století měřila síť moravských tratí Severní dráhy 279 kilometrů a stala se jádrem vznikající železniční sítě v naší zemi.



## Přehled výstavby trati

Kdy byly uvedeny do provozu jednotlivé úseky Severní dráhy císaře Ferdinanda na hlavní trati Vídeň - Přerov - Bohumín - Krakov (412,42 km):

Úsek trati	Datum zahájení provozu
Floridsdorf - Wagram	17. 11. 1837
Vídeň - Floridsdorf	6. 1. 1838
Wagram - Gäsnerndorf	6. 4. 1838
Gäsnerndorf - Dürnkrut	9. 5. 1839
Dürnkrut - Břeclav	6. 6. 1839
Břeclav - Uherské Hradiště	1. 5. 1841
Uherské Hradiště - Přerov	1. 9. 1841
Přerov - Lipník	15. 8. 1842
Lipník - Bohumín	1. 5. 1847
Bohumín - Dziedzice	17. 12. 1855
Dziedzice - Osvětim	1. 3. 1856
Osvětim - Trzibinea	1. 3. 1856
Trzibinea - Krakov	13. 10. 1874
Obnova úseku Vídeň - Floridsdorf	11. 2. 1874

V letech 1869 - 1874, tedy za pouhých šest let, bylo na našem území postaveno 3508 kilometrů nových tratí, z toho téměř 1200 v jediném roce 1871.

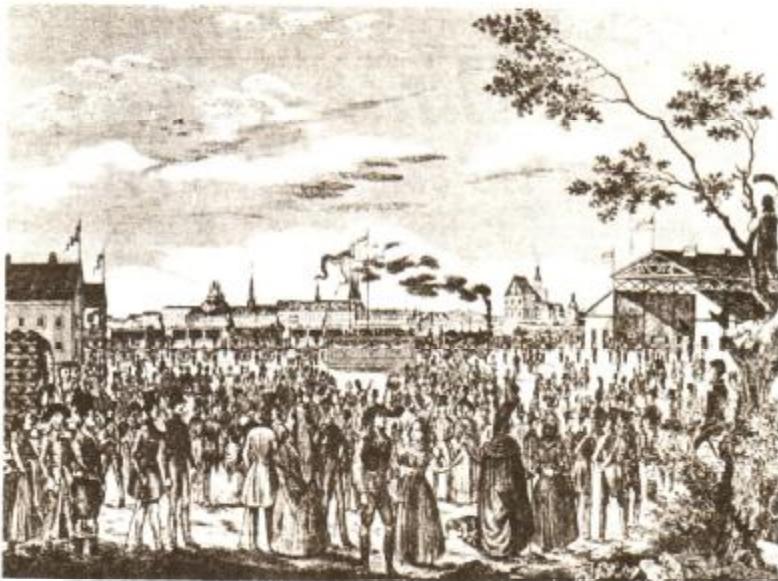
Rok	počet km nových tratí
1869	314
1870	421
1871	1163
1872	796
1873	578
1874	236



Olomouc na počátku 40. let minulého století, kdy se zde pokládaly základní kameny železniční dopravy, měla asi 11 000 obyvatel.



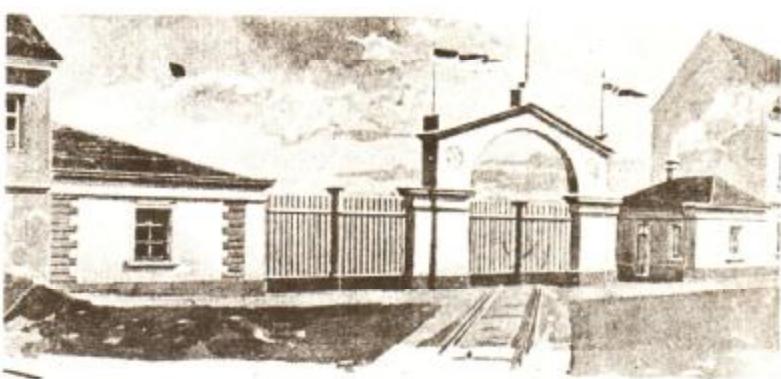
Kolem třetí hodiny odpolední památného dne 17. října 1841 zazněla rána z děla na přivítanou a zanedlouho vjel za jásutou davu, za dělových ran a vyzvánění zvonů na všechn věžích blízkého města do olomoucké nádražní haly vlak tažený lokomotivou Olomucia.



## Odhady a skutečnost

Rytíř Jindřich Sichrovský, tenkrát bankovní úředník Biedermannova bankovního domu, a profesor F. X. Riepl propočítávali ještě před zahájením výstavby dráhy z Vídně do Bochnie její rentabilitu. Společně vydali projekt - Das Projekt der Wiener Bochnia Bahn in technischer, kommerzieller und finanzieller Hinsicht beleuchtet - který předpokládal roční objem přepravy asi 40 000 cestujících a 85 000 tun zboží. Nejvyšší objem byl uváděn u přepravy krmného dobytka (361 000 q), merkantilního zboží (200 000 q), soli (173 000 q), stavebního, palivového a jiného dříví (144 000 q), železa a železného zboží (80 000 q).

Vlaky od Přerova vjížděly do Lipníka velkou klenuhou bránou. V první polovině 40. let 19. století byl Lipník v nákladní přepravě přibližně čtyřikrát silnější než Olomouc.

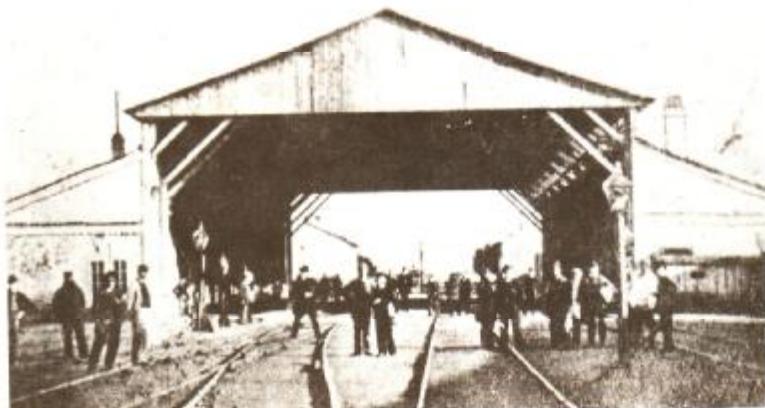


Afb. 196. Illustration Lipník (1842). Nach den Original-Plänen.

Těžba uhlí byla v té době nepatrna a bezvýznamná. V roce 1822 představovala 66 600 q, o deset let později 165 800 q a v roce 1842 to bylo 613 800 q. Přechodně se nepřihlíželo ani k možné přepravě obilí z oblastí Hranic, Olomouce, Přerova, Kroměříže a Uherského Hradiště.

Železniční přeprava zboží na tratích Severní dráhy se však už během prvních tří let provozu zvýšila téměř o sto procent (z 57 839 na 113 552 tun). V roce 1850 byl značně překročen počet 1 milionu cestujících a váha přepravovaného zboží dosáhla 6 milionů q. Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let vládla hospodářská konjunktura a prosperovala i Severní dráha císaře Ferdinanda. Počet přepravených osob se pohyboval kolem 2,5 milionu, v nákladní dopravě se výkony zdvojnásobily. Pro Severní dráhu to znamenalo i značné zisky - příjmy z jednoho kilometru trati dosahovaly v roce 1873 celkem 44 461 zlatých.

V tomto období byla KFNB nejvýkonnější a nejlépe spravovanou dráhou v monarchii. Délkou přes 700 km tvořila 5,2 % sítě Rakouska-Uherska.



Měla velký park dostatečně výkonných lokomotiv a téměř bezprostojový park vozů. Platil zde však také nejvyšší tarif - až o 50 % vyšší než na ostatních drahách.

Ke konci 19. století patřila Severní dráha k největším a nejlépe prosperujícím podnikům v Rakousku-Uhersku. V roce 1891 měřila její síť 1232 km, z toho místní dráhy 208 km; v roce 1905 již 1514 km, z toho 293 lokálek. Délkou svých tratí se řadila na čtvrté místo v monarchii. Na přelomu století byla dráha schopna přepravit 13,5 milionu osob a 14 milionů tun nákladů za rok. V roce 1901 ústilo do Severní dráhy 111 vleček o celkové délce 91 km, v roce 1906 to bylo již 175 vleček. Provozní příjmy z jednoho kilometru trati činily v roce 1889 celkem 27 000 zlatých, v roce 1900 již 42 000 zlatých. Nejvýnosnější byla hlavní větev Vídeň - Krakov, dále Vídeň - Brno a odbočky do Olomouce a Opavy. Vůbec nejziskovější byl úsek Přerov - Ostrava.



Původní dvorac olomouckého nádraží (1943), kde cestující nastupovali do vla



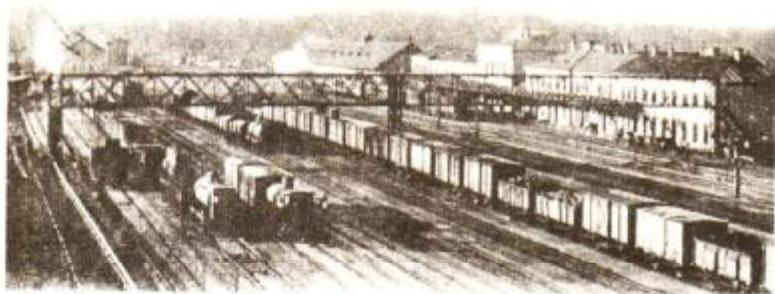


## Prvenství ve vojenské přepravě

**V**elmi záhy nabyla železnice i vojenský význam. Severní dráha císaře Ferdinanda získala primát v dopravě vojenských transportů.

První větší transport, 650 vojáků 12. praporu myslivců s plnou výzbrojí, absolvoval jízdu z Uherského Hradiště přes Břeclav do Brna 31. srpna 1841. Mužstvo bylo umístěno ve 22 otevřených vagonech, v nichž byla podélně umístěna sedadla. Ve dvou vozech byli přepravováni koně, v pěti zavazadla a ve dvou osobních vozech jeli důstojníci. Vojenský vlak měl celkem 33 vagónů (66 os). Přesto, že v Břeclavi musela být lokomotiva posunována, celková jízdní doba trvala jen sedm hodin. Na tehdejší dobu to byl mimořádný železniční výkon. Zasloužila se o něj lokomotiva Patria, první lokomotiva vyrobená v Rakousku a v té době také nejsilnější stroj o 40 HP.

Stanice Břeclav  
po přelomu století



## Dvoukolejně

**V**rovinaté krajiny kolem Severní dráhy Ferdinandy vznikalo velké množství nových průmyslových podniků (do roku 1880 vzrostl jejich počet na 983). Zároveň rostly nároky na dopravu a trať přestávala svou kapacitou postačovat. Vůbec nejsilnější provoz byl v úseku Přerov - Lipník - Přerov, proto společnost Severní dráhy rozhodla, že druhá kolej se bude nejdříve pokládat v tomto úseku.

Znamenalo to ovšem přestavět celou přerovskou železniční stanici a hlavně postavit přes řeku Bečvu nový most. Starý bárový, jednokolejný most z roku 1840 byl vyměněn za širší, aby pojal dvě kolej. Přestavba že-

lezničního mostu byla zahájena v roce 1845. Byla vybrána na tehdejší dobu nejmodernější mostní soustava typu Neville o pěti polích po 20 metrech šířky. Most byl dokončen v roce 1851. Koleje na něm byly položeny tak, že směrem na Lipník měly být pokračováním dvoukolejně tratě a směr na Olomouc měl nadále zůstat jednokolejný. Už v době dokončování mostu přes Bečvu se začala pokládat druhá kolej směrem na Lipník. Provoz na nové dvoukolejně trati byl zahájen v roce 1863 a byla to první dvoukolejná dráha na Moravě.

Další postup výstavby druhé kolejí:

1869	Polom - Moravská Ostrava
1870 - 1872	Hranice - Polom
1872	Hulín - Přerov
1873	Břeclav - Hulín

Celá hlavní větev Severní dráhy císaře Ferdinanda byla zdvoukolejněna v roce 1906. K nejobtížnějším úsekům patřila dráha z Lipníka do Hranic. Vznikaly zde problémy nejen stavební (tunel o délce 136 sáhů a 6 viaduktů o úhrnné délce 750 sáhů), ale zejména s vyvlastňováním. Severní dráha řešila nakonec stavbu tak, že místo dvoukolejky postavila zcela novou druhou trať, která se oblouky vyhýbala jak tunelu, tak i viaduktům. V Rakousku to byl zřejmě první případ, kdy dvoukolejná dráha neměla souběžné kolejí. (Stavba byla dokončena v roce 1873, veřejnosti byla předána teprve 1. ledna 1874)

Po vzniku Československé republiky byla největší péče věnována trati Přerov - Česká Třebová. Dvoukolejná doprava mezi Přerovem a Olomoucí byla zahájena 27. října 1923.

Pro zajímavost uvedme, že za vykoupené pozemky plnila Severní dráha na Moravě průměrně 450 zl. za rakouské jitro poinosti (1600 čtverečních sáhů), 2400 až 8800 zl. za zahrady. Nejnižší požadovaná cena činila 250 zlatých za jitro.

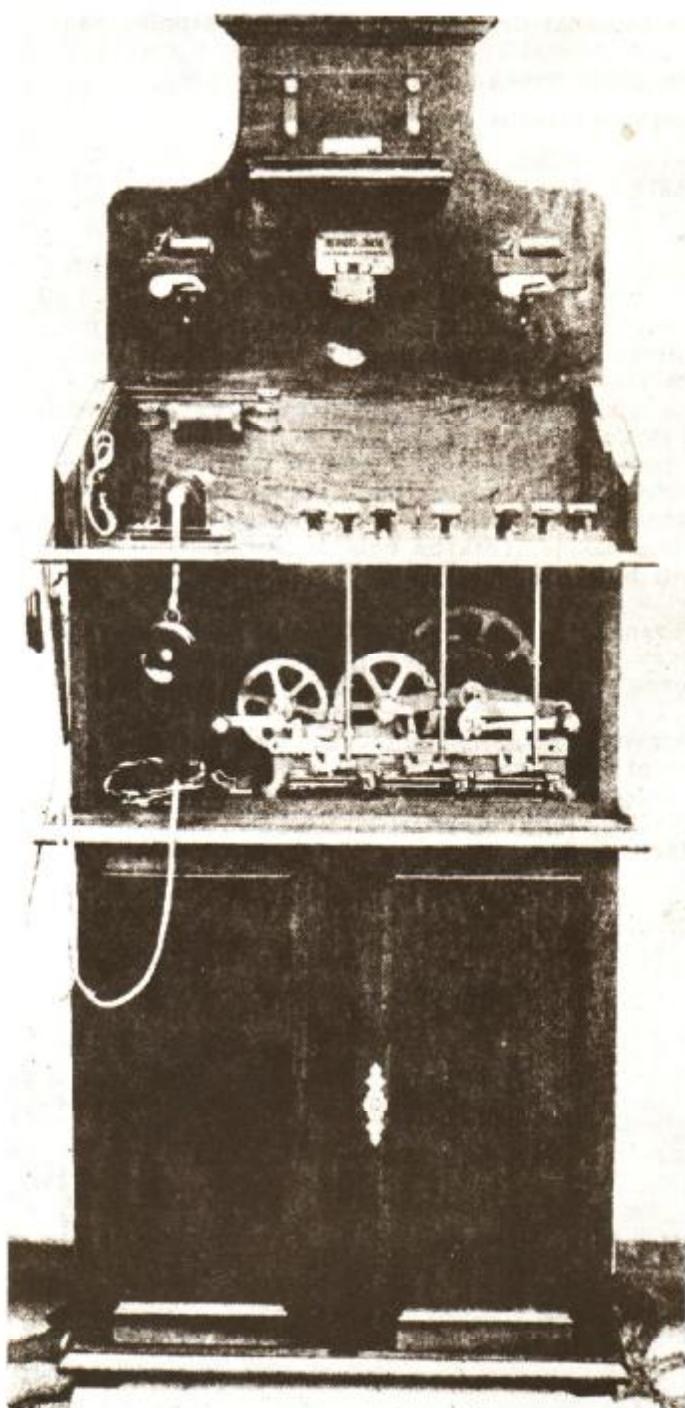


Břeclav se brzy stala jedním z největších nádraží Severní dráhy. V roce 1898 bylo velkoryse rozšířeno. Vybavení obsahovalo v té době dvě rotundy s 51 stáním, dílny a zauhllovací zařízení. Samotné nádraží mělo 25 kolejí a vlečky do cukrovaru.



Induktorový automat sloužil jako induktorový telefon a přístroj pro ovládání zvonkových zařízení. Sestával z vlastního telefonu, induktoru na proud střídavý a stejnosměrný a z hodinového přístroje poháněného závazím. Induktory mohly být poháněny ručně, ale i prostřednictvím hodinového stroje.

Zvonková zařízení u Severní dráhy se používala od roku 1865 a ČSD je zrušily v roce 1954. Induktorovým automatem se pohánělo také zvonkové zařízení, které dnes stojí před budovou SZD Přerov a je v provozuschopném stavu.





# Jak rychle

**A**ž do roku 1842 bylo Severní dráze ponecháno na výběru, aby si sama určovala rychlosť jízdy vlaků.

Předpisové ustanovení znělo:

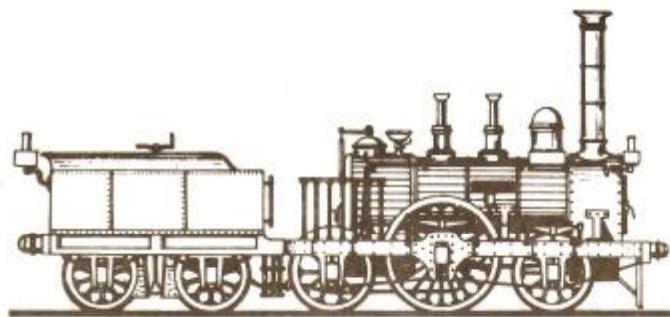
"Reditelství dráhy stanoví všem vlakům dobu k projetí úseku od stanice ke stanici. Až do odvolání budou osobní vlaky jezdit nejvyšší rychlosťí 4 míle za hodinu, včetně 4minutových zdržení v mezistanicích, při čemž se nepřihlíží k výjimečným případům. U nákladních vlaků platí stejné zásady: nejvýš přípustná rychlosť je 2 míle za hodinu. Jízdní doby se nesmějí krátit, ani když si toho přejí cestující."

Jezdilo se tedy rychlosťí 29,6 km/hod. v osobní dopravě a 15 km/hod. nákladními vlaky. Až vládním nařízením z 9. června 1842 byly rychlosťi zvýšeny na 5 pro osobní a 3 míle za hodinu pro nákladní vlaky. Postrky byly zakázány bez výjimek, přípřeze byly povoleny jen výjimečně (např. za nepříznivého počasí nebo na velkém stoupání).

Na trati z Přerova do Olomouce byl zaveden rychlík v obou směrech již v roce 1862.

Ukázka z jízdního řádu Severní dráhy císaře Ferdinanda z července r. 1846:

Z	Do	Doba odjezdu ráno večer	Délka trati v milích	Délka jízdní doby v hod.
Vídňě	Olomouce, Lipníka	7,00	19,30	5 mil/hod.
Olomouce	Vídňě	5,45	18,15	28
Lipníka	Vídňě	6,00	18,15	27
Vídňě	Brna	7,00	19,30	20 4mile/hod.
Brna	Vídňě	7,45	21,00	
Brna	Olomouce, Lipníka	7,45	21,00	25 4mile/hod.
Lipníka	Brna	6,00	18,15	26
Olomouce	Brna	5,45	18,15	

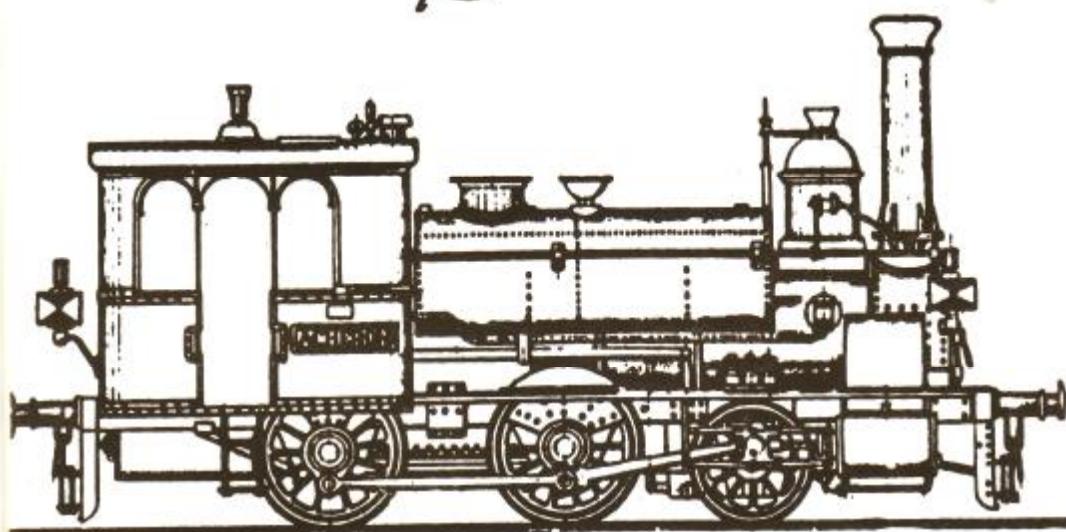


Lokomotiva Olo-mucia, která přivezla první vlak do Olomouce, měla uspořádání náprav 1A1. Spolu s lokomotivou Comet ji dodala firma Cockerill v Seraingu.





# Pozvánka na cestu vzpomínkami



Nahlédli jste do stručné historie Severní dráhy císaře Ferdinanda, první železnice, která protkala svými tratěmi moravské území. Přijměte nyní naše pozvání na cestu vzpomínkami, s nimiž se chtějí svěřit ti, kteří na železnici většinou prožili desítky let života a kteří nám dovolili nahlédnout do svých sbírek, jež sami po léta utvářeli.

Vydáme se na cestu z jižního města Břeclav směrem na Přerov, kde setrváme poněkud déle, a odtud budeme pokračovat do Olomouce. Přerov zaujímá v publikaci nejvyšší počet stran. Historie železnice na jižní Moravě se stala obsahem četných příspěvků v rámci oslav stopadesátičetného jubilea zahájení železničního provozu na našem území, které jsme si připomněli před dvěma lety. Olomoucku je věnována samostatná publikace. Po prvé po mnoha letech se tak naskytla příležitost podat ucelenější obraz dějin srdce železniční křížovatky.



My,

Ferdinand První,

z Milosti Boží císař Rakouský,  
král Jeruzalémský, Uheršký, Český, Lombardský  
a Benátský, Dalmatský, Chorvatský, Slovinský,  
Haličský, Lodoměřský a Illyrský, arcivévoda Rakouský,  
vévoda Lotrinský, Solnohradský, Štýrský, Korutanský  
a Kraňský, Horo- a Dolnoslezský, velkokníže Sedmi-  
hradské, markrabě Moravský, knížecí hrabě Habsburský  
a Tyrolský etc. etc.

Potom, co Nás bankovní dům  
S. M. Rothschild co nejpokorněji poprosil o udělení  
mu výhradního privilegia pro stavbu železné dráhy  
mezi Vídni a Bochnií s vedlejšími drahami do Brna,  
Olomouce, Opavy, Bialska a Bialej, dále ke skladům  
soli ve Dworech, Wieliczce a u Bochnie, uráčili jsme  
se po uvážení obecné prospěšnosti tohoto podniku  
udělit tomuto žádané privilegium na padesát násle-  
dujících let s následujícími koncesemi a uvedenými  
podmínkami...



Z Vyhlášky  
císařského a královského  
zemského gubernia



Nádražní budova v Břeclavi s krytým hlavním nástupištěm slouží od přelomu století do dnešních dnů.



## *Vyjíždíme z Břeclavi*

**N**ádražní přijímací budovy stanic Severní dráhy císaře Ferdinanda byly většinou řešeny vídeňským architektem, vrchním inženýrem Antonínem Jünglingem, ve stylizovém, ale krásném empirovém slohu, který je ještě dnes, i přes pozdější rekonstrukce, velmi zřetelný.

Rostoucí význam železniční stanice Břeclav byl již na počátku 40. let zcela zřejmý. Dosavadní staniční provizoriump - jednoduché, skromné přízemní stavení z roku 1839 - bylo zcela nedostatečné. Ukázalo se jako nezbytné, aby byly urychleně nahrazeny novými provozními budovami, podstatně většími.

Plány na výstavbu hlavní staniční budovy v Břeclavi vypracoval také vídeňský architekt A. Jüngling. Plán je datován ve Vídni 24. května 1840. Celkový pohled na hlavní staniční budovu potvrzuje, že byla rovněž stavěna v empirovém slohu, fasádu měla ve žlutém tónu a na krytí sedlové střechy bylo použito šedé břidlice. Podle tohoto plánu měla břeclavská stanice už v roce 1840 pět dopravních kolejí.

Výstavba hlavní staniční budovy v Břeclavi spolu s halou pro osobní vlaky musela být realizována urychleně, během jediného roku. Nejjazazším termínem byl počátek října roku 1841, kdy byl veřejně dopravě předán další úsek hlavní trati Severní dráhy do Olomouce. A to se také stalo!

Jeden z nejnadanějších projektantů inženýrských staveb ing. Alois Negrelli se narodil 23. ledna 1799 v Primieru v tehdejších jižních Tyrolích, dnes Alto Adige v severní Itálii.



## Směr Přerov

S výstavbou nového břeclavského nádraží urychleně pokračovala stavba trati z Břeclavi do Přerova a Olomouce. Trať do Přerova byla stavěna ve dvou etapách (Břeclav - Svitavy, Svitavy - Přerov). Stavební projekt vypracoval inženýr Karel Ghega, který také osobně řídil stavební práce na prvním úseku. Dne 1. července 1940 se inženýr Ghega svého úřadu zřekl a stavební dozor převzal inženýr Alois Negrelli.

První zkušební vlak projel mezi Břeclaví a Uherským Hradištěm (54 km) 27. března 1841 přibližně za dvě hodiny. Vlak táhla lokomotiva New York z Norrisovy továrny ve Filadelfii; měl jeden osobní vůz a dva naložené vozy nákladní.

Od května 1841 se pracovalo v celém II. stavebním oddíle mezi Svitavou a Přerovem (34 km). Koncem května byly hotovy železniční násypy a mohla začít pokládka kolejí i práce tesařů na přemostění četných vodních toků (41 mostů a propustů). Při zahajovací jízdě z Uherského Hradiště do Přerova projela trať vlaková souprava, se stavená ze čtyř vozů, za necelé dvě hodiny. Jízdy se

zúčastnili i zpravodajové různých listů. O přerovské jízdě se poprvé zmínily také lidové kalendáře (Posel z Moravy, Rozumný rolník a Kalendář hospodářský). Jeden z nich připojil k článku důležitou dějepisnou poznámku, že právě před 600 lety pronikali stejnou cestou, jako nyní Severní dráha, Tataři k Hostýnu a k Olomouci.



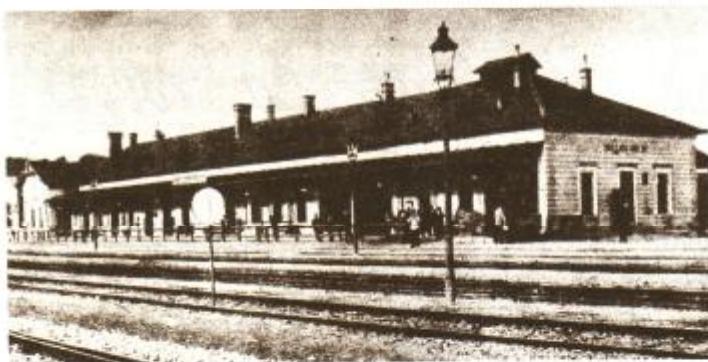
## Zastavení na trati

### Ríkovice

Stanice má své počátky v roce 1878, o čtyři roky později byla značně rozšířena, staniční a obytná budova byla postavena v roce 1886.

### Hulín

Při výstavbě druhé kolejové v letech 1872 - 1873 byla stanice skoro úplně přestavěna. Byla to první stanice, kde bylo použito staniční budovy jako spojení dvou drah; cestující tudiž nemuseli přecházet přes kolej. Budovy leží na ostrově uprostřed kolejí.



### Tlumačov

V roce 1880 byla vybudována kvasická vlečka, větší přestavba kolejistiště byla provedena v letech 1873 - 1886.

### Otrokovice

Zastávka zde byla již v roce 1882. Vznik stanice je současný se vznikem místní dráhy do Zlína, která byla předána 8. října 1899.

### Napajedla

Větší přestavby kolejistiště se uskutečnily v roce 1873 a 1886.



Severní dráha na stanicích šetřila. Zejména podcenila nákladní dopravu při stavbě nakládacích kolejí a skladišť. Ve vlakotvorné stanici Hulín byla zpočátku postavena jen přijímací budova. Remízy pro vozy měly v té době kromě Hulína pouze Uherské Hradiště a Přerov.



Dobový snímek železniční stanice Lužice.



Ostrým levým obloukem vstupuje trasa Severní dráhy od Napajedel do Otrokovic (od r. 1882 zastávka, od r. 1899 nádraží).



## Události 20. století'

V období první světové války byl na tratích bývalé Severní dráhy zaveden vojenský režim. Ve srovnání s Německem mely železnice monarchie zastaralý a málo početný lokomotivní park. To vedlo k postupnému omezování dopravy, k úplnému zastavení dálkové osobní dopravy a ke zrušení luxusních rychlíků.

S koncem války nadešel i konec Rakousko-uherské monarchie a to znamenalo rozpad celistvosti tratí bývalé Severní dráhy císaře Ferdinanda. Tratě připadly třem nástupnickým státům - Československu, Polsku a Rakousku. Konečné účtování se uskutečnilo až v roce 1920, po skončení pohraničních sporů. Z 1420 km tratí připadlo Československu 72 % (tj. 1019 km), Polsku 17 % (239 km) a Rakousku 11 % (161 km). Dělení lokomotivního a vozového parku mezi nástupnické státy trvalo plných čtrnáct let.

V roce 1924 se zvyšoval tranzit polského a německého uhlí do Rakouska a Itálie, a tím i využití tratí bývalé Severní dráhy. Hospodářská krize třicátých let však tuto tranzitní přepravu zmrazila. Ze stavebních akcí tohoto období stojí za zmínu vybudování dluhonické

spojky, která výrazně přispěla k urychlení dopravy od Olomouce na Ostravu a k odlehčení přetížené přerovské stanice. Potíže vznikaly zejména s poruchovostí lokomotiv (hlavně novějších typů) a v souvislosti s nedostatkem vozů. ČSD v roce 1927 vlastnily 2663 vozů s brzdou a 4468 vozů bez brzdy, celkem 7131 vůz.

V polovině dvacátých let opět dochází k rozvoji dálkové rychlíkové dopravy, v letech třicátých probíhá významná motorizace místních tratí a s celkovým rozmachem průmyslu souvisí rozvoj vlečkové dopravy.

Po mnichovské zradě musela ČSR odstoupit některá území a s nimi samozřejmě i některé železniční trati, část vozového a lokomotivního parku. Po 15. březnu 1939 byly protektorátní dráhy Čech a Moravy se značkou BMB/ČMD zcela podřízeny nacistickým válečným plánům.

Za druhé světové války bylo poškozeno na 1,5 milionu m<sup>3</sup> železničních budov, 1543 mostů, počet nákladních vozů klesl na 17 472. Na Slovensku bylo z celkové délky 3506 km tratí zničeno 2500 km. Obnovení válkou zničené dopravy si vyžádalo náklady ve výši asi 20 miliard korun.

Již 10. května 1945 vyjely první osobní vlaky, 14. května byl obnoven provoz v úseku Ostrava-Bohumín a od 18. května jezdily vlaky mezi Bohumínem a Suchdolem nad Odrou.

Velká část Břeclavi byla zničena leteckým bombardováním. Ve stanici stál 591 poškozený vagon a 164 shořelé vozy. Na trati do Lanžhotu stálo dalších 147 vozů, z toho jen 6 nepoškozených. V břeclavské výtopně ze 36 lokomotiv byla schopna jízdy pouze jediná. Byly zničeny všechny silniční a železniční mosty i železniční stanice, zejména pak budova stanice a obytné budovy pro zaměstnance.



Válečný podpis  
na olomouckém lo-  
komotivním depu





Fašisté na ústupu vyhazovali mosty a tunely do povětrí a ničili veškerá zařízení. Na snímku oprava pferovského mostu přes řeku Bečvu v květnu 1945.



Významným dnem byl pro ČSD 1. červen 1945, kdy byla zavedena osmihodinová pracovní doba (tj. 48 hodin týdně) a od 8.00 do 20.00 se prováděl soupis ukořistěného vozového parku a lokomotiv. Ke stejnemu datu byly zrušeny všechny provozní, přepravní a strojní úřady zřízené za německé okupace na území ČSR a byla obnovena působnost ředitelství státních drah a výkonných služeben jednotlivých odvětví podle stavu před rokem 1943. Od 1. října 1945 platil na celé síti ČSD pravidelný jízdní řád, který nahradil dosud platné pomocné jízdní řády.

Zajímavý experiment byl zkoušen od 6. března 1946. Ve stanicích se silnou frekvencí cestujících byl zaveden výstup podle směru jízdy předními dveřmi, nastup zadními. Neosvědčil se, a tak byl po čtyřech dnech zrušen.



Neobvyklý pomocník se objevil na mostě přes Bečvu při jeho opravě. V pozadí lze vidět motorový vůz, typ zvaný Arpád, vyrobený maďarskou firmou Ganz. Na našich tratích jezdily pouze čtyři kusy tohoto typu, které byly objednány v období druhé světové války (za existence samostatných slovenských železnic).





Traťový úsek Přerov - Říkovice byl uveden do elektrického provozu 26. května 1981. Slavnostní vlak vyjel z Přerova v 11,50 hod. Lokomotivu vedl strojvedoucí Jaroslav Majzner z LD Olomouc, vlakvedoucím byl Alois Nesvadba z Přerova.

Na svou první jízdu pod trolejí se vydal vlak z Břeclavi do Přerova 29.3. 1985 ve 14 hodin. Lokomotivu vedl strojvedoucí František Sehnalík z lokomotivního depa Přerov.

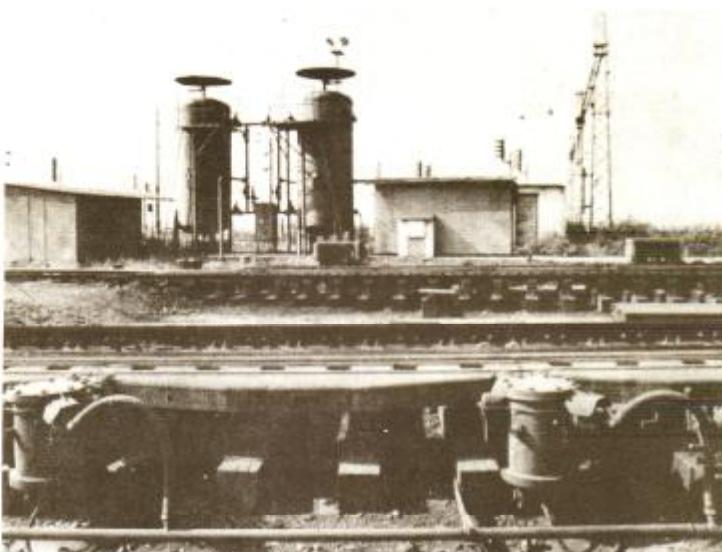


Od 15. srpna 1946 platilo nové vydání "Seznamu železničních stanic v republice Československé", od 2. června 1947 platily na ČSD nové předpisy, od 1. května 1948 platil nový kilometrovník pro výpočet jízdného a dovozného za psy, cestovní zavazadla, spěšniny a novinové balíky. Od 10. února 1950 platil nový nátěr závorových břeven a výstražných křížů, a sice červeno-bílý.

S rokem 1960 přišlo zahájení provozu na prvních elektrifikovaných úsecích bývalé Severní dráhy císaře Ferdinanda. Na trati Olomouc - Přerov - Valašské Meziříčí byl tento provoz zahájen 27. ledna 1960. Další elektrizovaný úsek Hranice n. M. - Polančka nad Odrou byl uveden do provozu v roce 1962

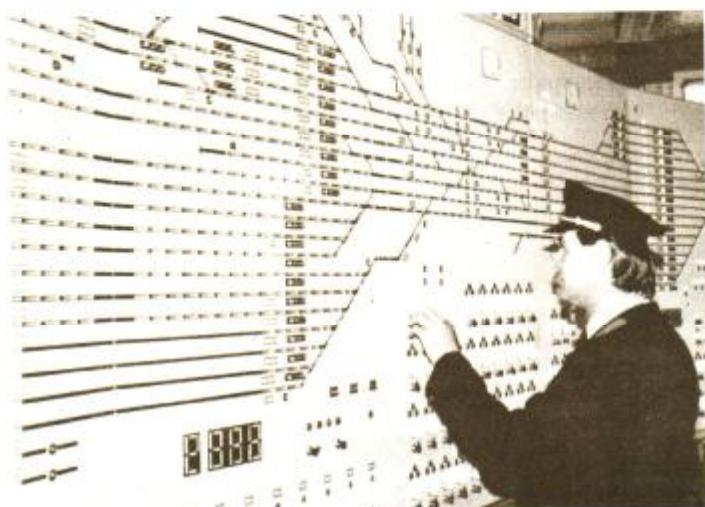
a v březnu 1963 byl zkušební elektrický provoz prodloužen až do Ostravy hl. n. Koncem srpna 1967 byl zahájen elektrický provoz na trati Brno - Břeclav. Úsek Přerov - Ráskovice byl prvním na trati Břeclav - Přerov, kde byl zahájen elektrický provoz. Stalo se 26. května 1981. Zvláštní vlaky EO 33312 a EO 33311 táhla lokomotiva E 499.0046 lokomotivní depa Olomouc. Elektrický provoz mezi Otrokovicemi a Hulínem byl zahájen 5. října 1984 a slavnostní okamžik zahájení elektrického provozu na celé trati Břeclav - Přerov nastal 29. března 1985. Vlak 33391 táhla tenkrát nová lokomotiva ES 499.1009.

V úterý 3. července 1984 bylo v Břeclavi uváděno do zkušebního provozu technické zařízení, jež vlastně mělo - alespoň v této době - v síti ČSD premiéru. KOMPAS - komplexní automatizovaný systém československé výroby - umožňuje zvýšení provozní propustnosti i seřadovací výkonnosti stanice, po naprogramování jednotlivých odvěsů posunované vlakové soupravy se spouštění vozů od vrcholu spádoviště na určené směrové kolej uskutečňuje při automatickém usměřování rychlosti a odbrzdění.





Zbudováním zařízení KOMPAS v Břeclavi se změnilo také pracoviště staničního dispečera.



Reléové zabezpečovací zařízení v Břeclavi.

#### Ještě několik významných dat

- 1961 - v Hodoníně byla uvedena do provozu automatická telefonní ústředna (ATÚ)
- 1964 - v Hodoníně aktivována světelná návěstidla
- 7. ledna 1965 - v úseku Hranice n. M. - Studénka aktivován automatický blok
- 1967 - ve stanici Rohatec uvedena do provozu ATÚ
- prosinec 1971 - v Přerově aktivována nová světelná návěstidla
- 1972 - ve stanici Moravský Písek proběhla rekonstrukce zhlaví a zabezpečovacího zařízení
- 1973 - v Otrokovicích uvedena do provozu nová ATÚ





## V srdci železniční křížovatky

**O**d 1. září 1841, kdy hradbami města Přerova projel první vlak, nastal mohutný rozmach města. Původní staniční budova se šesti kolejemi v délce 300 metrů, s výhybkami a skladištěm brzy přestala stačit vzrůstajícím potřebám průmyslu.

Ing. Negrelli po celou dobu výstavby úseku Přerov - Olomouc zdůrazňoval důležitost přerovského uzlu. Dobře odhadl výhodné položení města. Má velkou zásluhu o výstavbu přerovské stanice, která byla v prvním roce provozu roku 1841 jen o něco menší než železniční stanice Brno a určitě větší než železniční stanice Vídeň.

Již v druhém roce provozu (1843) dosahovala přerovská stanice úctyhodných výsledků. V tomto roce odjelo z Přerova do Břeclavi a naopak 2796 vlaků, na olomoucké trati to bylo 1820 a na lipenské 2002 vlaky.

Vedení železniční stanice Přerov bylo postupem doby nutno přebudovat celé jižní zhlaví, neboť sem přijížděly vlaky nejen z Břeclavi, ale i z Brna (trať Brno - Přerov byla dána do provozu v roce 1869). Generální přestavbou prošlo kolejističkem na břeclavském zhlaví i výtopna.

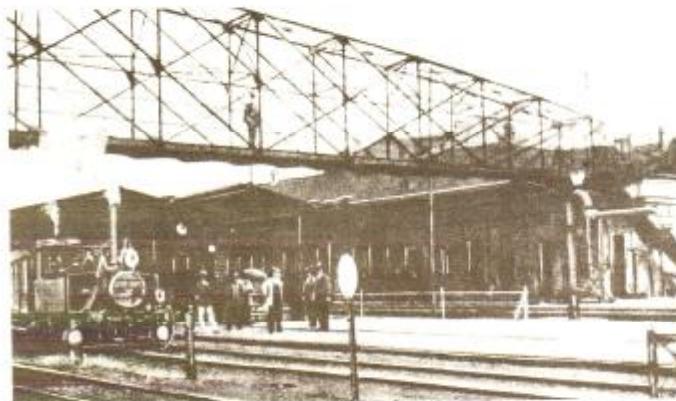
Přijímací budova na osobním nádraží v Přerově byla přestavěna na reprezentační budovu, jak ji známe dnes, v roce 1893.



V roce 1871 bylo na osobním nádraží postaveno hlavní nástupiště a novou generální přestavbou prochází celý železniční svršek. Je také dokončeno v pořadí již třetí nástupiště pro cestující, jsou vybudovány přechody přes kolej a na nástupištích provizorní čekárny. Příjezdy a odjezdy vlaků spolu s údajem, z kterého nástupiště vlak odjede, jsou oznamovány zaměstnancem, který zároveň se zvoněním prochází po nástupištích.

Kvůli bezpečnosti zaměstnanců výtopny se v roce 1873 za-

činá stavět přechodová lávka z prvního nástupiště, která byla ještě téhož roku dokončena (po několika výměnách konstrukce stojí stále na témže místě). Lávka k lokomotivnímu depu byla vedena přes sedm kolejí.



V roce 1873 se prosazuje výstavba prvních služebních bytů pro zaměstnance, které - po několika úpravách v minulosti - stojí v místech dnešní Husovy ulice dodnes.

V letech 1873 - 1874 se v Přerově staví první vlečka, která vedla z hlavního nádraží přímo do jednoho z cukrovarů. Dnes používá část této vlečky Kazeto. Proto se také v roce 1874 přestavuje přechodová lávka do výtopny. Byla prodloužena přes všechny devět kolejí a na každé nástupiště bylo z lávky vedeno schodiště pro cestující.

O rok později (1875) bylo rekonstruováno osvětlení stanice a začala stavba vlastní železniční plynárny (v místech dnešní zásobárny v Kojetínské ulici). V témže roce byla plynárna dokončena a ve stanici byly vyměněny petrolejové lampy za plynové. V Přerově se zároveň modernizuje kanalizace a zavádí vodovod, na který je napojena stanice i železniční byty.



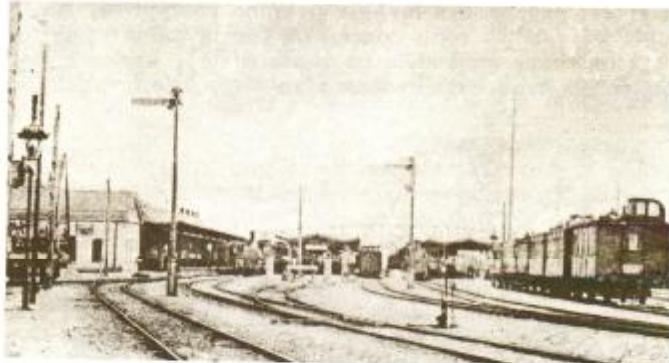
Pohled na přerovské nádraží z roku 1897 ze třetího nástupiště na první a druhé nástupiště. Nad kolejíštěm přechodová lávka z roku 1872.



Snímek z r. 1901 znázorňuje dřevěné čekárny na 2. a 3. nástupiště přerovské železniční stanice. Mezi čekárnami je zřejmá budova skladiště v komerčním obvodu.



Tak zachytíl  
fotograf pře-  
rovské nádraží  
v roce 1899.

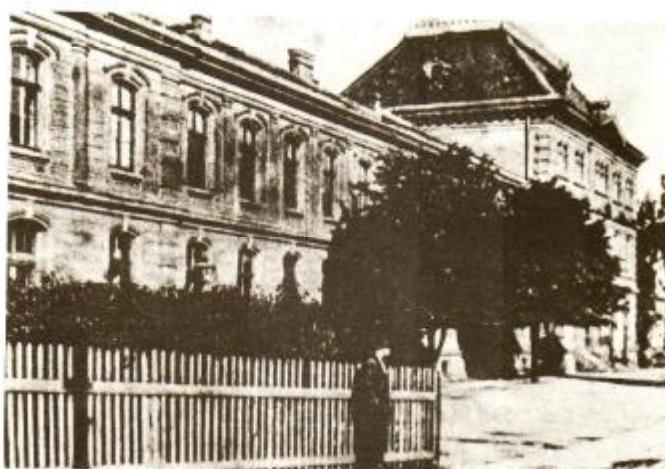


V roce 1879 je postavena vlastní vodárna jen pro užitkovou vodu, která se odebírala z Bečvy. Čerpadla v ní umístěná byla poháněna parou a voda byla potrubím dopravována do lokomotivního depa a stanice. Budova vodárny (již dálno zrušená) slouží dnes jiným účelům a nalezneme ji poblíž železničního mostu.

Přišly události, proti nimž byla lidská síla bezmocná. Při povodni na jaře 1881 byl zaznamenán do té doby nejvyšší stav vody na řece Bečvě. Voda s ledovými krami poškodila železniční most do té míry, že provoz směrem na Olomouc a Lipník musel být úplně zastaven - po dobu tří měsíců. Vlaky však záhy projízdely po provizorním mostě a poškozený most byl opravován rychlým tempem. Ještě v témže roce byl dán znovu do provozu, a to dokonce se třemi kolejemi; trať Přerov - Olomouc byla vedena bez výměn před mostem přímo do přerovské stanice.

Přestavbou celého severního zhlaví se stanice stala způsobilou pro třikolejný provoz. Z toho důvodu také musela

Přerovské ná-  
draží v roce  
1908.



železniční společnost změnit celý pracovní systém v Přerově. Přerov jako jeden z největších železničních uzlů v Rakousku naléhavě potřeboval odloučení osobní přepravy od nákladní, který by umožnil nebývalý nárůst provozu ve stanici. S plánem na rozdělení přišel ing. K. Asta, který navrhl nejen zřídit vlastní nákladní nádraží, ale i to, aby se při přestavbě použilo vše nejmodernější, co v tehdejší době v železničním provozu existovalo.

Prvním úkolem bylo postavit samostatné nákladní nádraží směrem na Břeclav (dnes pravé přednádraží), tím odlehčit hlavní nádraží, které by se souběžně se stavbou nákladního nádraží rozšířilo.

Nejdříve se tedy přestavělo hlavní nádraží, kde práce skončily 6. října 1889 (zároveň byl dokončen i podchod pro cestující). Následovala stavba nákladního nádraží v rozměrech v Rakousku nevídaných. Celkem se počítalo se stavbou 26 kolejí (z toho 9 vjezdových a odjezdových), z nichž nejdelší měla měřit 1000 metrů. Veškeré stavební práce byly ukončeny v roce 1893.



První nástupiště v Přerově v roce 1897.



V tomto roce byla také přestavěna příjímací budova na osobním nádraží na reprezentační budovu v podobě, jak ji známe dnes. Tenkrát do přerovské stanice přijízděly nebo odjízděly za 24 hodiny v průměru 133 vlaky s 5771 vozy a jízdenek se denně prodalo 637 (ze 75 procent do nejbližších stanic).

V roce 1898 získává Přerov první spádoviště v Rakousku. Vozy se řadily za vrcholovým bodem samospádem (pojízděly samostatně). Začíná se také uvažovat o stavbě dalšího přednádraží, kde by se zpracovávaly vlaky jedoucí směrem na Břeclav. Stavba byla zahájena v roce 1908 a již o rok později se na tomto přednádraží posunovalo. Do roku 1910 byly postaveny ještě administrativní budovy, vodárna a dvě stavědla (č. 11 a 12).

trafostanice a budova s rozvodnou stanicí elektrického proudu. Vybudovala se také kusá kolej až po zastávku Horní Moštěnice, která sloužila pro nakládku a vykládku kusového zboží. Vybudováním tohoto přednádraží bylo hlavní přerovské nádraží zcela zbaveno nákladní dopravy.

Zestátněním Severní dráhy v roce 1906 začala další etapa hospodářského rozvoje. Válečná doba však zastavila veškeré stavební práce v Přerově. Stanice prošla velkou zatěžkávací zkouškou v první světové válce, kdy Přerovem denně projížděly stovky vlaků, přepravujících zejména vojenské převozy a válečný materiál.

Válečná přeprava zanechala stopy na provozních zařízeních, která se musela obnovovat. Dochází k rekonstrukci severního zhlaví přerovského hlavního nádraží a připravuje se položení druhé kolejové směrem na Olomouc. Pro vlaky z ostravského uhelného revíru do Čech se začíná stavět dluhonská spojka. Druhá kolej a dluhonská spojka byly dokončeny v roce 1923. Tím také vznikla železniční stanice Dluhonice, která služebně patřila pod přerovskou stanici.

V době vyvrcholení hospodářské krize, v roce 1932, byl provoz na levém přednádraží v Přerově úplně zrušen - přednádraží sloužilo jen k obstarávání vozů a pro zbrojení lokomotiv u vlaků - projíždějících směrem na Břeclav - vodou.

Během války, v roce 1943, byla v Přerově zřízena samostatná výpravna zboží.

Při ústupu německé armády v květnu 1945 byl zničen železniční most přes Bečvu. Již 13. května 1945 bylo jednomostní pole provozuschopné.

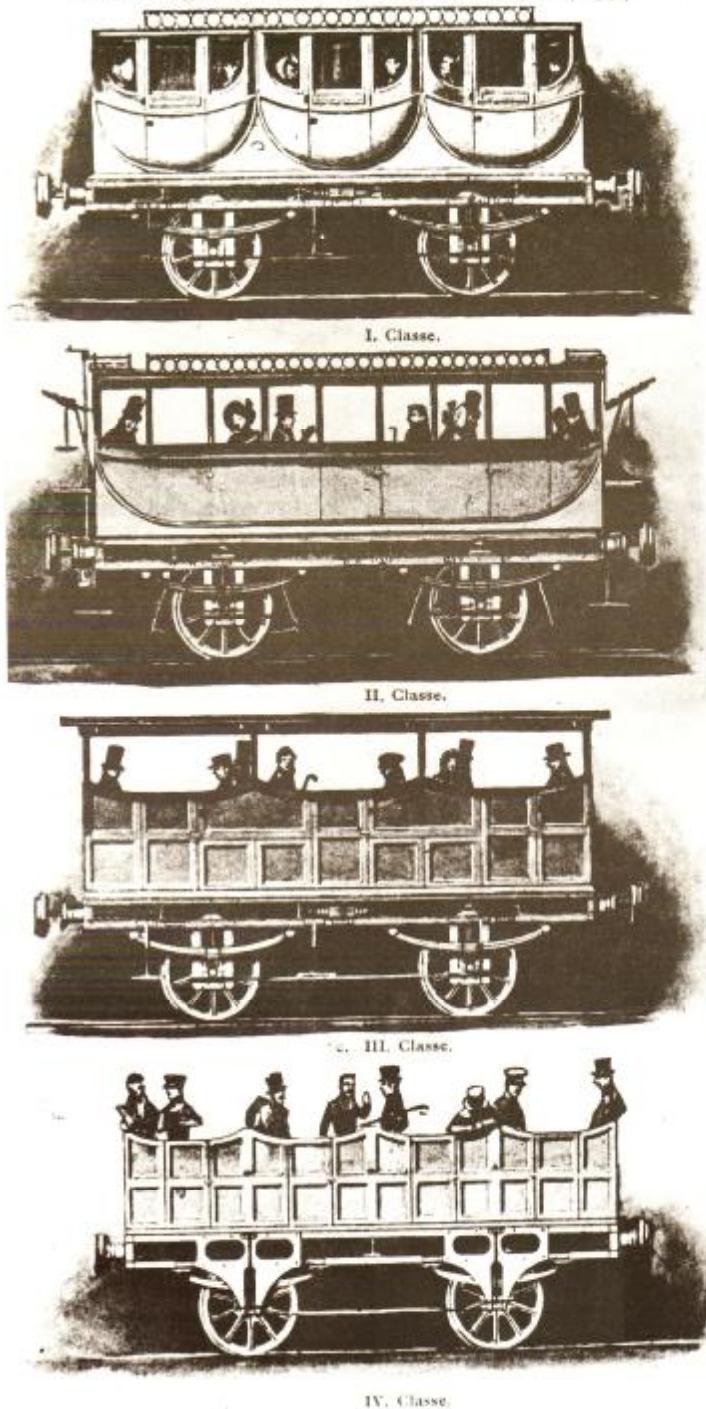
Pohled od hotele Grand (dnešní název) na budovu přerovského nádraží přibližně ze 30. let 19. století.



Dnešní vzhled nástupišť v Přerově se od podoby z přelomu století příliš neliší.



Personenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. [1839.]

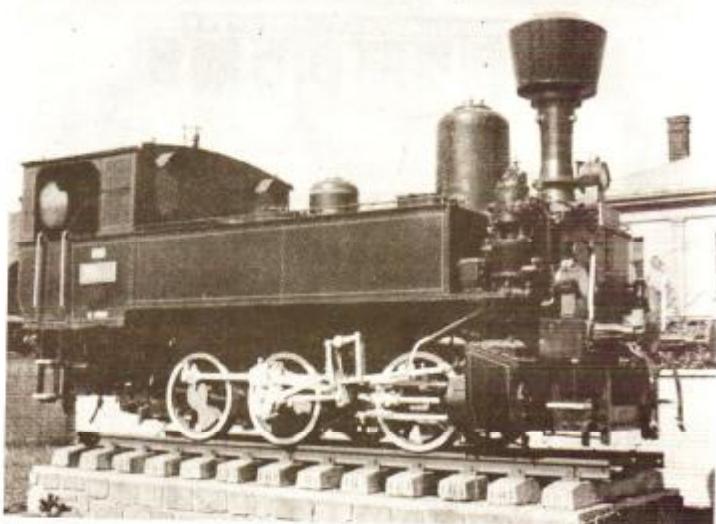


Na tratích Severní dráhy se již v roce 1839 vyskytovaly čtyři třídy osobních vozů. Vozы I. třídy měly vždy tři oddíly po šesti polštářovaných sedadlech potažených suknem. Jednotlivé oddíly byly zcela uzavřeny, okna zasklena, vstupy jen z boku vozů. Vozová skříň ve II. třídě tvoří jediný velký oddíl, bez skla v oknech. Okna mohla být zakryta koženými záclonkami. Střecha vozu III. třídy byla upevněna na sloupcích a po jejich okrajích visely svinovací plachty jako ochrana proti povětrnostním vlivům. Vozы IV. třídy byly u relativně krátkých jízd určeny pro stojící cestující, kteří tak byli zcela vystaveni povětrnostním podmínek i tomu, co vycházelo z komína.



Východ z přerovské stanice zdobí historická lokomotiva 310.0102, vyrobena I. česko-moravskou továrnou na stroje v Praze-Libni v roce 1901. Byla uvedena do provozu v r. 1902 s původním označením 97.206 a jezdila na trati Louny-Libochovice. Provoz ukončila v cukrovaru Němčice na Hané.

Technická data:  
výrobní číslo BMMF  
74, číslo kotle 477,  
váha 30 tun, max.  
rychlosť 40 km/h.,  
tlak páry 11 kp/cm<sup>2</sup>,  
průměr kol 930 mm,  
rozvod Allan-Tric-kův.



#### Ještě několik významných dat

- 1872 - kolejště značně rozšířeno pro zaústění druhé traťové kolejí od Hulína
- 1880 - v Přerově jako první stanici ve střední Evropě vybudován podchod pro příchod a odchod cestujících od vlaků mezi třemi krytými nástupišti
- 1888 - na nástupištích zřízeny ukazatele dopravního směru
- 1956 - zřízena výhybna Předmostí na dluhonické spojce (po zdvoukolejnění dluhonické spojky v roce 1974 byla výhybna zrušena)
- 1958 - dokončeno čtvrté kryté nástupiště
- 1959 - dne 21. 11. bylo otevřeno zdravotní středisko železničářů, první moderní zdravotní zařízení na Moravě
- 1960 - příjezd prvního elektrického vlaku do Přerova od Olomouce
- 1961 - v září uvedena do provozu nová automatická telefonní ústředna Přerov
- 1969 - uvedena do provozu dálnopisná ústředna Přerov
- 1973 - v prostoru bývalého nákladiště Horní Moštěnice zřízeno provizorní kontejnerové překladiště
  - na levém přednádraží vybudovány dvě jednopásové kolejové brzdy
- 1980 - dokončena radiosifikace uzlu Přerov

- 1980 - od 1. července strojní zpracování vozových výkazů vozidel a číselné sledování vozů parku OPW
- 1980 - od 24. listopadu předáno do užívání informační zařízení pro cestující PRAGOTRON, které předala AŽD montážní závod Brno
- 1981 - ve dnech 22. - 25. dubna napěťové zkoušky obou traťových kolejí do Říkovic
- 1981 - dne 26. května první elektrický vlak do Říkovic
- 1982 - do LD Přerov dodány lokomotivy řady E 458.1 pro posun ve stanici



Rangierbahnhof Prerau, Abrollberg.



Katalog rakouského oddělení světové výstavy v Paříži z roku 1900 napsal: "Přestavbami a rozšířováním důležitých střediskových stanic, přičleněváním přednádraží pro rozfaďování vozů samotížným spouštěním na kolejisti s ústředně stavěnými výhybkami a úpravou ostrůvkových nástupišť s podzemními podchody (mimo kolejovou úroveň) vznikla řada zvlášť výkonných stanic. Typickým příkladem je po svém přebudování stanice Přerov..."

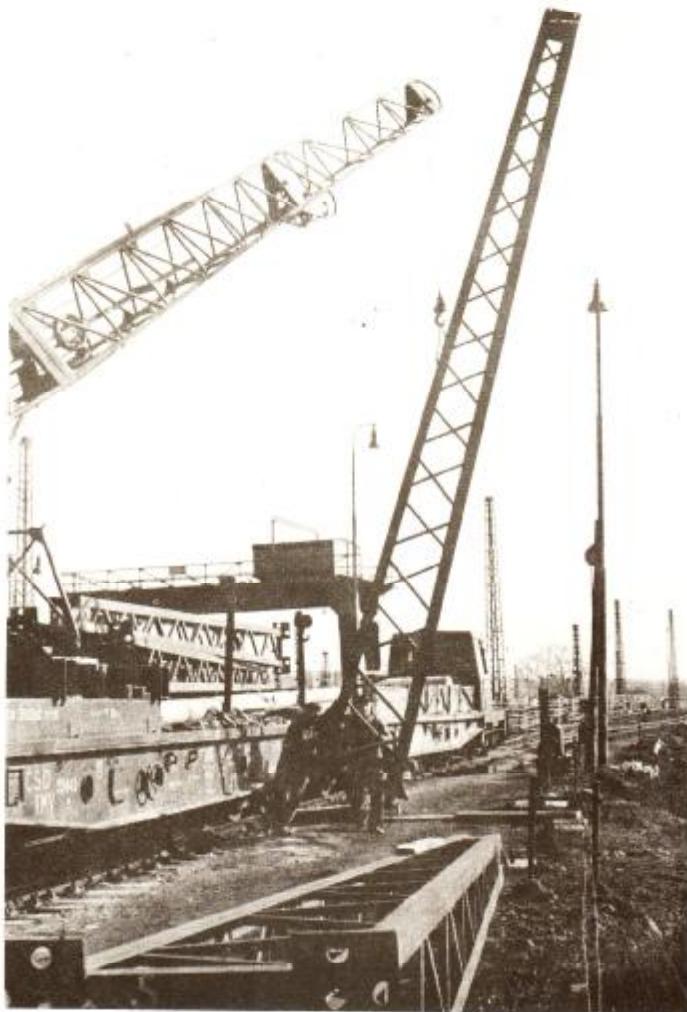


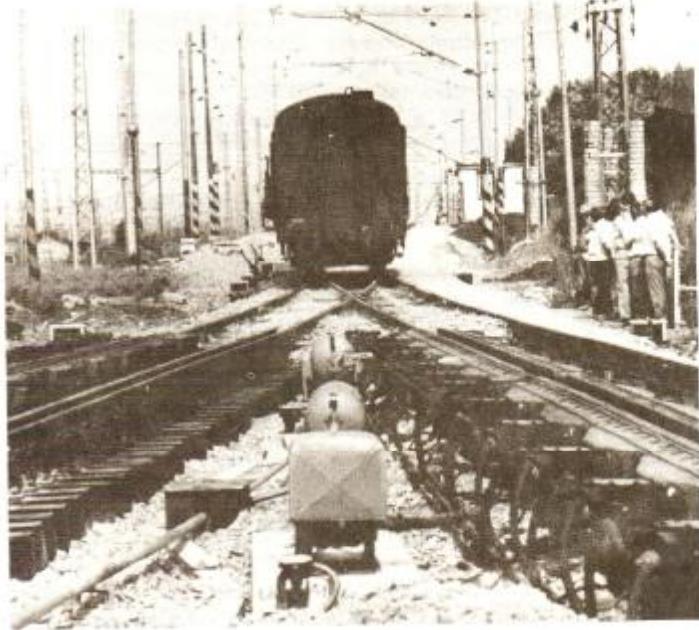
Pravé přednádraží v Přerově v srpnu 1990. Probíhá rekonstrukce kolejisti, svážného párku, výstavba spádovištěho zab. zařízení.



- 1982 - dne 17. prosince první elektrický vlak Hulín - Říkovice
- 1983 - od června zaváděno postupně nové písemné označování osobních vozů
- 1983 - dne 21. září dokončeno zatrolejování a napěťové zkoušky na kolejích CH 1 - CH 7 - odevzdávkového kolejíště vlečky PřChZ
- 1984 - 24. a 25. října úprava pracoviště opravny nákladních vozů na kolej čís. 240b (místní název "Kolbán") - uvolnění kolejí čís. 238
- 1985 - 22. - 24. dubna vložení nových výhybek čís. 1 - 4 za most, celkově potřetí v historii Přerova jsou výhybky "za mostem"

Dotrolejování  
pravého přednádraží v Přerově.  
Na snímku pracovníci Elektrizace  
železnic při stavbě stožárů na  
svážném pahrbku  
pravého přednádraží.





Dne 25. srpna 1989 ve 12.05 hod. byl rozposunován první vlak 64861 na levém přednádraží v Přerově po ukončení rekonstrukce svážného pahrbku, kolejisti spádoviště a dalších zařízení.



- 16. - 18. července dotrolejování kolejových spojek výhybek č. 1/3, 2/4
  - 22. července a 6. srpna začátek vypnutí zab. zařízení v obvodu stavědla 1, začátek obnovy a rekonstrukce celého zhlaví (zrušení křížovatkových výhybek, tzv. angličáků)
  - 1. září zahájena celosíťová ověřovací zkouška BEVOZ (bilancování vozů na základě číselného sledování jejich přechodu přes hranice drah a státu)
  - v říjnu začaly stavební úpravy dopravní kanceláře os. nádraží pro RZZ
  - 29. března první elektrický vlak Břeclav - Přerov
- 1986 - v říjnu a listopadu rozsáhlá rekonstrukce elektro-mechanického zabezpečovacího zařízení v obvodu stanoviště filiálka, st. 9, st. 11 a st. 12, v obvodu st. 9 byly výhybky opatřeny elektromotorickými přestavníky, byla aktivována nová světelná návěstidla v obvodech st. 9, st. 11 a st. 12. Byly rekonstruovány stavědlové přístroje st. 9 a st. 12, řídící přístroj stanoviště filiálka - výstavba zděného objektu nové místnosti dálnopisu (naproti SVČ)
- 1989 - ve dnech 10. července až 25. srpna na levém přednádraží v Přerově probíhala rekonstrukce svážného pahrbku, kolejisti spádoviště, výstavba bezobslužného cílového brzdění vozů, spádovištěho zabezpečovacího zařízení na stavědle 10

- 1990 - ve dnech 18. června až 26. října napravě přednádraží probíhala obnova 22 výhybek na spádovišti, rekonstrukce kolejíště spádoviště, výstavba spádovištěho zabezpečovacího zařízení na stavědlech 6 a 7, rekonstrukce odevzdávkového kolejíště Přerovských chemických závodů
- v 1. a 2. traťové kolejí Přerov - Prosenice byl 5. prosince aktivován obousměrný automatický blok

Kontejnerové překládiště v Přerově bylo předáno do provozu v listopadu 1973 (z bývalého nákladiště Horní Moštěnice). V nově budovaném kontejnerovém dopravním systému patřilo tenkrát spolu s brněnským překládištěm mezi první v síti ČSD.



#### STARŠÍ JEDNOTKY MÍRY a VÁHY

sáh . . . . .	= 1,89648 m
stopa . . . . .	= 316,081 mm
mile . . . . .	= 1,60934 km
poštovní mile . . . . .	= 7,58594 km
vídeňský cent . . . . .	= 56,0060 kg



Dobové železniční uniformy z první poloviny 19. století.



## Přednostové a náčelníci stanice Přerov

1841 - 1861	von Ernest Bühler
1861 - 1889	nezjištěno
1889 - 1895	Clemens Wartereserwicz
1895 - 1904	Franz Itzinger
1905 - 1913	Emil Quiczala
1913 - 1919	Josef Šeda
1920 - 1933	Alois Háva
1933 - 1938	Gustav Kobliha
1938 - 1941	Karel Hradil
1941 - 1945	Jan Štibar
1945 - 1947	Slavomír Rund
1947 - 1948	Augustin Skácelák
1948 - 1949	Karel Jelinek
1949 - 1950	Jan Málek
1950 - 1956	Ferdinand Pospíšil
1956 - 1956	Hlaváč
1956 - 1958	Jaroslav Čada
1958 - 1961	Josef Srámek
1961 - 1969	František Staněk
1969 - 1974	Antonín Kolbinger
1974 - 1980	Květoslav Nádvorník
1980 - 1983	ing. Jaroslav Adámek
1983 - 1985	Jan Palička
1985 - 1990	Josef Schneider
1990 - dosud	ing. František Menc



## První na světě

V roce 1891 na elektrotechnické výstavě ve Frankfurtu n. M. odborníci poprvé spatřili úspěšný pokusný elektromotorický přestavník s malým stavědlem. Bylo to revoluční řešení problematiky v systému tzv. pevné páky, ale praktické využití nenásledovalo. V roce 1893 byla na velké světové výstavě v Chicagu předváděna patentovaná úprava přestavníku s modelem stavědla, která zaujala odbornou veřejnost. Pod vlivem chicagského úspěchu a podle výstavního vzorku vyrobila firma Siemens-Halske ve Vídni a Berlině další přestavníky a zařízení. Společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda je na zkoušku deseti let dala namontovat v tehdejší největší železniční stanici v Přerově.

V té době velká nádraží v Německu (Mnichov), USA (Boston, centrální nádraží New York a Chicago), v Anglii a Francii byla vybavena nízko- či vysokotlakými elektropneumatickými nebo elektrohydraulickými přestavníky pro výměny a návěstidla.

V přerovské stanici na severním zhlaví bylo 17. září 1894 dán do provozu první elektrodynamické zabezpečovací zařízení na světě. Bylo vybudováno na zhlaví proti Lipníku a Olomouci v nezvyklém rozsahu. Do stavědla bylo zapojeno 11 jednoduchých a 7 dvojitých výhybek, 3 vzdálenostní, 2 vjezdová, 4 odjezdová a 2 seřaďovací návěstidla, a to pro vlakový provoz i posun. U každé výhybky byl motor, který poháněl šnekem ozubený prstenec vlastního přestavníku, z něhož tyčovi přeneseným pohybem přestavovalo hrotnice výhybky do žádoucí polohy. Motor každé výhybky měl ke stavědlu tři vedení. Na stavědle byl zapojován pracující proud přeložením malíčké páky. Byla-li páka ponechána v klidu, koloval od stavědla k motoru kontrolní proud, byla-li páčka přeložena, koloval podle polohy výhybky druhým nebo třetím vedením pracující proud, který motorem a popsaným zařízením výhybku v původní poloze odzávoroval, přestavil a ve druhé poloze uzávoroval; přitom se doteky současně přeřadily pro další pohyb výhybky v opačném směru. Stavěcí zařízení pro návěstidla byla vcelku podobná.

Přes značnou výkonnost stanice v roce 1894 byla spotřeba proudu minimální. Osobním nádražím tranzitovalo denně v průměru 110 vlaků a ve stejné době bylo rozřaděno 800 až 900 vozů. Pro jízdy vlaků a pro posun bylo nutno 1490 x přestavovat výhybky a 360 x návěstidla. Denní spotřeba proudu se přitom rovnala šesti žárovkám o svítivosti 16 svíček.

Inženýr Moderegger, v Přerově známý pod jménem Motryka, byl vynálezcem tohoto systému, proto v Přerově stavební práce řídil osobně. Jen málo lidí věřilo jeho dílu. Motryka byl na stavbě svého stavědla ve dne i v noci, zkoušel, radil, pomáhal, opravoval. Byl vždy

přívětivý, s kapsami plnými doutníků a cigaret, kterými tak trochu uplácel. Uplácel všechny, kteří po neúspěšných nebo bezvýsledných zkouškách propadali malomyslnosti. Sám, jak později přiznal, měl velký strach, zda vše dobře dopadne.

Stavba celého zařízení trvala necelých deset měsíců. Hotový přístroj nebyl bez chyb, jejich přičiny však byly pečlivě zjištovány, aby další přístroje v jiných obvodech osobního nádraží byly dokonalejší.

Původní elektrodynamické zabezpečovací zařízení bylo v přerovské stanici v provozu až do roku 1934.



Elektrodynamický stavědlový přístroj na stavědle 1 v Přerově z roku 1934.



## Bezpečnost dopravy

V prvopočátcích železničních drah není o nějakém návěstním systému ani zmínka. Víme však, že každý příjezd vlaku byl ohlášen poslem a vjezd do stanice byl vlaku povolen tzv. košovým návěstidlem, které obsluhoval zaměstnanec zvaný "košaník". Před příjezdem vlaku vytahoval na stožár proutěný koš ve dne a rozsvícenou lucernu v noci. V Přerově bylo pouze jedno takové návěstidlo v místech za dřevěným železničním mostem a dovolovalo vjezd vlaku směrem od Olomouce.

#### Ještě několik významných dat

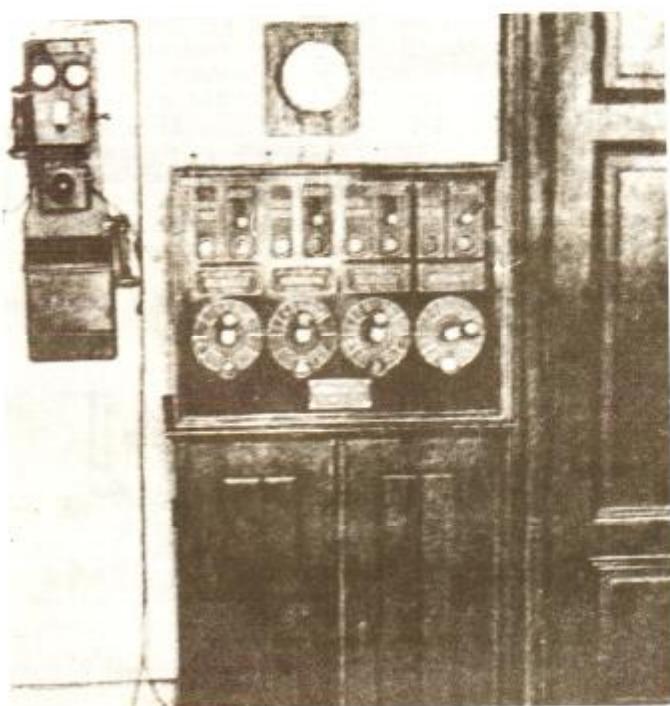
- 1842 - vzniká zcela nová návěst - Orientierung, která má svůj původ v Přerově. Padesát sáhů před každým zhlavím stanice, popř. před výhybkou na širé trati byl kolík, na němž byl praporek. Kolík a praporek ukazovaly strojvůdci, že se blíží ke stanici nebo výhybce na širé trati
- 1845 - v úseku Přerov - Lipník je uvedeno v činnost stožárové zařízení pro optickou telegrafii od stanice ke stanici
- 1847 - Přerov dostává první telegrafickou linku
- 1869 - modernizuje se návěstní systém, jednalo se o velké otočné terče, které ukazovaly každou polohou příslušnou návěst podle situace ve stanici
- 1890 - v Přerově je poprvé zapojen telefon
- 1891 - mezi Přerovem a Hulínem byly zkoušeny první mobilní - přenosné telefony
- 1895 - 1897 - provozní bezpečnost širé trati dvoukolejně dráhy z Břeclavě do Moravské Ostravy je zaručena tzv. traťovým hradlováním
- 1934 - 1935 - aktivováno nové moderní elektrodynamické zabezpečovací zařízení, v obvodu osobního nádraží st. 1a byl aktivován řídicí přístroj, zatímco na stavědlech 2 a 3 zůstalo původní elektrodynamické zabezpečovací zařízení z roku 1894
- 1943 - 1956 - modernizace stavědel 2, 3 a 4

Demontáž elektrodynamického řídícího přístroje v dopravní kanceláři v Přerově, který byl v provozu od r. 1934 až do října 1987. Bylo nahrazeno novým staničním RZZ s číslicovou volbou a čtyřmi pomocnými stavědly PSt 1 - 4.

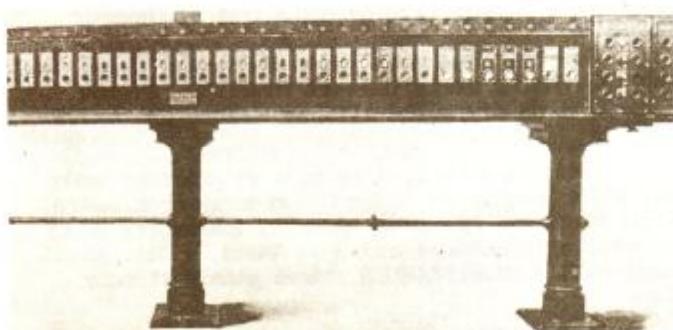




Pohled ze 3.  
nástupiště na se-  
verním zhlaví os.  
nádraží v Přerově  
z r. 1936. Návěs-  
tidla na krakorcích  
byla nahrazena  
stožárovými až  
v 60. letech  
s postupující  
elektrizací.



Řídící elektrody-  
namický přístroj  
z roku 1894 se  
stal majetkem Ná-  
rodního technické-  
ho muzea v Praze.  
Na snímku v doprav-  
ní kanceláři v Pře-  
rově.



Zentralweichen- und Signal-Stellwerk in Prerau (1894).



Část stavědlové-  
ho elektrody-  
mického přístroje  
na stavědle 1  
v Přerově.





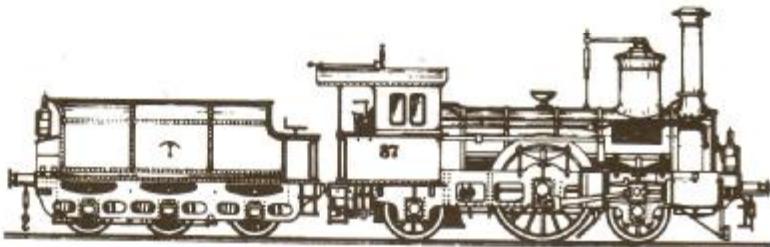
## Lokomotivní depo Přerov

Svou bohatou historií se do dějin železnice na Moravě zapsalo přerovské lokomotivní depo. V chronologickém přehledu, který předkládáme, jsou zachyceny snad všechny nejvýznamnější události, jak o nich informují pamětníci.

1841 - V železničních dílnách pro opravy lokomotiv a vozů se nacházejí 3 lokomotivy traťové, 1 posunovací. Vystřídaly se zde např. lokomotivy VULCAN, JUPITER, SATURN, NORDSTERN, PATRIA aj. Posunovala tu i lokomotiva MORAVIA, první lokomotiva na našem území, která byla povozy dovezena do Rajhradu. Zde jezdila s pracovními vlaky na rozestavěném úseku Břeclav - Brno. Měla uspořádání náprav 1 A. Po nehodě ve Francii, kdy se u podobné lokomotivy zlomila náprava, byl provoz dvounápravových lokomotiv v Rakousku zakázán.

PATRIA byla první lokomotivou vyrobenou v Rakousku.

V r. 1871 zakoupila Severní dráha jednospřežní lokomotivy pocházející ze Strousbergovy lokomotivky v Hannoveru. Dráha je přidělila do výtopny v Přerově. Byly čtyři: Antilope II, Orean II, Gazelle I a Fulton II.



1A1 "FULTON", Hannover 1871 / EPNB

Nepříjemné události se vážou k lokomotivě NORDSTERN. Již v roce 1841 dvakrát vykolejila na poslední výměně za železničním mostem (kde se dělila trať na Olomouc a Lipník).

Dva dny před svou první slavnostní jízdou v nově otevřaném úseku Uherské Hradiště - Přerov - Olomouc byla do přerovské výtopny dodána lokomotiva OLOMUCIA.

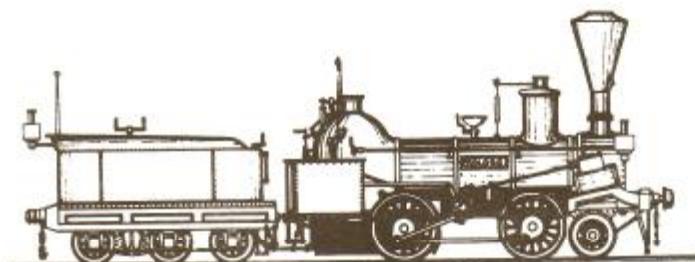
1843 - V obvodu dílen byla vybudována velká točna, která umožňovala spojení osmi kolejových směrů. Na trati Břeclav - Přerov se zkoušely lokomotivy AJAX (zachována v technickém muzeu ve Vídni, v žst. Wien Westbahnhof) a MINOTAURUS, které utáhly 24 vozy s uhlím.

1848 - Přerov má ve stavu 180 zaměstnanců a 12 lokomotiv.

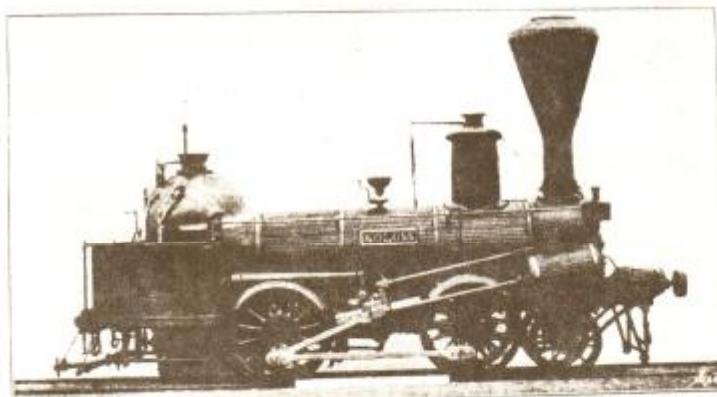
1852 - Ve stavu je 240 zaměstnanců a 16 lokomotiv.

1858 - Ve stavu je 420 zaměstnanců a 28 lokomotiv.

1861 - Stav zůstává stejný jako v roce 1858. Toto pravidlo (15 zaměstnanců na 1 lokomotivu) platilo až do roku 1893.



1B \*KOLOSS\*, Günther, 1844 / KFNB



Unterwegs-Locomotive der Nordbahn [1844]

1869 - Přerov má ve stavu 510 zaměstnanců a 34 lokomotivy. Spolu s generální přestavbou kolejíště na břeclavském zhlaví přerovské stanice se přestavuje i výtopna, která dostává úplně nové zařízení pro opravy lokomotiv. Přicházejí nové parní lokomotivy ANTILOPE II, ORCAN II, FULTON II a GAZELLE II. Měly uspořádání 1A1.

1871 - Počet lokomotiv se zvyšuje na 46 a zaměstnanců na 660.

1872 - Ve stavu je 67 lokomotiv a 1005 zaměstnanců.

1873 - Začala se stavět přechodová lávka z prvního nástupiště do výtopny, která byla ještě v témže roce dokončena.



Lokomotiva Ko-loss byla vyrobena v r. 1844 Güntherovou továrnou ve Vídeňském Novém Městě.



Koloss byl zakoupen pro trať Olomouc - Praha. Z provozu byl vyřazen kolem roku 1870.



1873 - Lokomotivy STEG, Vídeňské Nové Město a Floridsdorf vyráběly v 70. letech 19. století typ lokomotivy Vd podle vzoru osvědčených lokomotiv Brněnsko-rosické dráhy. Používaly se na tratích Severní dráhy císaře Ferdinanda především při přepravě uhlí. Na svou dobu byly konstrukčně pokrokové, proto jedna z nich - lokomotiva V 413 ALTVATER - byla v roce 1873 vystavována ve Vídni. Rakouské státní dráhy je později označily jako řadu 51. ČSD přeznačily tyto lokomotivy na řadu 313.0 a používaly je k posunu.

1874 - Lávka do výtopny byla rekonstruována, přemostuje všechny kolejí.

1879 - U řeky Bečvy byla postavena vodárna, která parními čerpadly čerpala vodu z řeky pro stanici i výtopnu. Její původní budova ještě stojí, původní vodojem byl zrušen a na jeho místě byl postaven nový, moderní, který připomíná éru parních lokomotiv.

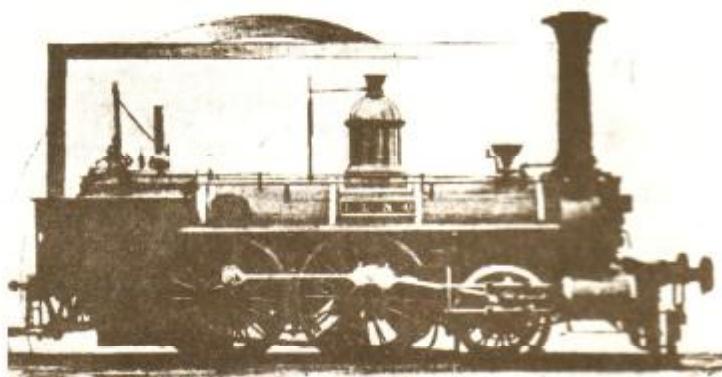
1880 - Výtopna dostává nové lokomotivy o vyším výkonu (500 koní) pro trať Přerov - Moravská Ostrava. Jsou mezi nimi mj. DRAHOTUSCH, BÖLTEN (Bělotín), GRÜGAU, LEOPOLDAU, POLESCHOWITZ, LADYGOWICE, NIMLAU, RABENSBURG. Byly označeny řadou IV c, v roce 1881 došlo k přeznačení řady na II b<sub>3</sub>. Když přestaly výkonově stačit (vozily i ve stoupání 7 promile spěšné vlaky těžké 100 tun rychlostí 45 km/hod.), byly predisponovány do Vídně.

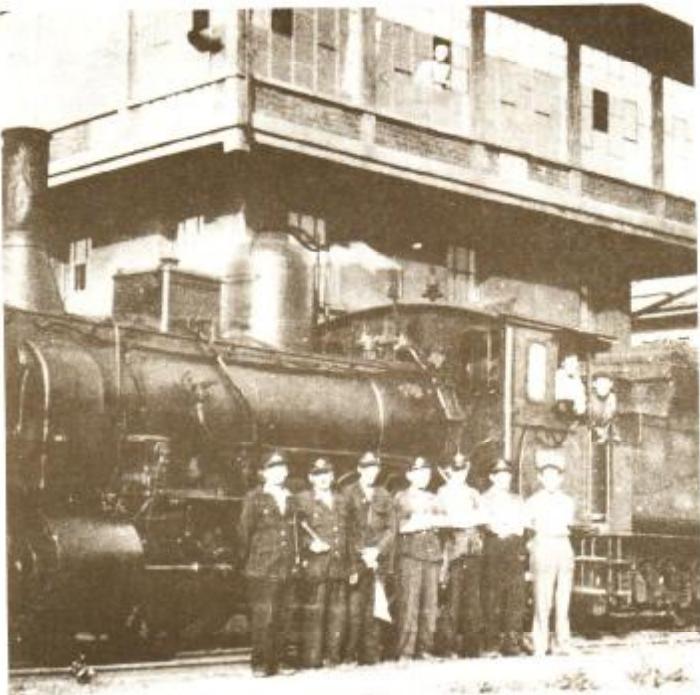
1884 - 1890 - Příchod lokomotiv řady II c (rakouská ř. 104, ČSD 264.6).

1893 - Do Přerova byly přiděleny lokomotivy řady VIII (u rakouských st. drah řada 260, u ČSD 333.1, byla to nejrozšířenější řada KFNB). Ve stavu je v tomto roce 83 lokomotiv a 1275 zaměstnanců.

1895 - Přerovská výtopna dostává jednu z největších a nejrychlejších lokomotiv v té době. Byly označeny II d (rakouská ř. 308, ČSD 274.0). Měly výkon 700 - 800 koní a při zkušebních jízdách dosahovaly rychlosti 125 km/hod.

Lokomotivu Juno vyrábila v r. 1850 strojírna Vídeňsko-gloggnické dráhy pod výrobním číslem 154. V letech 1846 - 1851 jich strojírna dodala pro KFNB 22.





Pohled na lokomotivu 334.0 před stavědlem 1 v přerovské stanici. Lokomotivy této řady navrhla a vyrábila lokomotivka ve Vídeňském Novém Městě. První dvě pocházely z r. 1890 a dalších dvanáct z r. 1891. Lokomotivy 334.013 a 334.014 byly první dvouválcové sdružené lokomotivy u nás.



1896 - Byla dokončena přestavba výtopny, během níž byla zbudována polokruhová remíza pro lokomotivy, točna s parním pohonem a budova s novými dílnami. Bylo také zřízeno telefonní spojení se stanicí a napojení na dálkovou telefonní síť.

1907 - Do Přerova byly dodány největší a nejvýkonnější lokomotivy KFNB - řada II a (rakouská ř. 111, ČSD 365.1). Měly projíždět mezi Vídni a Přerovem, ale dlouho se zkoušely. Až po zestátnění nasadily Rakouské státní dráhy na rychlíky své vhodnější lokomotivy vlastní konstrukce.

1911 - Po tomto roce byly nasazeny lokomotivy ř. 310 (ČSD 375.0). Po roce 1918 jezdily s rychlíky do Prahy. Poslední dva stroje stály v "nové topírně" ještě v roce 1958, ale už se s nimi nejezdilo; údajně sloužily jako "K" - vytápěcí kotle.

1914, 1918 - Ve stavu je 198 lokomotiv, z toho 132 vlastních (KFNB, Severní dráha císaře Ferdinanda) a 66 cizích (KkStB, Rakouské státní dráhy).

1918 - Po tomto roce byly dřevěné administrativní budovy postupně nahrazeny zděnými, dílny pro opravy lokomotiv se rozšířily, vodárna dostala nová vodní čerpadla s elektrickým pohonem.

1918 - Po zestátnění v roce 1906 dodaly Rakouské státní dráhy na tratě KFNB vhodnější typy lokomotiv.

První čtyřnápravové nákladní lokomotivy ř. 73 (ČSD 414.0) v přerovské výtopně, které svou nízkou konstrukční rychlosťí zpomalovaly dopravu, byly v nákladní dopravě nahrazeny mnohem vhodnější řadou 170 (ČSD 434.0), kterých bylo v roce 1918 v Přerově 42. Na osobní vlaky byly nasazeny lokomotivy řady 429 (ČSD 354.7), kterých bylo v témže roce v Přerově 16.

7. 9. 1928 - Příchod první série slavných "mikád", 387.001 - 006.

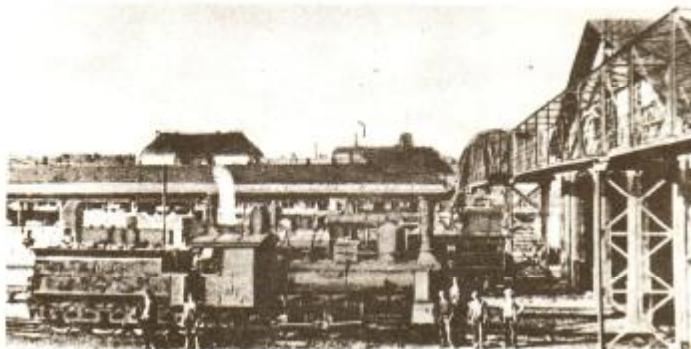
1930 - Do přerovské výtopny byly v dubnu a květnu dodány lokomotivy 387.007 - 011.

28. 7. 1931 - 15. 7. 1933 - Lokomotiva 386.001 (tzv. "fricek") v Přerově, pak předána do Bratislavы.

29. 9. - 25. 10. 1932 - Příšly nové lokomotivy 387.012 - 017, a tak pro nový jízdní řád měla výtopna Přerov 14 lokomotiv této řady.

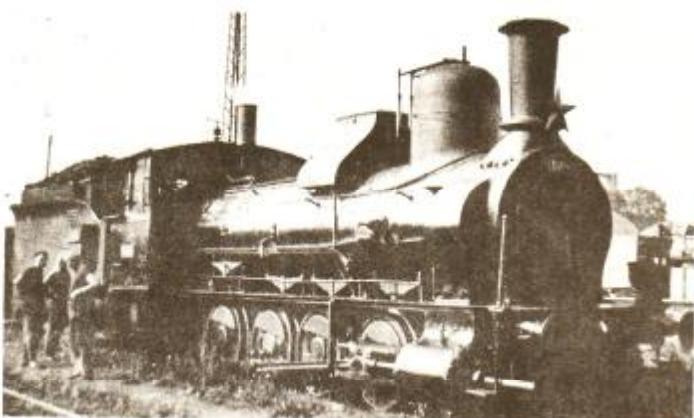
30. 12. 1932 - 17. 1. 1933 - V Přerově byly zkoušeny lokomotivy 387.018 - 021, které byly ve dnech

Na snímku lokomotiva 473 Fulnek (typ Altvater) na přerovském nádraží v r. 1901. U Rakouských státních drah byly tyto lokomotivy označovány řadou 51, u ČSD 313.0. V době svého vzniku patřila tato řada k nejpočetnějším u Severní dráhy.



Bahnhof Přerov 1901 mit Lokomotive 473 „Fulnek“ (51.83). Rechts im Bild wie fast in allen größeren Nordbahnhäfen – die charakteristischen eisernen Übergangsbrücken.

Lokomotivy ř. 414.0 (na snímku 414.013 v Přerově) se vyráběly v letech 1885 - 1909. Celkem jich bylo vyrobeno 453.





Lokomotivy ř.  
387.0 (na snímku vlevo 387.033 v Přerově) patřily k nejdokonalejším parním lokomotivám předválečné doby. Lokomotiv ř. 555.0 (na snímku vpravo 555.0178 v Přerově) se do konce války vyrobilo téměř 7000.



19. 2. - 15. 3. 1933 předány do výtopny Praha Masarykovo nádraží.

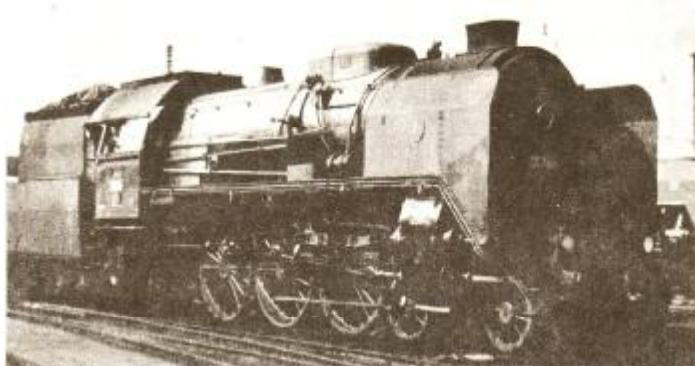
13. 9. - 24. 10. 1933 - V Přerově byly zkoušeny lokomotivy 387.022 - 028, které byly v závěru téhož roku předány do Prahy - Masarykova nádraží, stejně jako lokomotivy 387.001, 02, 03.

1936 - Na Středomoravské výstavě vozila lokomotiva 475.0 ("bába s nůší") lidé v budce lokomotivní čety od skladiště do Horní Moštěnice a zpět. V únoru téhož roku přijela do Přerova lokomotiva 387.030 a v červnu 387.036. Do Břeclavi byla předána lokomotiva 387.004 a do Bratislavы 387.006.

1937 - Do Břeclavi byla předána lokomotiva 387.009.

1939 - V Přerově bylo 20 lokomotiv ř. 387.0.

Lokomotiva  
170.177 byla dvouválcová, sdružená, na mokrou páru (u ČSD ř. 434.0). Do r. 1950 to byla u nás nejpočetnější řada.



Lokomotivy ř.  
387.0 (mikádo) patřily k našim nejdokonalejším parním lokomotivám předválečné doby. Při použití kvalitního černého uhlí měly indikovaný výkon kolem 2100 koní.

1944 - V přerovské výtopně bylo zařazeno do provozu 15 lokomotiv německé řady 52, pronajatých od DR.

Za německé okupace byla zbourána stará remíza u přechodové lávky a postavena "nová remíza". Vozovna byla přemístěna z prostoru za depem do Lověšic.

Lokomotivy ř. 555.0, zjednodušené provedení ř. 50, se vyráběly jako řada 52 v šesti lokomotivkami na území obsazeném za války Němci.



1945 - Přerovská lokomotiva 387.030 vezla do Belgie zvláštní vlak s přejímací komisí a lokomotivními četami pro americké lokomotivy řady S 160 (US TRANSPORT CORPS). V Přerově byly zařazeny do provozu jako řada 456.1 (02, 03, 05, 07, 13, 14, 17, 25, 32, 43, 52, 53, 55, 57, 58, 59, 60, 64, 68, 70, 76, 78).

1947 - Přiděleny první lokomotivy 475.1.

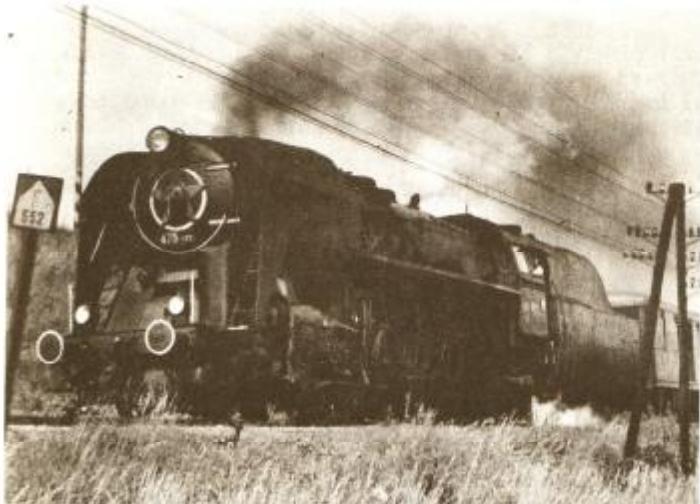
1949 - Příchod první lokomotivy 475.1 s mechanickým přikladačem paliva. V téže roce příjezd tří nových "rudých dáblů" (476.0). Přerovské lokomotivy 498.0 a 476.0 jezdily s rychliky z Prahy do Košic.

1952 - První lokomotiva ř. 556.020 v Přerově.

1960 - Dne 22. 3. přijela první motorová lokomotiva ř. T 211.074.

Po osvobození měly ČSD k 31. prosinci 1945 celkem 2415 provozuschopných lokomotiv. Ministerstvo dopravy se proto rozhodlo pronajmout od americké armády 20 parních lokomotiv typu 1'D Consolidation a dalších 60 zakoupit z akce UNRRA (u ČSD ř. 456.1).





Pro dopravu dálkových vlaků i rychlíků občasně jednaly ČSD dvojčíté lokomotivy s indikovaným výkonem 1800 - 2000 koní. Koncem r. 1947 začala Škoda vyrábět lokomotivy č. 475.1.



Lokomotivy č. 476.0 (rudý ďábel) byly vyrobeny čtyři kusy. Všechny tři byly v přerovském depu (čtvrtá byla věnována Stalinovi k 70. narozeninám). Kolektiv ing. Falce je rekonstruoval na dvojčíté.



Lokomotivy č. 498.1 byly ČSD dodány v letech 1954 - 1955. Byly to lokomotivy se švestkově modrým nátěrem pláště i střechy, červenohnědým pojezdem a s krémovým pruhem po ochozu, budce i vodojemu tendru.



1962 - První elektrické lokomotivy (E 499.010, 022) přijely z LD Žilina, později byly předány do LD Ostrava. V témže roce přijely do Přerova první motorové lokomotivy o větším výkonu (T 435). Koncem roku 1962 přišla první lokomotiva s hydraulickým přenosem výkonu (T 334.028)

1963 - Parní lokomotivy se zbrojí uhlím jeřáby KIROW. V listopadu byla v depu zahájena rekonstrukce kruhové výtopny a obnova střešní konstrukce. V zimním období 1963/1964 jezdily s nákladními vlaky i do České Třebové vždy dvě spřažené lokomotivy T 435.0 (spojené kabinami k sobě).

T 679.1361 odjíždí z Přerova. Lokomotivy této řady byly dodány na ČSD ze SSSR v polovině 60. let.



1964 - Došla první lokomotiva s PG 500 ř. 444.106. V následujícím roce byla předána do LD Valašské Meziříčí.

1965 - Dodány lokomotivy ř. T 458.1. V témže roce se od 18. března do 3. srpna budovala nová trasa parovodu pro kruhovou remízu.

1966 - Bylo vybudováno vzduchotechnické od-sávací zařízení v kruhové remíze a skladistié lahvi s plynem u dílenského skladu.

1967 - První motorové lokomotivy s parním generátorem PG 500 řady T 478.1 (038, 039, 040, 041, 051, 066, 069, 070). V prosinci byly do Přerova dodány první motorové lokomotivy ze SSSR řady T 679.1, tzv. sergeje (126, 127, 128). Začala výstavba dětského táboru v Čekyni.

1968 - Přišly první lokomotivy od nového výrobce - Strojárske a metalurgické závody Dubnica - ř. T 669.1 (030, 031, 032, 033, 034, 068). Byla zahájena výstavba vodního odporu pro seřizování diesel. lokomotiv. I. stání bylo uvedeno do provozu 10. září 1971 (lokomotiva 458.1217), II. stání v roce 1974 (679.1256).

1969 - Začala výstavba zapískovacího zařízení pro lokomotivy a rozvody, která probíhala do roku 1971.



Lokomotiva  
T 458.1203 (LD  
Břeclav). Tyto  
lokomotivy jsou  
výrobkem ČKD  
Praha, sloužily  
u posunu a měly  
konstrukční rych-  
lost 80 km/hod.

1971 - Zatrolejovány kolejí LD Přerov č. 20, 22 a 24. Byla přestavena baterkárna, v letech 1971 - 1972 se uskutečnila výstavba laboratoře a nového olejového skladu.

1972 - Ve dnech 12. - 16. června byla na lokomotivě T 478.2078 pro LD Břeclav provedena oprava R3 a poté byl zaveden provoz soustředěných oprav (lokomotivy T 478.1, T 478.3).

1973 - Přijely posunovací lokomotivy E 458.009, 022, 023, 024, 048, 050. Byly pak předány do Olomouce (048, 050 do Ostravy). Dne 26. 6. byla ukončena poslední vyvazovací oprava parní lokomotivy, a to 556.0417 PLD Krnov.

1974 - Z Ostravy do Přerova se vrátila lokomotiva E 458.048. Byla zahájena rekonstrukce venkovních topných rozvodů v celém lokomotivním depu (dokončena v r. 1975).

1975 - Ukončen provoz parních lokomotiv.



Setkání dvou ge-  
nerací na přerov-  
ském nádraží. Lo-  
komotiva E 458.0048  
má odporovou regula-  
ci, lokomotiva  
E 499.3041 regulaci  
pulsní.



1978 - V revizní hale byla 1. června ukončena montáž podúrovňového soustruhu Hegenscheidt (stavba začala 25. 7. 1977). Pravidelný provoz byl zahájen 11. července 1978, dvousměnný 4. září téhož roku a nepetřízitý od 1. října 1979. V roce 1978 byla laboratoř přeorientována z parního provozu na motorový.

1979 - Zahájena přístavba a vestavba administrativní budovy (úpravy trvaly do roku 1981). Dokončena výstavba naftovodu, včetně uložení nafty na "balkáně".

1980 - Až do roku 1982 probíhala nadstavba strojmistrovské budovy, byla přistavena dvě poschodi pro sociální zařízení lokomotivních čet.

1981 - Zahájena výstavba provizorního měřicího stanoviště vodního odpisu (dokončena v roce 1983).

1983 - Z lokomotivního depa Olomouc byly převzaty elektrické posunující lokomotivy s pulsní regulací (E 458.1022, 23, 28, 29), které už dříve jezdily v Přerově, ale byly ve stavu LD Olomouc.

1984 - Provozně chemická laboratoř byla vybavena novým zařízením a přispívá k diagnostice (atomový absorbční spektrograf). V nové topírně byla provedena celková rekonstrukce el. osvětlení a v letech 1984 - 1985 byla komplexně rekonstruována "nová remíza" (vestavba dílen elektroniků). V roce 1984 byla dodána ověfovací série lokomotiv ES 499.1003 - 012.

1985 - Rekonstruována elektroinstalace chemické laboratoře a naftovod (budováno horní vedení od úložiště). V letech 1984 - 1985 probíhaly celkové úpravy lokomotivního depa v souvislosti s mezinárodní akcí "Diagnostika spalovacích motorů". V roce 1985 byly dodány již sériové dvousystémové lokomotivy.

Lokomotivy ES 499.1 jsou u ČSD nejmodernější dvousystémové lokomotivy s pulsní regulací, s trvalým výkonom 3080 kW, s maximální rychlosťí 120 km/hod.



1986 - V souvislosti s provozem lokomotiv ES byly v letech 1986 - 1987 zatrolejovány kolej se severní částí lokomotivního depa. Dne 13. ledna 1986 bylo zahájeno provádění středních redukovaných oprav lokomotiv nové generace. Do konce roku 1990 jich bylo provedeno 93.



Koncem září 1989 zavítala do LD Přerov souprava ETR 401, výrobek italské firmy Fiat Ferroviaria Savigliano. Souprava Pendolino je vybavena naklápěcím systémem vozových skříní, který je nastavujeme automaticky v každém oblouku až do náklonu 8° vůči podvozku. Souprava může dosáhnout rychlosti až 250 km/hod. a obhlouk o poloměru 450 m bezpečně projede rychlostí 135 km/hod.

1987 - V červnu byla provedena první redukovaná oprava na lokomotivě 163 (E 499.3016 z LD Ústí nad Labem).

1988 - Po dva roky probíhala celková rekonstrukce vytápcích systémů LD, do roku 1989 byl vybudován systém výměníkových stanic.

1989 - V září byla provedena první redukovaná oprava na lokomotivě 263.002 (S 499.2002 z LD Jihlava).

1989 - Začátek středních redukovaných oprav elektrických pos. lokomotiv řady 111.

1989 - V lokomotivním depu Přerov byla předváděna italská elektrická jednotka ETR 401 PENDOLINO s naklápěcí skříní. Při zkušebních jízdách na našich tratích dosáhla rychlosti 165 km/hod.

1990 - V přerovském lokomotivním depu se na podzim začaly soustředit lokomotivy ČSD ř. T 458.1, které byly přizpůsobeny pro provoz na kubánských železnících. Proběhla příprava těchto lokomotiv k transportu na Kubu (zatím 20 ks).

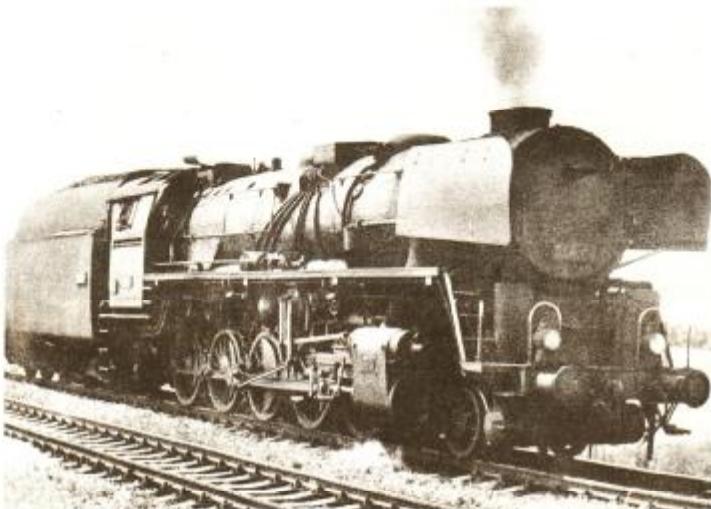


## Absolutní rekord

**K**výjimečným událostem, které patří k historii lokomotivního depa Přerov, se řadí přeprava těžkotonážních vlaků.

Lokomotiva 556.0338 vezla 11. září 1958 vlak o váze 4177 tun. Z Kojetína do Ostravy přepravila 60 vozů řady Vsa a vůz Da.

Absolutního rekordu v délce a hmotnosti vlaku v sítí ČSD bylo dosaženo 20. prosince 1958 na stejně trati s lokomotivou 556.0338 a postrkem 556.020. V úseku z Přerova do Hranic byl připojen ještě jeden postrk - lokomotiva 556.0155. Vlak dlouhý přes 1800 metrů byl sestaven ze 121 čtyřnápravových vozů (484 náprav) a měl hmotnost 8272 tun.



Výroba lokomotiv ř. 556.0 probíhala až v posledním období parního provozu. Překvapovaly svými vlastnostmi. Vyráběly se v letech 1951 - 1958.



## Organizační struktura

**P**od výtopnu Přerov patřily od prvních počátků provozu na tratích KFNB strojové stanice Olomouc NB (Nordbahn), Hranice a Hulín. Postupně se k nim řadily další - v Kroměříži, Otrokovicích, Kojetíně, Nezamyslicích, Valašském Meziříčí a Vsetíně.



Dobový pohled  
do přerovské vý-  
topny.

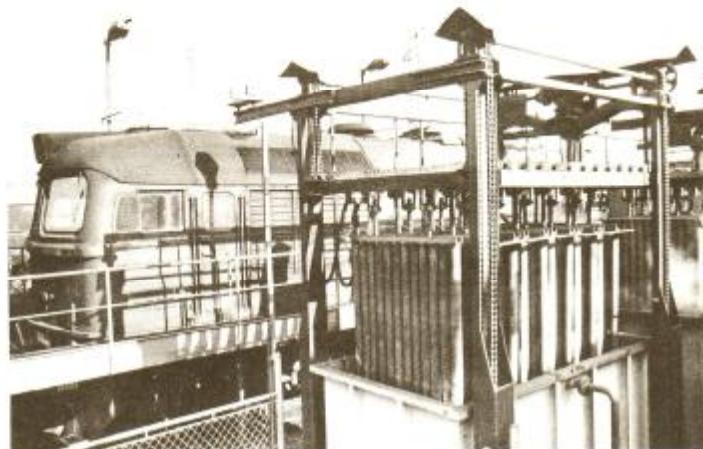
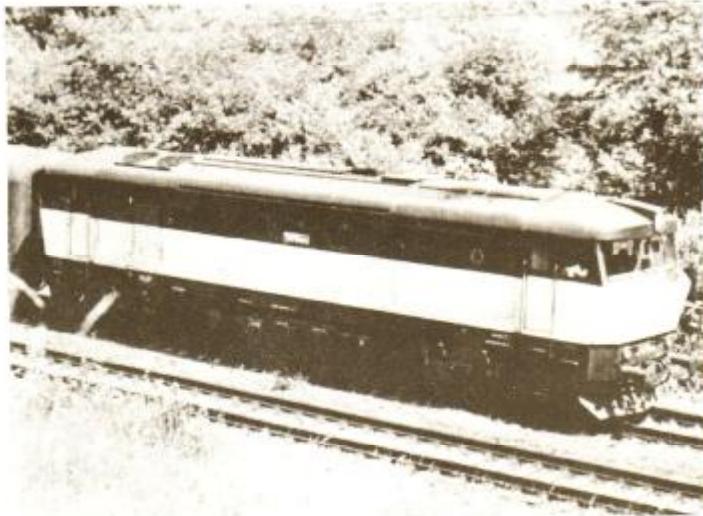
#### Valašské Meziříčí v datech:

- 1930 - Pod správu vozební stanice Valašské Meziříčí, která tenkrát patřila pod výtopnu ve Frýdku-Místku (kmenová výtopna v Moravské Ostravě), přešla strojová stanice Hranice, včetně části jeho personálu.
- 1938 - Pobočná výtopna Valašské Meziříčí se strojovými stanicemi Vsetín a Hranice n. M. přechází pod výtopnu Přerov. K organizační změně došlo v souvislosti s výstavbou druhé kolejové trati do Púchova. Ve Valašském Meziříčí je v té době asi 42 lokomotiv.
- 1944 - Za okupace se výtopna ve Valašském Meziříčí stala samostatnou služebnou (Betriebswerk) a zůstala tak až do konce války.
- 1945 - Pracoviště ve Valašském Meziříčí znova spadá pod Přerov jako pobočná výtopna.
- 1952 - Valašskomeziříčské výtopny je opět přiznána samostatnost a patří pod ni strojové stanice Vsetín a Nový Jičín. Hranická strojová stanice přešla pod LD Přerov.
- 1963 - V souvislosti s vytvořením provozních oddílů přešly dnem 1. července strojové stanice Hulín, Kroměříž a Otrokovice k LD Břeclav a Nezamyslice pod LD Brno Horní Heršpice.





K prvním traťovým motorovým lokomotivám o větším výkonu (1500 koní) na ČSD patří řada 478.1. Byla určena pro osobní vozbu, je vybavena PG 500.



Základem pro podrobnější měření spalovacích procesů a celkové seřizování lokomotiv se staly vodní odpory.





## Lokomotivy v předválečném období

Před druhou světovou válkou byly v přerovském depu ve stavu lokomotivy následujících řad:

313.0, 310.0, 310.1, 314.3, 333.1, 334.0, 354.0, 354.1,  
354.7, 365.0, 365.1, 375.0, 387.0, 411.0, 414.0, 422.0,  
434.0, 434.2, 524.0, 534.0, 275.0, 524.1.



Nejtypičtějšími lokomotivami KFNB byla řada VIII (u Rakouských státních drah ř. 260, u ČSD 333.1). Na ferdinandce jich jezdilo 221, ČSD převzaly 123 těchto lokomotiv.



## Za okupace

V období německé okupace byly v Přerově zařazeny do provozu lokomotivy 399.0. Byly vyrobeny firmou Škoda Plzeň v roce 1939 jako řada Gp původně pro Litevské státní dráhy (Gp 21 - 26). Lokomotiva Gp 25 (399.005) se stala tisící lokomotivou vyrobenou firmou Škoda. Je dodnes zachována jako památník dopravy v Bratislavě. Byly konstruovány pro rychlosť 130 km/hod. a ve své době se staly nejrychlejšími parními lokomotivami.

Za okupace byly v Přerově v provozu také německé lokomotivy DR ř. 38, 50 a 52 a lokomotivy "Malet" (řada 622 nebo 623).



## Po válce

**V** poválečném období byly ve stavu přerovského depa lokomotivy ještě následujících nových řad:

456.1, 475.1, 477.0, 476.0, 498.0, 434.1, 534.03, 555.0,  
556.0.



Poslední lokomotivy ř. 477.0 pě-vzaly ČSD v r. 1955. Při zkouškách vykazovaly indikovaný výkon 2100 koní, v porovnání s řadami 498.0 nebo 498.1 vynikaly při rozjezdech.



## Náčelníci LD Přerov v poválečném období

Ing. Rezek  
Zdeněk Mrozovský  
Alois Drhlík  
Ing. Jaroslav Falc  
Jaroslav Dvořák

Emil Gerla  
Ing. Zdeněk Zábílka  
Emil Gerla  
Ing. Pavel Vlček  
Ing. Miroslav Machač



## Byli první

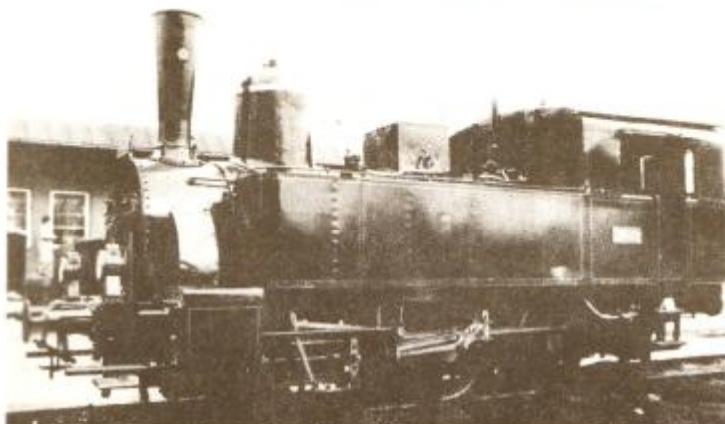
**P**rvními strojvedoucími stejnosměrné elektrické trakce v lokomotivním depu Přerov se stali:

Miroslav Hofmann Karel Lehnert  
Stanislav Hlušík Miroslav Kyňhof  
Jaromír Hanák



## Parní lokomotivy v LD Přerov před ukončením parního provozu

Řada	návrh na zrušení	poznámka
314.303	zrušena 3.8.1968	pomník v žst. Val. Meziříčí
387.006	8.71	
017	3.72	
019	1.72	
032	12.72	
037	10.68	10. 3. 69 Kovošrot
039	5.69	18. 11. 69 Všetuly Sfinx - kotel
434.176	2.69	6. 5. 69 Kovošrot
227	3.10. 68	10.3. 69 Kovošrot
2241		6. 7. 68 do LD Ostrava

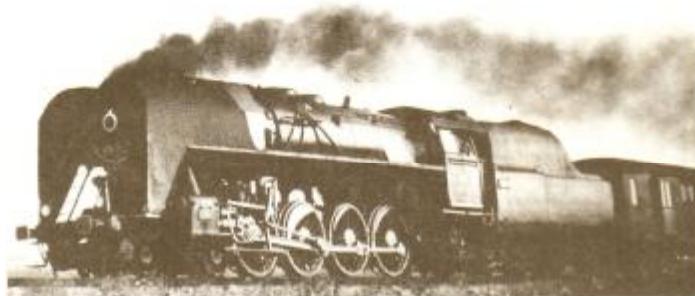


Lokomotiva 314.303 je zachována jako jedna ze dvou z původního parku KFNB v podobě pomníku ve Valašském Meziříčí. Lokomotivy této řady se vyráběly v letech 1898-1908. ČSD jich v r. 1918 převzaly 24.

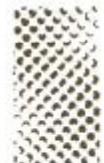
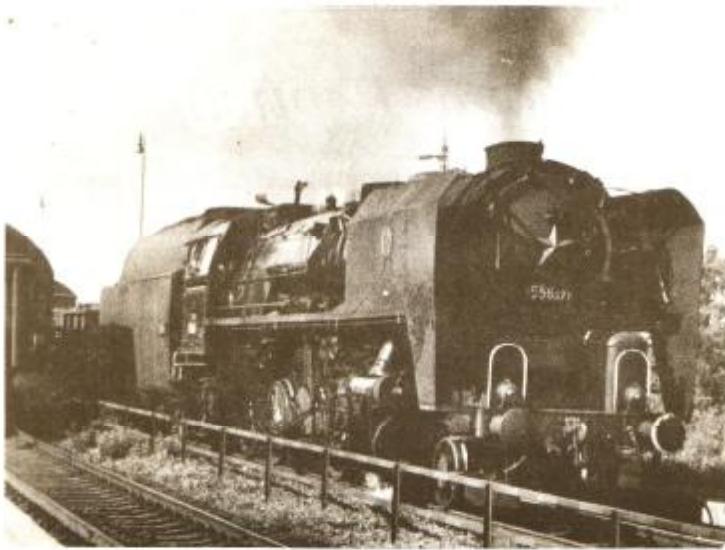
Lokomotivy ř. 434.2 byly neobvyklé vzhledem, s komínem vysunutým dopředu a nápadně vedenými přítokovými rourami. Velký parní prostor kotle a velký kotlový výkon - to byly vlastnosti, pro něž lokomotivní personál považuje tu to řadu stále za jednu z nejzdařilejších u nás.

Rada	návrh na zrušení	poznámka
456.160	2.69	25. 3. 69 Kovošrot
170	12.69	
178	3.71	
475.1105	2.71	
1128	5.75	
1139	11.75	
1141	7.73	
1135	5.75	19. 4. 69 do LD Zvolen
476.001	3.5.71	
002	3.10.68	1. 4. 70 Kovošrot
003	4.3.71	
477.029	5.76	20. 7. 67 od LD Bohumín do PLD Krnov
028	12.74	28. 12. 68 od LD Jihlava do PLD Krnov obě odeslány 19. 11. 70
534.0134		1. 12. 70 od LD Jihlava
0137		1. 12. 70 od LD Jihlava

Lokomotiva  
475.1125. Loko-  
motivy této fa-  
dy spolu s 556.0  
sloužily v Přero-  
vě až do ukončení  
parního provozu.



555.036	4.71	
071	4.70	21. 8.70 kotel 452 + tendr 930.2121
084	8.69	1. 10. 69 kotel 410 + tendr 930.240
098	8.69	1. 10. 69 kotel 411
0101	6.69	17. 7. 69 Kovošrot
0102	12.69	10. 6. 70 kotel 428 + tindr 930.259 do LD Bohumín
0106	6.69	23. 10. 69 Kovošrot
0108	11.70	
0110	8.71	
0115	1.70	
0167	2.69	25. 3. 69 Kovošrot
0169	3.70	13. 5. 70 Kovošrot
0172	8.69	17. 10. 69 Kovošrot
0178	12.69	23. 12. 69 Kovošrot



První lokomotivu  
556.0 převzaly  
ČSD v únoru 1951  
a do poloviny června  
těhož roku ještě  
dalších 51.



556.033	12.70	29. 5. 70 do LD Hradec Králové
045	4.70	
071		
0108		
0132		15. 8. 68 do LD Hradec Králové
0137	4.71	6. 6. 70 do PLD Krnov
556.0169		1. 6. 70 do LD Česká Lípa
0173		
0175	3.71	
0231	7.72	12. 12. 68 od LD Břeclav do LD Česká Třebová 3. 6. 70
0247	10.71	1. 5. 69 od LD Č. Buděj.
0255		25. 6. 68 do LD Liberec
0267	7.72	23. 6. 70 do LD Most
0290		25. 6. 68 do LD Liberec
0296		13. 1. 69 do LD Trutnov
0305		19. 8. 68 do LD Hradec Králové
0427	1.75	18. 4. 69 od LD Tábor do LD Louny 23. 6. 70
0498		22. 7. 68 do LD Louny
0204	4.70	
Kotel 410		555.084 tendr 930.240
428		555.0102 tendr 930.259
452		do LD Bohumín 10. 6. 70 555.071 tendr 930.2121

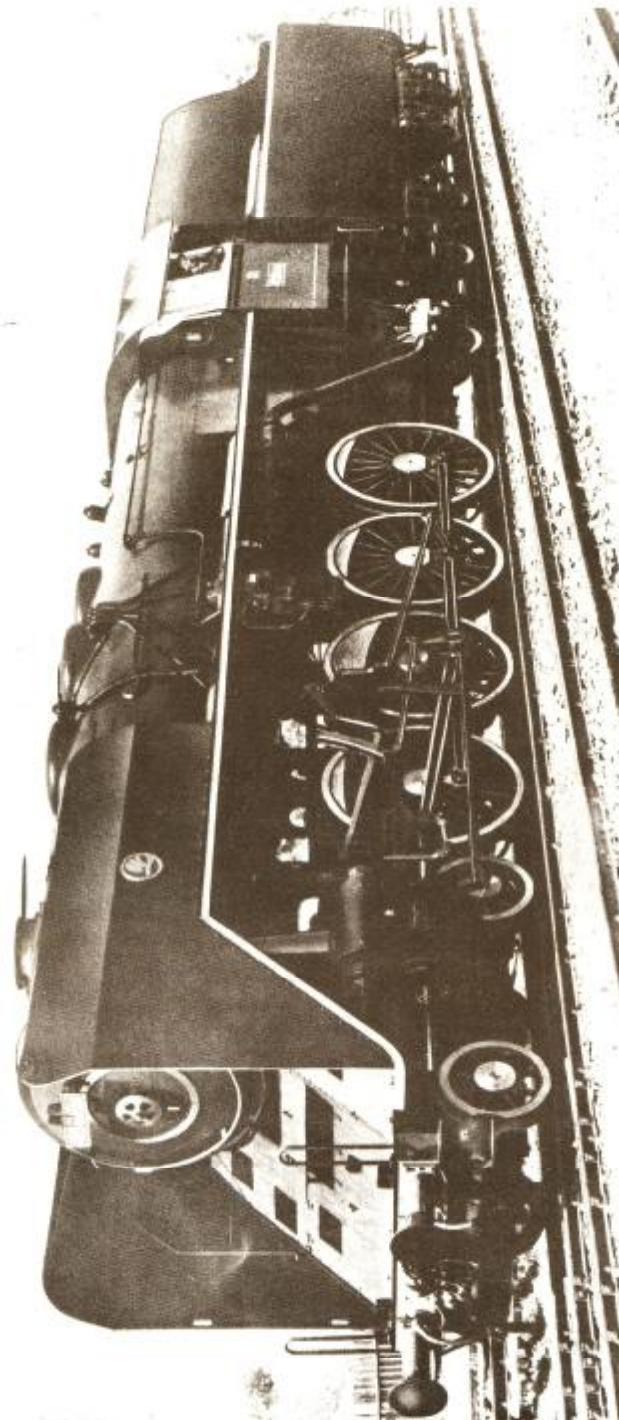


## Slavné kapitoly

**M**ezi nejslavnější kapitoly z historie lokomotivního depa Přerov patří provoz lokomotiv řady 498.0 ALBATROS, které jezdily na trati Praha-Košice, a lokomotiv řady 498.1 - posledních parních rychlíkových lokomotiv vyrobených firmou Škoda Plzeň.

### 498.0

Číslo	Převzato z:	Dne:	Předáno do:	Dne:
498.001	Praha střed	2.6.1960	Bohumín	14.7.1960
498.002	Bohumín	28.5.1961	Bohumín	30.5.1964
498.004	nová		Bratislava	15.6.1948
498.005	nová	28.5.1960	Bohumín	28.5.1961
498.006	Bohumín	30.5.1964	Praha	11.5.1948
	nová		Bohumín	28.5.1960
			Přerov (za-půjčena)	25.6.-6.7.60
			Přerov (natrvalo)	31.5.1961
			Bohumín	30.5.1964
498.009	nová		Praha	8.3.1948
498.010	Bohumín		Přerov	28.5.1961
498.012	Bohumín		Bohumín	17.6.1964
			Přerov	24.6.1960
			Bohumín	7.7.1960
			Přerov	17.7.1961
			Bratislava	24.5.1963
498.013	nová		Bohumín	9.4.1960
498.014	Praha	5.1947	Bratislava	28.12.1947
498.015	Praha	15.1.1957	Bohumín	30.5.1964
498.017	nová		Bohumín	15.2.1953
			Přerov	17.4.1953
			Bratislava	24.4.1956
498.018	nová		Plzeň	24.5.1963
498.021	nová		Bratislava	28.5.1964
498.022	Praha	12.5.1950	Praha	22.12.1950
			Bratislava	22.5.1955
			Přerov	16.4.1958
			Bohumín	4.6.1964
498.023	nová		Bratislava	29.5.1964
498.026	Bratislava	14.4.1960	Bratislava	22.6.1963
498.027	Bratislava	1.5.1960	Bratislava	28.5.1963
498.028	nová		Bohumín	18.2.1953
			Přerov	7.5.1953
			Bohumín	30.5.1964



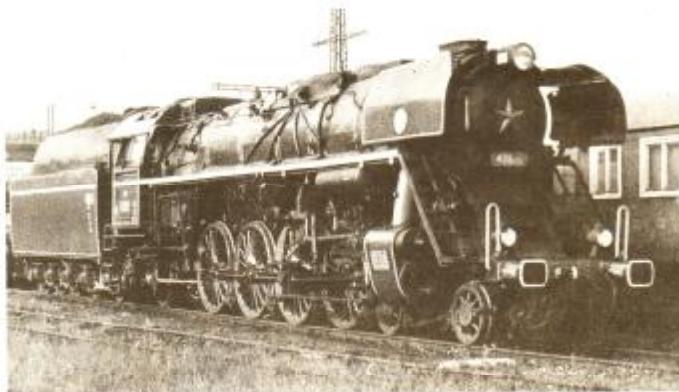
Lokomotivy ř.  
498.0 (albatros),  
původně s ručním  
přikládáním, byly  
rekonstruovány  
dosazením mecha-  
nického příkla-  
dače paliva a  
dvojitého dýšného  
kylchap. Objednáv-  
ka ČSD na první  
lokomotivu  
ze 6. 10. 1945  
byla Škodovými  
závody neuvěřitelně  
rychle splněna  
- 18. 12. 1946.

Číslo	Převzato	Dne:	Předáno do:	Dne:
498.029	nová		Bratislava	28.5.1964
498.030	nová		Bratislava	15.1.1948
498.032	Bohumín	28.5.1961	Bohumín	30.5.1964
498.035	nová		Praha	24.2.1952
			Bohumín	1.8.1960
			Přerov	28.5.1961
			Bratislava	1.7.1964
498.036	nová		Bohumín	14.2.1953
			Přerov	17.5.1953
			Bohumín	31.5.1964
498.037	nová		Bohumín	18.12.1963
498.038	nová		Bohumín	14.2.1953
			Přerov	8.5.1953
			Bohumín	1.6.1964
498.040	nová		Praha	12.5.1952
			Přerov	15.1.1957
			Č. Budějovice	28.5.1964

498.1

498.102	Žilina	18.6.1958	Bratislava	29.5.1960
498.104	Žilina	21.5.1958	Bratislava	5.6.1960
498.105	Žilina	23.5.1958	Bratislava	5.6.1960
498.110	Žilina	22.5.1958	Bratislava	25.5.1960
498.113	Žilina	22.5.1958	Bratislava	13.5.1960
498.115	Žilina	26.5.1958	Bratislava	28.5.1960

Lokomotiva  
498.106 s četou  
Procházka - Houba  
dosáhla na zkušeb-  
ním okruhu u Velí-  
mi v r. 1964 rych-  
losti 162,5 km/hod.

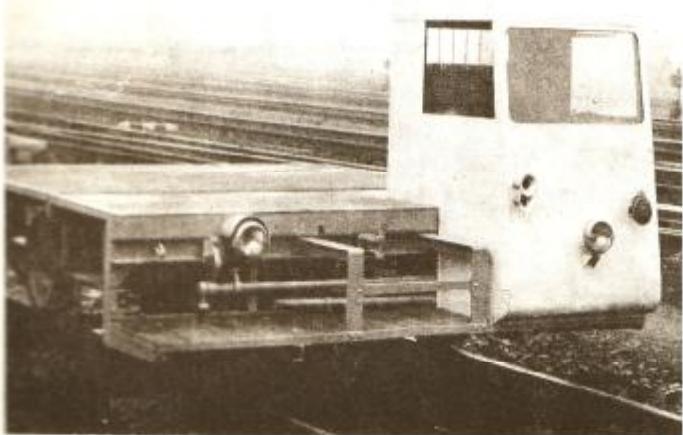




Jeden z nejstarších typů "ředitelských drezín" s motorem T 1452.



Ředitelská drezína Varšava, která sloužila ke kontrolním účelům na tratích a u okrsků. Ojediněle ji lze spatřit ještě dnes.



Tatra 1452 s benzínovým motorem sloužila k rozvozu materiálu pro údržbu tratí.





## Otevírá se spojení s Prahou

V úseku z Přerova do Olomouce byla 26. září 1840 provedena komisionelní pochůzka za přítomnosti zástupců přerovského a olomouckého krajského úřadu. Na stavbu trati byla vypsána soutěž a na základě jejího výsledku byla zadána firmě bratří Kleinů.

I přes krajně nepříznivé počasí byly vzápěti zahájeny stavební práce. Ještě do zimy roku 1840 bylo v tomto úseku dlouhém tří mil převezeno přes 13 000 kubických sáh zeminy. Stavba pokračovala velmi rychle a již 17. října 1841 první vlak slavnostně přijel do Olomouce.

Německá i česká žurnalistika přinášela ve svých listech celou řadu článků o této významné události. O slavnostní jízdě z Uherského Hradiště do Olomouce časopis Moravia tenkrát napsal:

"V Uherském Hradišti vlastně slavnosti teprve se počnají. Vlak, který přijel po 11. hod., byl přivítán hudbou a hřimavými ranami z hmoždířů, na nádražním dvoře stálo mužstvo 12. praporu mysliveckého, za ním čekalo nezměrné množství diváků. Nádraží bylo okrášleno slavnostními branami.

Po celé trati z Hradiště až do Olomouce byly vyzdobeny prapory, zelení a květinami všechny stanice a strážní domky. Stejně se vyzdobily obce a vesničky podél trati, obyvatelstvo vitalo všude jedoucí vlak hudbou. Na hranicích projížděných dominii stály ozdobné obilisky.

K hodnostářům ve vlaku se přidružili v mezistanicích okresní hejtmani hradišťského a přerovského kraje. V Brodku čekal a přistoupil též okresní hejtman olomouckého kraje.

Překvapující bylo přivítání vlaku na krásném nádraží v Napajedlích. Na tomto a na ná-

Původní vzhled  
stanici budovy  
v Brodku u Přerova  
z roku 1841.



vrších za nádražím stál v malebných skupinách selský lid v národních krojích. Skupiny na nádraží byly uspořádány tak, že na jedné straně stáli Slováci, na druhé Hanáci. Oba moravské kmeny přivítaly vlak svou lidovou hudbou, při které nescházely ani kejdy.

Velmi krásně přivítali vlak též občané v Horních Moštěnicích. Banderia jízdních Hanáků, sbor trubačů, krásné dívky, zdatní hoši a dospělí v hanáckých krojích, vše trpělivě čekalo, až slavné vyzvánění vzdálených zvonů ohlásilo příjezd vlaku.



V 1 hodinu přijel vlak do Přerova, kde se měla konati obřadní slavnost. Na pečlivě ozdobeném, ale návštěvníky přeplněném nádraží si vlak jen s námahou klestil cestu, aby volně a majestátně projel až k místu za Bečvou, zvolenému k svěcení dráhy.

Bylo to několik set kroků za pravým břehem řeky Bečvy, tam, kde odbočuje olomoucká trať od budoucí dráhy. Místo, které bylo zvoleno pro církevní obřad, bylo označeno vysozkým obeliskem, vedle něhož byl oltář.

Brněnský biskup Antonín hrabě Schaffgotsch převzal za onemocnělého arcibiskupa slavnostní akt.

Bíle oděná děvčátka sypala kvíti k nohám starého biskupa.

Krajský hejtman Přerovska J. Schröller a starosta Přerova František Neumann procítěnými slovy přivítali hosty, především zemského guvernéra. Starostova dcera řeška na to dala panu zemskému guvernéru oslavnou báseň ve vzácném tisku.

Před oltářem v širém poli stáli muži, representanti intelligence velkého státu, muži proslulí ve světě myšlenkovém, muži pracující zdárne v průmyslu a peněžnictví, muži, kteří společně pracovali na zdaru velkého dila, kterému chtěla církev nyní dát své požehnání. Oltář z druhé strany obstoupily spanilé družičky z Hané, za nimi stála hudba dragounského pluku Minutilo. V dalším okolí stály četné zástupy lidu, které s obdivem a pobožností sledovaly, co se tu děje, v předtuše velkých změn, jež dráha sebou přivodi.



Jeden ze starších snímků staniční budovy v Přerově.



V tu chvíli protrhl slunko husté mraky, aby ozářilo vlevo za Bečvou široké nivy úrodné Hané v celé své podzimní krásce.

Za Přerovem zakrývaly i nadále šedé mraky Helfštýnskou zříceninu a karpatské hory. Spustil se prudký déšť a tu zjewila se nad posledními výběžky Jeseníků duha, radostný symbol naděje.

Slavnost zapůsobila na všechny, ve všech tvářích se zračilo hluboké pohnutí, neb každý zřejmě cítil hluboký význam následujícího obřadu.

Ústy biskupa volala tisíciletá církev o požehnání nebes nejmladšímu a nejmocnějšímu výtvoru lidského genia. Po prvé žehnala církev v naší otčině dílu nového tvoreni práce. Církev dala své požehnání, aby mocné prostředky nové železnice nesloužily jednotlivcům, nýbrž celým národům."

Historický pohled na olomoucké nádraží.



... Svěcení bylo skončeno ve 2 hodiny, vlak odjel k Olomouci ve 2.15 hod. Do Olomouce přijel před 3. hodinou odpoledne.

Vlak však byl před stanicí Olomouc zastaven. Opatrní otcové tohoto města si domyslili, jak asi vydatný déšť v Přerově upravil ohlášené representanty, proto čekali před stanicí s vodou, mýdlem a kartáči, aby vážení hosté byli dány znova v důstojný stav ještě před vjezdem do stanice.

Slavnostní jízdy však mívaly i skrytý smysl. Od vzniku železnic se mezi venkovským lidem projevoval odpornost proti jejich stavbě. A železničním společnostem záleželo na tom, aby získávaly zákazníky všude, to znamená i v zemědělských krajích. Musel být zvolen vhodný a působivý způsob reklamy, který by nezájem, předsudky a lhostejnost, někdy doslova odpor, změnil v pochopení výhod, které dráha svou existencí zaručovala. I vesnická veřejnost se musela přesvědčit, že jízda vlakem není nebezpečná, naopak - je rychlá, zábavná a přitom lacinější než cesty absolvované pěšky. To vše se dalo prokázat okázalým veřejným představením, spojeným s lidovou veselici.





## Před příjezdem do Olomouce

**N**a zastávce v Rokytnici u Přerova byla v roce 1891 postavena nákladiště kolej o délce 79 metrů.

Vlečka do cukrovaru v Brodku byla vybudována v roce 1881.

Jako zastávka a nákladiště slouží Grygov od roku 1883.



## V hanácké metropoli

**V**ýznam města Olomouce odedávna umocňovala jeho poloha na brodu přes řeku Moravu. V Olomouci se sbíhaly čtyři důležité silnice: "Vídeňská cesta", která sem vedla z Vídne přes Brno, "Česká silnice" z Prahy přes Čáslav a Hradec Králové, "Slezská silnice" do Vratislavi přes Sternberk a Opavu a "Haličská cesta" z Krakova a Těšína přes Lipník n. B. a Nový Jičín. Byly využívány pro poštovní dopravu. Haličská cesta byla páteří všeho dopravního ruchu.

Při trasování železnice stala Olomouc svým strategickým významem v pořadí zájmů. Při trasování Severní dráhy Ferdinandovy se ing. Negrelli v roce 1840 dohadoval s olomouckým pevnostním ředitelstvím o umístění nádraží. Jednalo se o to, zda v zájmu obchodu a dopravy města i snadného připojení na budoucí trať do Prahy bude nádraží umístěno uvnitř vojenského pevnostního obvodu anebo má-li být zřízeno mimo pevnost - u Spitzova hostince. Pevnostní ředitelství si však kladlo ke zřízení nádraží uvnitř pevnosti takové podmínky, že se Severní dráha raději vzdala a nakonec vybudovala nádraží mimo pevnost - až za řekou Moravou, v prostorách nynějšího nádraží, vedle Haličské silnice.

Trať od Grygova do Olomouce přicházela v přímce. Těsně před vjezdem do nádraží trať překonala dřevěným mostem o délce asi 25 sáhů řeku Bystřici. Hned za vjezdem do nádraží byla na pravé straně budova dílen a na levé straně budova topírny pro dvě lokomotivy. Mezi těmito dvěma budovami se začaly rozvětvovat koleje do kolejističné nádraží. Nádraží mělo čtyři kolejí, přičemž ze čtvrté kolejí odbočovala kolej do výtopny. Před výtopnou byla točna, která obsluhovala dvě kolejí výtopny, kolej ke skladišti koksu a odstavnou kolej k nádražní budově.

Zhruba uprostřed pozemku nádraží stála nádražní budova. Protože jediný možný přístup k nádraží byl pouze z Haličské cesty,

byla vzhledem k této skutečnosti orientována i nádražní budova. Skládala se ze tří částí - osobní, nákladové a nádražní haly, která byla nad čtyřmi kolejemi mezi částí osobní a nákladovou. Osobní část byla ze strany Haličské cesty, nákladová ze strany města. Staniční kolej vedly ještě asi 157 stop za nádražní budovu, kde přejíždění mezi jednotlivými kolejemi umožňovaly dvě točny, z nichž se dalo najet i k rampě na nakládání ekvipáží.

I když se vlastní dráha od Olomouce ku Praze stavěla již od r. 1842, olomoucké nádraží se začalo pro potřeby státní dráhy upravovat až v r. 1844. Podle projektu se rušily dvě točny na konci nádraží a překládala se nakládací rampa pro ekvipáže. Projekt totiž uvažoval o rozšíření nádraží Severní dráhy s tím, že osobní nádraží Severní dráhy bude společné pro obě dráhy a státní dráha bude mít vlastní nákladové nádraží a další příslušenství.

Nádraží státní dráhy tvořilo celkem 5 budov. Hned na začátku byly dvě budovy. Vlevo byla jednopatrová poštovní budova s byty pro zaměstnance dráhy a pošty, vpravo přízemní železniční obytná a kancelářská budova s nocležnou pro cizí strojvedoucí. K železniční budově bylo přistavěno příruční skladiště. Asi o 25 sáhů dál, směrem na Prahu, leželo vpravo přízemní skladiště pro příjem a výdej zboží. Skladištěm probíhaly dvě kolejí, oboustranně napojené do hlavní kolejí. Vpravo, ještě na pozemku Severní dráhy, byla postavena vodní stanice s jednopatrovou věží a dvěma přízemními přístavky. Vedlo sem potrubí k vodnímu jeřábu, umístěnému u osobní dvorany, a druhé vedlo do výtopny státní dráhy. Výtopna byla vybudována asi 75 sáhů od začátku nádraží nad třemi kolejemi vlevo od dráhy. Za výtopnou byl přízemní přístavek, určený pro dílny. Poblíž výtopny

Přijímací budova železniční stanice Olomouc.



byla rampa pro nakládání ekvipáží, za výtopnou byla dřevěná nákladová rampa. Vpravo vedle skladističky byla prozatím jednokolejná dřevěná vozovna, dlouhá 20 sáhů. Kromě toho byly na nádraží ještě kůlny na koks; výjezd z nádraží střežil strážní domek. Celé nádraží bylo obehnáno plotem s pěti vraty, která umožňovala cestujícím, povozníkům i vlakům příchod a příjezd do nádraží.

Až do 60. let minulého století neprodělalo olomoucké nádraží žádné podstatné změny. V r. 1870 však byla otevřena Moravskoslezská severní dráha a její otevření nebylo možné bez rekonstrukce nádraží. Přizpůsobení kolejističky bylo možné jen tehdy, když byly vybudovány nové skladističky a staniciční budovy a nové kolejističky.

Osobní a seřaďovací nádraží, spolu s depem a vodárnou, bylo postaveno na levém břehu Bystřice, skladističky s příslušným kolejističkem a odbočením tratě na Šternberk bylo postaveno na pravém břehu. Současně bylo rekonstruováno nádraží státní dráhy. Spolu s přestavbou nádraží se začala také stavět nová příjezdová komunikace od města. Nová příjímací budova nádraží Severní dráhy byla opět společná pro Severní dráhu, státní dráhu (v této době vlastně již STEG - Společnost státních drah) a pro Moravskoslezskou severní dráhu. Vedle příjímací budovy směrem k nádraží STEG stál dvě obytné budovy pro zaměstnance nádraží. Přímo proti příjímací budově, přes kolejističku, byla postavena dlouhá lokomotivní remíza se třemi kolejemi. Za remízou byla postavena vodárna se správní budovou a točna. Na obou koncích nádraží byly strážní domky se stanovištěm výhybkáře. Přes Bystřici byl postaven nový most.

Na místě starého nádraží, které bylo celé zbouráno, bylo postaveno skladističky Severní dráhy a nové nádraží STEG. Zároveň byl zrušen hřbitov, protože v jeho prostorech byly postaveny staniciční budovy a příjezdová komunikace k novému nádraží. Spolu s přestavbou nádraží byla také nově vedena říšská silnice, jejíž křížení se železnici bylo přeloženo dál od nádraží (z důvodu kolejového napojení nové lokomotivní remízy STEG). Staniciční budovy se skládaly z administrativně správní budovy a skladističek, které stály na levé straně tratě, a podélné lokomotivní remízy a vodárny se strojovnou, které byly na pravé straně tratě. Točna byla umístěna mezi remízou a tratí Moravskoslezské severní dráhy, která odbočovala hned za mostem přes Bystřici. Vedle remízy, směrem ku Praze, byly skládky uhlí.

K těmto dvěma nádražím přibylo v Olomouci v roce 1872 nádraží Moravskoslezské ústřední dráhy na Bělidlech, k němuž byl přístup od Pavlovic. Nádraží mělo správní budovu, vedle níž bylo postaveno skladističky; na olomouckém zhlaví stála na hodolanské straně dvoukolejná výtopna s vjezdem odvráceným od nádraží, vedle níž byla vodárna. Točna byla mezi výtopnou a cestou do Hodolan. Na obou koncích nádraží byly strážní domky, které byly zároveň stanovištěm závoráře. Toto nádraží

bylo propojeno manipulační kolejí s nádražím Severní dráhy.

V roce 1883 byla otevřena místní dráha Olomouc - Čelechovice, která měla v Olomouci nádraží dvě, protože objížděla polovinu města. První nádraží bylo Olomouc - město a druhé Olomouc - místní nádraží, které těsně sousedilo s nádražím Severní dráhy. Toto nádraží se skládalo ze dvou oddělených částí: osobní nádraží v Nových Hodolanech a nákladové nádraží ve Starých Hodolanech. Trať vedoucí od Nové Ulice se v blízkosti nádraží rozdvojovala (na úrovni Smetanovy ulice). Od výhybky se obloukem zajíždělo do osobního nádraží, které bylo tvořeno vlastně jen prostou výhybnou se dvěma kolejemi. Příjimací budova stála v prostoru před nynější železniční poliklinikou, na druhé straně kolejí bylo malé příruční skladiště.

Pohled na nástupiště olomouckého hlavního nádraží.



Mezi nádražím místní dráhy a nádražím Severní dráhy byla nově vybudovaná silnice do Hodolan. Do nákladového nádraží se od výhybky jelo přímým směrem se značným stoupáním na nadjezd nad Severní dráhou. Tento nadjezd byl společný se silnicí do Hodolan. Nákladové nádraží bylo v místě dnešního vlečkového nádraží. Příjezdová kolej se k němu stácela z mostu pravým obloukem, vedla podél nádraží a do nádraží se napojovala až ve zhlaví, ze kterého vedla vlečka do cukrovaru v Holici. Nádraží bylo malé, mělo pouze tři koleje. U příjezdové kolejí stála dvoukolejná výtopna s malou dílnou pro čtyři lokomotivy. Na druhé straně nádraží stálo skladiště, které stojí dodnes přestavěné na provozní budovu vlečkového nádraží. I toto nádraží bylo propojeno manipulační kolejí s nádražím Severní dráhy.

Tak vzniklo v jednom místě soustředění čtyř (resp. pěti) nádraží, provozně samostatných. Pouze osobní

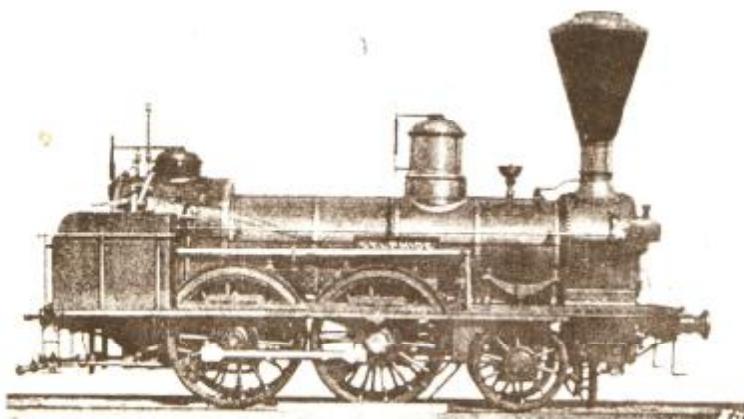


I když se vlastní dráha od Olomouce do Prahy stavěla již od r. 1842, olomoucké nádraží se začalo pro potřeby státní dráhy upravovat až v r. 1844.

doprava byla soustředěna, s výjimkou místní dráhy, do nádraží Severní dráhy. Manipulace se soupravami jiných železničních správ byla následovná: osobní vlak přijel na nádraží Severní dráhy, cestující vystoupili a souprava, protože zde byla jinak nežádoucí a překážela by, byla odtažena na nádraží té železniční správy, které patřila. Odtud zase byla před odjezdem přistavena na Severní nádraží. Tak tomu bylo až do zestátnění jednotlivých drah. Výše popsaný rozsah nádraží se v podstatě nezměnil až do konce dvacátých let. A protože tak vznikl v Olomouci důležitý železniční uzel, bylo v Olomouci změno v roce 1895 ředitelství drah.

Již počátkem našeho století byl vypracován v několika alternativách rámcový projekt s ohledem na budoucí rozšíření stanice. První světová válka však znemožnila projekt realizovat.

Po vyhlášení republiky v roce 1918 vyvstaly tyto otázky znova velice výrazně, protože Olomouc se rázem ocitla na nejdůležitější tepně nového státu, spojující hlavní město s východní hranicí. Byl vypracován nový projekt, který zohledňoval zdvojkolejnění tratě Přerov - Česká Třebová, jemuž



V r. 1853 dodala lokomotivka Cockerill Severní dráze šest lokomotiv 1 B. Jednou z nich byla Sylphide 321. Jejich rychlostních možností nebylo nikdy plně využito.

sloužil za podklad původní předválečný projekt. Projekt byl schválen v březnu 1925.

Při vypracování projektu byl brán zřetel na silně frekventované silniční křížení se železnicí a na tok Bystřice. Tato křížení a Bystřice tvořily vážnou překážku potřebnému rozvinutí kolejisti. Proto bylo nutno z úsporných důvodů řešit projekt tak, aby počet kolejí na těchto kříženích byl co nejmenší. Protože nádraží leží v hustě zastavěných částech města, nebylo možné rozvinout kolejistě do šířky, neboť by to znamenalo nákladné výkupy budov. Z toho důvodu se nádraží rozvinulo do délky.

Osobní a nákladní doprava měly být od sebe odděleny, což vyžadovalo, aby se každá trať již v určité vzdálenosti před vjezdem do stanice rozdělila na větev osobní a nákladní. Aby se vyhovělo základním požadavkům bezpečnosti a největší výkonnosti, bylo použitím nadjezdů a podjezdů vyloučeno úrovňové křížování.

Pro osobní dopravu měla být vhodně adaptována a rozšířena výpravna, z jejíhož vestibulu měl být vybudován podchod k nástupištěm. Projekt uvažoval se třemi ostrovními nástupišti, dlouhými 250 m, a jedním jazykovým, dlouhým 150 m (pro směr Čelechovice). Všechna nástupiště měla být opatřena střechami. Na obou koncích ostrovních nástupišť měly být zřízeny dva tunely, jeden pro poštu, druhý pro rychlozboží a zavazadla. Skladiště rychlozboží mělo být postaveno na místě bývalých skládek uhlí a mělo mít tři kolejí a kryté překladiště. Za skladiskem rychlozboží mělo být umístěno pět odstavných kolejí pro osobní soupravy. U osobních nástupišť měly být kusé kolejí pro zálohy vozů k zesilování souprav.

Protože olomoucké nádraží leží v celém rozsahu na stejně kótě, nedalo se využít při budování seřadovacích skupin přirozeného sklonu terénu. Uvažovalo se s výbudováním svážných pahorků. Pro příjezd nákladních vlaků ze všech směrů měla být vystavěna skupina 8 kolejí vedle osobního nádraží v takové délce, aby pojaly i nejdelší vlaky (200 os). Tato příjezdová skupina měla vybíhat do 13 směrových kolejí dvěma souběžnými kolejemi, každá se svážným pahorkem. Vzhledem k podřadnějšímu významu Olomouce v dálkové dopravě nebylo v projektu pamatovalo na zvláštní odjezdové nádraží za směrovými kolejemi.

V rámci přestaveb topírenského zařízení měla být přestavěna stará remíza bývalé Severní dráhy a mělo být postaveno nové topírenské nádraží. Mělo být situováno v prostoru mezi tratěmi na Prahu a na Šternberk. Mělo mít rotundu o 24 stanicích a dvě podélné výtopny pro 30 strojů. Otáčení lokomotiv měly obstarávat dvě točny o průměru 22 m. U rotundy byla plánována administrativní budova a provozní dílna. Zároveň zde měla být postavena vysoká betonová vodárenská věž.

Bezprostředně za pavlovickým podjezdem mělo být vybudováno nové skladiště, které

by zasahovalo až k vlečce do sladovny Hamma (Farmakon). Mělo sloužit také celní manipulaci.

Náklady na přestavbu nádraží byly vypočítány na 100 milionů Kč. Protože však vystaly potřebnější investice, byl projekt zmenšen a byly do něj pojaty jen takové stavby, které by v nejkratší době odpomohly nejcitelnějším nedostatkům, jejichž zlepšení, resp. odstranění, se široká veřejnost domáhala již dlouhou dobu. Znamenalo to uspíšit vybudování osobního nádraží. V průběhu prací byla realizována: stavba pavlovického podjezdu, nahrazena staré podélné remízy bývalé Severní dráhy novou rotundou,



Novější pohled  
na olomoucké  
nádraží.



stavba nové rotundy a s ní spojených objektů za pavlovickým podjezdem, přeložky tratí od Prostějova a od Čelchovic - s tím spojené zrušení nádraží Olomouc - místní nádraží, stavba nového hodolanského nadjezdu, stavba skladiště rychlozboží a částečné prodloužení severního zhlaví směrem k Černovíru. Tyto práce nutně předcházely rekonstrukci osobního nádraží. V rámci této rekonstrukce bylo provedeno rozšíření a přestavba výpravny, stavba tří ostrovních nástupišť, které byly spojeny s výpravnou podchodem, a celková úprava kolejíště mezi hodolanským nadjezdem a Bystřicí. V depu byly zároveň dostavěny provozní dílny, nová kotelna a zřízení pro vyzbrojování lokomotiv.

Výstavba a rekonstrukce skončily počátkem 2. světové války. Válečné období přečkalo nádraží celkem bez úhon. Pouze na konci války navezli Němci do rotundy depa a na most přes Bystřici lokomotivy, rotundu zapálili a most vyhodili do povětří. K další rekonstrukci a rozšíření nádraží došlo při elektrifikaci tratě Praha - Košice. V rámci této akce bylo rozšířeno a prodlouženo nákladové nádraží od Farmakonu až po cestní nadjezd v Černovírském lese; přitom byly vystavěny nové seřaďovací skupiny a svážné pahorky.

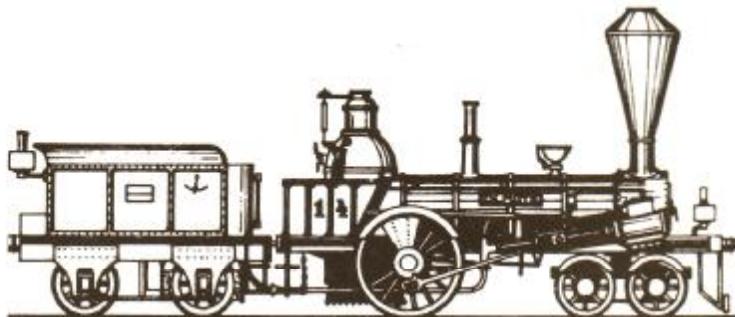


## 250 kilometrů za tři roky

Olomoucko-prážská dráha Severní státní dráhy je nejdelším stavebním úsekem, který byl na naší železniční síti najednou otevřen. Trať dlouhá 250 kilometrů byla uvedena do provozu přesně za tři roky od první technické porady o trase dráhy. Její nejobtížnější úsek – třebovický tunel – se stavěl pouhých 28 měsíců.

Přípravné práce na stavbě trati do Prahy byly zahájeny 20. srpna 1842. Stavba byla zadána stavební firmě bratří Kleinů a začala 3. září 1842 ve směru od Olomouce. Hned první den zde bylo zaměstnáno 3000 dělníků. Nebylo snadné sladit obtížné zemní práce a výlomy skal se stavbou propustů, mostů a nadjezdů v jediný velký stavební celek. Jen mezi Olomoucí a Zábřehem muselo být nasypáno na 130 000 kubických sáhů zeminy a dalších více než 20 000 bylo vykopáno v zárezech a pro základy různých objektů.

Protože směrové a sklonové poměry na tratích Severní státní dráhy byly odlišné od tratí Severní dráhy císaře Ferdinanda, zaváděla společnost Severní státní dráhy na svých tratích lokomotivy s uspořádáním náprav 2'A. Provoz na trati z Olomouce do Prahy zahájily 20. srpna 1845 lokomotivy stejného uspořádání, které v r. 1845 vyrobila lokomotivka Günter ve Vídeňském Novém Městě. Nesly jména PRAG, BÖHMEN, OLMÜTZ (na snímku).



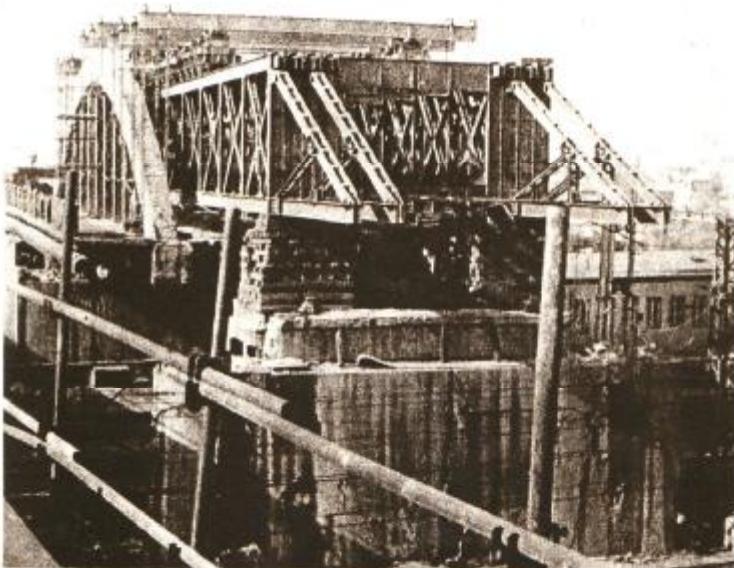
2'A "OLMÜTZ", Günther, 1845 / n.St.B

Přesto spodní stavba pokračovala velmi rychle. Byla dokončena 1. května 1845 – za 73 stavební týdny. Po odečtení 174 svátečních a deštivých dnů to představovalo pouhé 264 pracovní dny.

První zkoušební jízda v úseku mezi Olomoucí a Lanškrounem se uskutečnila 12. února 1845 a do Prahy přijel první parovůz 4. srpna téhož roku. Slavnostní vlak, tažený lokomotivami Olmütz a Prag, přijel z Olomouce do Prahy 20. srpna 1845. Jako předvoj jela před vlakem lokomotiva Böhmen. Provoz na této Severní státní dráze však začal až dnem 1. září 1845.



Ředitelství c. k.  
státních drah  
v Olomouci. Na po-  
zemku před budova-  
mi bylo postaveno  
sídlo dnešního ob-  
lastního ředitel-  
ství.



Hodolanský nadjezd  
nad olomouckým ná-  
dražím prošel ve  
druhé polovině 80.  
let 20. století  
ojedinělou rekon-  
strukcí.

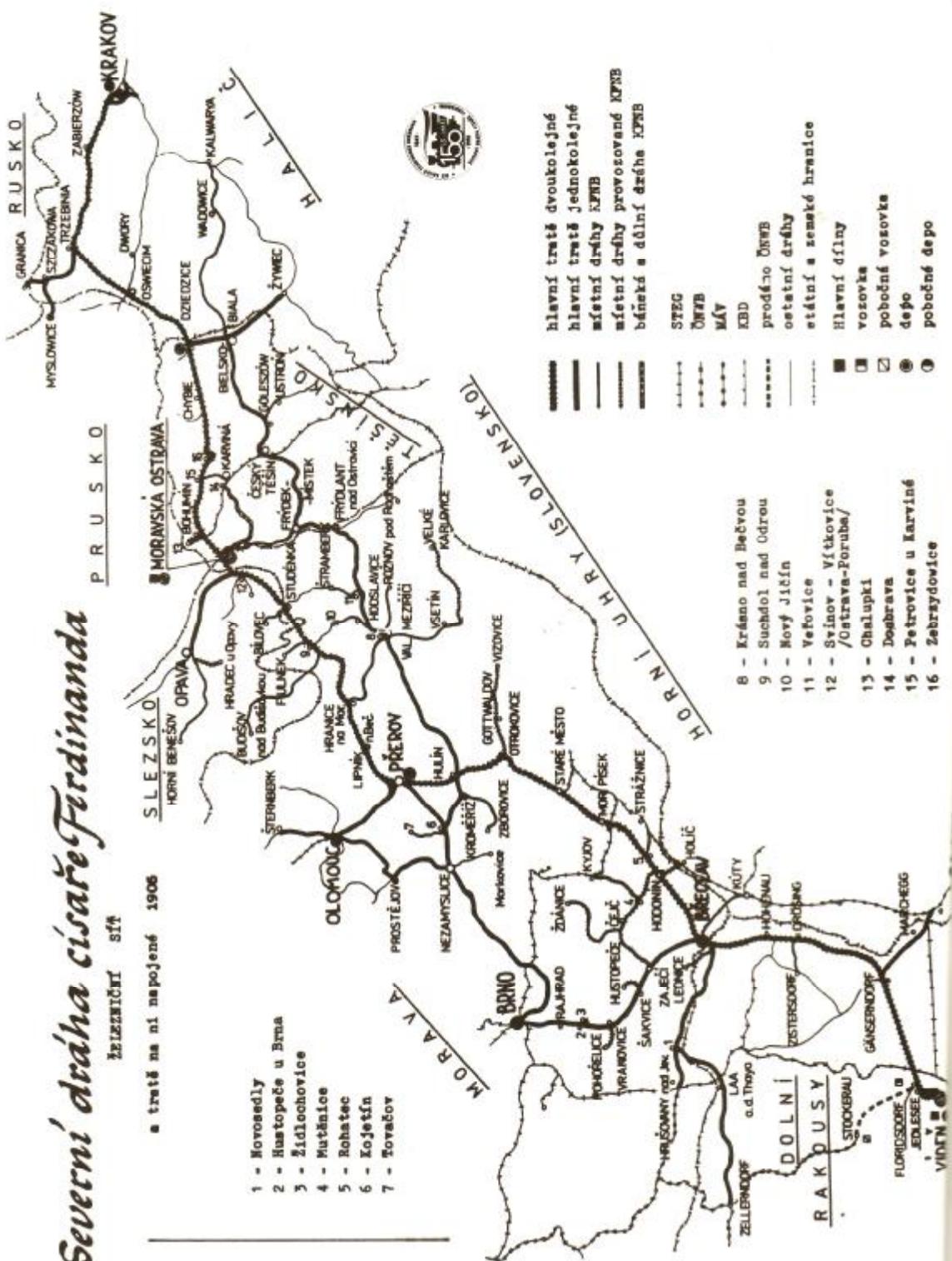


Celé století slou-  
žilo stavědlo 2  
na osobním nádraží  
pod hodolanským  
mostem v Olomouci.  
V rámci dokončení  
výstavby reléového  
zabezpečovacího  
zařízení v roce  
1991 bude demolo-  
váno. Snímek do-  
pravního stanoviště,  
odkud byl řízen  
provoz na jižním  
zhlaví osobního  
nádraží, tak patří  
k posledním.

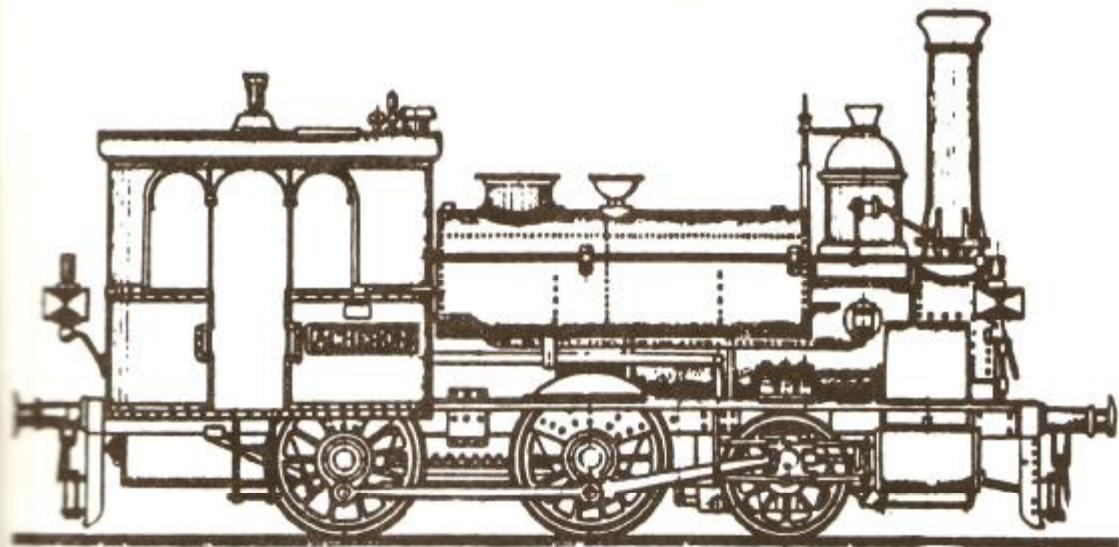
# Severní dráha císaře Friderikanda

řezanecí řif

■ trať na napojení 1906



# *Slovo na rozloučenou*



**P**řehled dat a událostí, spojených s historií trati Břeclav - Přerov - Olomouc, zachytí z větší části pouze to, co ze svých sbírek mohli nabídnout amatérští pamětníci. I přes snahu o maximální přesnost a úplnost alespoň těch nejdůležitějších událostí si publikace nečiní nárok na profesionální dokonalost. Nebylo to ani možné vzhledem ke krátkosti času, který mohl být její přípravě věnován.

Z celé řady těch, kteří se na vzniku publikace podíleli, patří poděkování především panu Miloši Krátkému, který dal autorskému kolektivu k dispozici svou diplomní práci o historii i současnosti trati Přerov - Břeclav, panu Vladimíru Procházkovi, jenž má největší zásluhu na vzniku kapitoly o přerovské železniční stanici, panu Pavlu Hanzalovi, který nabídl svou obsáhlou sbírku cenných informací o minulosti i dnešním dění v lokomotivním depu Přerov, a panu ing. Vladimíru Londinovi, který je spolu s Petrem Blatným hlavním autorem části publikace dotýkající se dějin železnice na Olomoucku.



*Lokomotivy ve výtopně Přerov (stav z roku 1872)*

# Prílohy

Umeno	Výrobní č. /roč výroby	Továrná Struktu- ce	Rekon- strukce	Zrušená	Rada KFB od roka 1873	Rada a číslo od FNB od r. 1881	K-k. St.B	Použití poz.	Majiteľ kol.
SCHWARZWA	199 / 1852	MFwG	1870	1902/06	0	VII 9	-	-	IB
AEGCULLAP	200 / 1852	"	1871	1902/06	0	VII 13	-	-	IB
KREON	242 / 1853	"	1874	1925	VII	IV b 198	289.12	-	IB
BIMAR	81 / 1846	"	1875	1899	IV a.	III a. 51	-	-	IB
CERES	177 / 1851	"	1879	1899	III	III a. 53	-	-	IB
MINERVA	27 / 1847	"	1879	1924	III	III a. 54	289.13	-	IB
MEDEEA	178 / 1851	"	1878	1899	IV	III a. 55	-	-	IB
VENUS	255 / 1850	"	1879	1900	III	III a. 56	-	-	IB
PANDORA	175 / 1851	"	1871	1896	IV a.	III a. 59	-	-	IB
JASON	102 / 1849	"	1873	1896	IV a.	III a. 60	-	-	IB
NESTOR	82 / 1847	"	1867	1900	IV a.	III a. 62	-	-	IB
IRIS	176 / 1851	"	1868	1896	IV a.	III a. 69	-	-	IB
MARS	120 / 1849	"	1868	1896	IV a.	III a. 70	-	-	IB
ARIADNE	179 / 1851	"	1869	1881	IV a.	III a. 71	-	-	IB
ANTILOPE	261 / 1857	Steg (MFwG)		1868	-	-	-	-	IB
ADLER II	B17 / 1867	Steg	-	1925	IV b	III b 1111	-	-	osobní IB
METEOR II	B20 / 1868	"	-	1912	IV b	III b 1114	121. 04	osobní	IB
BEDIHOS	883 / 1868	"	-	?	IV b	III b 1116	121. 06	osobní	IB (MSNB)PKP
CHRILITZ	B84 / 1868	"	-	1923	IV b	III b 1117	121. 07	osobní	IB (MSNB)BBÖ
CHRÖPIN	885 / 1868	"	-	1925	IV b	III b 1118	121. 08	osobní	IB (MSNB)BBÖ
DOLLEIN	886 / 1868	"	-	1912	IV b	III b 1119	121. 09	osobní	IB (MSNB)BBÖ
EYHANOWITZ	887 / 1868	"	-	1925	IV b	III b 1120	121. 10	osobní	IB (MSNB)BBÖ
GETSPITZ	888 / 1868	"	-	1925	IV b	III b 1121	121. 11	osobní	IB (MSNB)BBÖ
KOSTEL	253 / 1869	"	-	1912	IV b	III b 1125	121. 15	osobní	IB
ROHRBACH	257 / 1869	Steg.	-	1905	IV b	III b 1127	-	osobní	IB
LAUCHTL	958 / 1869	"	-	1924	IV b	III b 1128	121. 17	osobní	BBÖ
SCHÖNBRUNN	259 / 1869	"	-	1925	IV b	III b 1129	121. 18	osobní	BBÖ
FREIHEITAU	260 / 1869	"	-	1914	IV b	III b 1130	121. 19	osobní	BBÖ
KOMOŘAU	967 / 1869	"	-	1924	IV b	III b 1131	121. 20	-	BBÖ
HRSUŠČAU	962 / 1869	"	-	1924	IV b	III b 1132	121. 21	-	BBÖ
TÖPLITZ	1383 / 1872	W. N.	-	?	IV b	III b 2 145	121. 33	-	PKP
ATALANTA	11246 / 1873	Steg	-	1914	IV b	III b 2 149	121. 37	-	IB

Iméno	Výrobní č. /roč výroby	Továrná čísla	Rekon- struk- ce	Zrušená	Rada KFN& od r. 1873	Rada KFN& od r. 1873	Kč. st. B	Použití	Uso- voř- koh/ Majiteľ	
AGLAJA II	1247/1873	"	-	1912	IV b	III b 2 150	121. 38	osobní	IB	
THALIA II	1248/1873	"	-	1925	IV b	III b 2 151	121. 39	osobní	BBÖ	
GALICIA II	1249/1873	"	-	1925	IV b	III b 2 152	121. 40	osobní	BBÖ	
BERLIN	1278/1873	"	-	1924	IV b	III b 2 154	121. 40	osobní	BBÖ	
LEMBERG	1285/1873	"	-	1912	IV b	III b 2 161	121. 49	osobní	IB	
BOJO	830/1857	Borsig	-	1877	VII	-	1777	-	-	
TESCHEN	216/1855	Maffei	1876	1894	VII	IV b 178	-	osobní	IB	
BEZOVA	198/1852	MFNG	1877	1907	0	VII	8	-	-	
HERCULES	122/1849	"	1860	1924	0	VII	30	289. 14	osobní	IB
BIALA	215/1852	"	1865	1884	VII	IV b 203	-	-	osobní	IB
HESPERUS	240/1853	"	1865	1882	VII	IV b 205	-	-	osobní	IB
RHÖTUS	170/1857	"	1866	1883	VII	IV b 206	-	-	osobní	IB
BIELEITZ	214/1852	"	1868	1887/95	VII	IV b 219	-	-	osobní	IB
KRAKAU	216/1852	"	1868	1887/95	VII	IV b 220	-	-	osobní	IB
CASAR	249/1853	"	1867	1882	VII	IV b 223	-	-	osobní	IB
TELEMACH	160/1850	"	1869	1897/98	VII	IV b 225	-	-	osobní	IB
THESEUS II	55/1862	Sig. Wien	1875	1900	VII b	IV c 247	-	-	osobní	IB
PATRIA II	59/1862	"	1877	1898	VIII b	IV c 251	-	-	osobní	IB
FRANKLIN	350/1856	MFNG	1875	1898	VIIIA	IV c 259	-	-	osobní	IB
PLINIUS	352/1856	"	1873	1887/95	VIIIA	IV c 260	-	-	osobní	IB
JAMES WATT	360/1856	"	1878	1887/95	VIIIA	IV c 261	-	-	osobní	IB
TITUS	367/1857	"	1874	1887/95	VIIIA	IV c 262	-	-	osobní	IB
LEONIDAS	369/1857	"	1881	1896	VIIIA	IV c 263	-	-	osobní	IB
GERMANIUS	368/1857	"	1877	1900	VIIIA	IV c 265	-	-	osobní	IB
BICUS	387/1857	"	1872	1898	VIIIA	IV c 266	-	-	osobní	IB
HUMBOLDT	358/1856	"	1869	1887/95	VII b	IV c 270	-	-	osobní	IB
LEVIATHAN	351/1856	"	1870	1887/95	VII b	IV c 276	-	-	osobní	IB
MORAZ	373/1857	"	1870	1899	VII b	IV c 280	-	-	osobní	IB
LUNA	372/1857	"	1871	1897	VII b	IV c 281	-	-	osobní	IB
WISERNITZ	650/1868	W. N.	-	-	IX a	Vc 1 331	149. 43	nákl.	(MSNB)PKP	
AETNA II	723/1869	"	-	1926	IX a	Vc 2 342	149. 54	nákl.	BBÖ	
AGAMEMNON	727/1869	"	-	1925	IX a	Vc 2 346	149. 58	nákl.	ČSD 311.3	
HEBE	202/1852	MFNG	-	1878	III	-	42	-	-	IB
PROSERPINE	203/1852	"	-	1878	III	-	43	-	-	IB
DAPHNE	204/1852	"	-	1877	III	-	44	-	-	IB

STAV LOKOMOTIV U KFN& od 1892: VÍDEN 87 ks ● BRÜCLAV 29 ks ● PÍSEK 67 ks ● KRAKOV 42 ks ● MARCHEG 7 ks ● HERŠPICE (BRNO) 6 ks  
 ● OSTRAVA 107 ks ● KRAKOV 42 ks ● MARCHEG 7 ks ● HERŠPICE (BRNO) 6 ks



## *Stav lokomotiv ve výtopně Přerov v r. 1914 (1918)*

**S**everní dráha císaře Ferdinanda měla v provozu 668 lokomotiv vlastních a 216 cizích. Rozdělení podle výtopen bylo následující: Přerov - 132/66 cizích, Krakov 96/10, Moravská Ostrava 126/91, Vídeň 92/36, Břeclav 94/0, Frýdek Mistek 40/8, Brno Ndf 24/1 a Dzieditze 64/4.

### Vlastní lokomotivy v Přerově:

Počet	Uspořádání kol	Řada u KkStB	Řada u ČSD
10	2B	104.32-41	264.613-619 (tm neoznač.), 613 vyřazena v r. 1929
6	2B1	308.06, 13, 507, 510	274.005-007 (1939)
4	2C	111.01-04	365.101-104 (1948)
7	1B	121.08, 16-18, 39-41	
11	C	149.01-07, 09, 18, 20 21	311.301-304, 308, 309, 310 (1937)
22	C	51.99-120	313.046-051, 052-060 (1948)
50	1C	260.37, 38, 40-44 46, 81-90, 92-99 102-121, 204	333.117, 119, 120 121, 141-147, 149 -152, 154-166, 1110-1112 (1960)
8	C	66.30-37	314.317-324 (1966)
14	C	197.09, 23-31, 36, 37, 32-33	310.108, 120-128, 133, 134, 129-130 (1952)
Cizí lokomotivy v Přerově:			
3	1C1	229.44, 123, 142	354.0
16	1C1	429.01-04, 06, 30, 41, 42, 111, 124, 144, 181, 183, 185, 209, 212	354.7
42	1D	170.31, 48, 49, 52-54 63-65, 68, 76, 78, 82- 86, 90-92, 94, 98, 99, 102-105, 125-131, 153, 164, 167-169, 172, 173, 181	434.0
2	B	83.26(Oleg), 36(KTB) 200.0	
3	D	73.255, 368, 442	414.0



**Práhled parních lokomotiv v LD přerov po r. 1945 (neúplný)**

<b>354.</b> 009	21	120	19/930.008	119/312.049	29	69/516.0806	22
<b>15</b>	<b>310.</b> 086	135	22/930.001	<b>422.</b> 001	33	73/516.0451	28
17	99	151	26/930.012	02	43	77/516.0023	29
<b>18</b>	<b>310.</b> 901	211	27/930.005	03	50	88/516.0709	<b>476.</b> 001/931.328
21	02	212	29/923.016	06	53	104/516.0651	02/932.349
<b>23</b>	<b>310.</b> 915	213	31/920.004	12	56	128/516.0698	03/932.350
<b>39</b>	<b>16</b>	<b>413.</b> 098/	32/930.007	14	86	139/821.008	<b>456.</b> 102/926.002
<b>45</b>	<b>344.</b> 003	99/	33/926.009	38	128	133/516.0479	03/926.003
<b>49</b>	<b>334.</b> 003	411. 010/410.075	36/920.010	54	142	146/	05/924.705
<b>63</b>	04	17/410.070	37/923.014	69	210	214/	07/924.107
<b>65</b>	05/412.403	18/410.068	39/920.110	70	<b>434.</b> 118/516.0124	236/	73/924.113
<b>68</b>	08/412.405	46/	42/923.005	79	24/516.0573	241/	14/926.014
<b>79</b>	11/412.461	<b>399.</b> 001/923.001	43/	98	59/516.0796	245/	17/
<b>120</b>	<b>383.</b> 135/412.450	06/923.006	<b>365.</b> 102/716.002	99	67/616.0463	272/	25/716.025
<b>121</b>	59/412.429	<b>387.</b> 006/923.017	03/716.003	109	76/516.0681	268/	39/
<b>127</b>	61/412.475	007/923.018	04/716.004	112	177/517.093	294/	43/924.143
<b>129</b>	96/	08/920.012	07/716.007	113	194/516.0866	307/	52/716.052
<b>142</b>	103/	10/922.017	<b>354.</b> 607/517.003	114	195/414.078	329/	53/726.053
<b>320.</b> 007	104/412.4119	13/932.016	<b>414.</b> 005/312.001	<b>455.</b> 211	<b>434.</b> 24/818.051	<b>477.</b> 003	55/726.055
<b>20</b>	105/412.4120	14/923.007	13/312.053	09	29/516.0510	09	57/716.057
<b>23</b>	122/412.4136	15/925.042	22/312.008	01	27/516.0190	11	58/
<b>27</b>	<b>354.</b> 129	16/923.0	23/312.065	<b>354.</b> 7122	37/516.0197	13	59/
<b>32</b>	86	17/923.003	64/312.0126	<b>423.</b> 006	53/516.0866	15	69/726.060
<b>314.</b> 303	91	18/920.020	75/312.055	20	57/516.0284	18	64/726.064

(pohračování)

66/726.066	<b>555.012/930.248</b>	98/930.2172	160/930.2169	108/935.263	190/935.2179	378/935.2494	41/935.0194	10/935.010
70/726.070	019/930.2109	101/930.2165	164/930.2113	204/935.2196	427/935.2469	143/935.0182	12/935.012	
76/726.076	22/930.2102	102/930.259	167/930.2119	129/935.2114	219/935.2242	437/935.2464	44/935.0184	13/935.013
78/726.078	24/930.2104	106/930.254	169/930.2176	132/935.2108	220/935.2243	441/935.2468	48/935.0181	15/935.015
<b>534.033/935.664</b>	27/930.2105	107/930.260	172/930.2180	135/935.2128	223/	469/935.2466	49/935.0186	17/935.017
339/935.579	30/930.2106	108/930.261	174/930.2182	145/935.2115	231/935.2254	487/935.2574	51/935.0178	18/935.018
352/935.168	31/930.2107	110/930.2122	178/930.2168	147/935.2145	234/935.2267	498/935.2578	58/932.303	21/935.021
353/935.149	35/930.2109	123/930.265	249/930.2249	152/935.2141	247/935.2263	4975.101/935.0116	62/932.309	22/935.022
368/935.186	36/930.292	114/930.2120	286/930.2226	153/935.2144	249/935.2285	03/935.0131	59/932.388	23/935.023
400/935.113	39/930.2126	115/930.263	288/930.2289	155/935.2117	252/935.2272	04/935.0130	92/932.332	24/935.024
499/930.013	41/930.279	134/930.2140	<b>556.013/935.2197</b>	157/935.2148	255/935.2287	05/935.0134	100/932.347	26/935.026
134/918.0728	49/930.213	133/930.2141	20/935.291	162/935.2147	258/935.2266	07/935.0136	105/932.387	27/935.027
137/	51/930.215	134/930.2142	28/935.278	162/935.2130	267/935.2233	110/935.0142	125/932.375	28/935.028
<b>524.187</b>	53/930.2112	135/930.2143	33/935.277	166/935.2153	289/935.2318	13/935.0146	128/932.366	29/935.029
112	54/930.2113	136/930.2144	40/935.240	167/935.2154	290/935.2316	14/935.0147	132/932.370	30/935.030
113	58/930.2115	140/930.2147	45/935.206	168/935.2155	296/935.2326	16/935.0151	135/932.374	32/935.032
114	59/930.2118	141/930.2148	55/935.2116	169/935.2156	304/935.2347	267/935.0157	139/932.395	35/935.035
141	65/930.2157	142/930.2169	59/935.2119	172/935.2158	305/935.2312	27/935.0153	141/932.397	36/935.036
<b>498.101/935.2271</b>	71/930.2116	144/930.2150	60/935.2220	173/935.2159	307/935.2340	29/935.0162	<b>498.001/935.001</b>	37/935.037
04/935.2264	80/930.2127	148/930.261	67/935.2129	175/935.2167	334/935.2342	31/935.0161	02/935.002	38/935.038
05/935.2283	82/930.238	150/930.2128	71/935.231	178/935.2164	335/935.2323	33/935.0155	04/935.004	40/935.040
10/935.2195	83/930.239	152/930.2157	72/935.233	185/935.2173	338/935.2324	357/935.0168	05/935.005	
13/935.2296	84/930.240	153/930.2158	82/935.243	186/935.2171	339/935.2369	38/935.0171	06/935.006	
15/935.2293	93/930.212	158/930.288	87/935.248	188/935.2197	376/935.2402	40/935.0193	09/935.009	





## *Stav lokomotiv v LD Přerov v roce 1978*

Počet	řada	inventární číslo
37	T 679.1	1083-1085, 1126-1130, 1149, 1150, 1153-1155, 1187, 1246, 1256-1259, 1274, 1290, 1291, 1297, 1298, 1300, 1323-1325, 1337, 1360-1363, 1419- 1421, 1445,
16	T 478.3	3042, 3043, 3046, 3047, 3060-3063, 3097-3099, 3100, 3101, (3117 zrušena) 3257, 3361,
3	T 669.1	1030, 1034, 1068,
6	T 458.1	1146, 1147, 1168, 1209, 1216, 1217,
3	T 435.0	091, 134, 132,
4	T 211.0	074, 089, 099, 0108,
5	E 458.0	009, 022-024, 048,
2	475.1	133, 158 (kotel v PLD Šumperk) poslední provozní
4	Kotle	636, 637, 657, 680.



## *Kalendář výstavby trati Olomoucké oblasti*

### LEDEN

- 1. 1. 1849 - Brno - Č. Třebová
- 1. 1. 1871 - M. Ostrava Vítkovice - Frýdlant n. Ostr.
- 2. 1. 1856 - Brno - Střelice - Zastávka u Brna
- 25. 1. 1871 - Okříšky - Jihlava

### ÚNOR

- 6. 2. 1909 - Čejč - Ždánice
- 8. 2. 1871 - Č. Těšín - Žilina
- 26. 2. 1888 - Hanušovice - D. Lipová - Mikulovice

### BŘEZEN

- 4. 3. - 1. 6. 1883 - Kostelec n. H. - Čelechovice n. H.

### DUBEN

- 1. 4. 1883 - Uherské Hradiště - Kunovice
- 1. 4. 1883 - Kunovice - Uherský Brod
- 23. 4. 1871 - Jihlava - Havlíčkův Brod
- 23. 4. 1871 - Znojmo - Okříšky

### KVĚTEN

1. 5. 1841 - Břeclav - Uherské Hradiště
1. 5. 1847 - Lipník n. B. - Bohumín
2. 5. 1937 - Horní Lideč - Púchov
16. 5. 1897 - Zaječí - Hodonín
18. 5. 1908 - Skalice n. Svitavou - Chornice
21. 5. 1871 - Ostrava Přívoz - Ostrava Vítkovice
31. 5. 1901 - Bruntál - Malá Morávka

### ČERVEN

1. 6. 1887 - Kyjov - Kunovice
1. 6. 1888 - Český Těšín - Frýdek Místek
1. 6. 1888 - Kroměříž - Kojetín
1. 6. 1888 - Frýdlant n. O. - V. Meziříčí - Bystřice p. H.
1. 6. 1889 - Hodslavice - Nový Jičín
1. 6. 1892 - Hrachovec - Rožnov p. R.
2. 6. 1900 - Mutěnice - Kyjov
4. 6. 1886 - Zastávka u Brna - Okříšky
13. 6. 1886 - Křižanov - Studenec
23. 6. 1905 - Žďár n. S. - Tišnov
28. 6. 1905 - Opava Východ - Hradec n. Moravici
29. 6. 1892 - Opava Východ - Svobodné Heřmanice

### ČERVENEC

1. 7. 1870 - Olomouc - Nezamyslice
1. 7. 1870 - Olomouc - Šternberk
1. 7. 1885 - Krasno n. B. - V. Meziříčí - Vsetín
2. 7. 1885 - Tišnov - Brno
2. 7. 1896 - Dolní Lipová - Bernatice
7. 7. 1839 - Břeclav - Brno
10. 7. 1886 - Červenka - Litovel
14. 7. 1912 - Kounice - Ivančice - Oslavany
18. 7. 1894 - Šakvice - Hustopeče u Brna
20. 7. 1884 - Kyjov - Bzenec - Písek
25. 7. 1896 - Štramberk - Veřovice

### SRPEN

1. 8. 1914 - Senice n. H. - Litovel
1. 8. 1914 - Litovel předměstí - Mladeč
6. 8. 1897 - Bernartice u Javor. - Javorník
6. 8. 1897 - Velká Kraš - Vidnava
6. 8. 1908 - Frýdlant n. O. - Ostravice
15. 8. 1842 - Přerov - Lipník n. B.
29. 8. 1869 - Brno - Nezamyslice - Přerov

### ZÁŘÍ

1. 9. 1841 - Uherské Hradiště - Přerov
1. 9. 1889 - Prostějov - Kostelec n. H. - Třebovice v Č.
1. 9. 1889 - Skalice n. S. - Třebovice v Č.
1. 9. 1845 - Olomouc - Zábřeh n. M.

- 8. 9. 1900 - Břeclav - Kúty
- 15. 9. 1870 - Brno horní - Brno dolní nádraží
- 15. 9. 1870 - Střelice - Znojmo
- 17. 9. 1895 - Vranovice - Pohořelice
- 24. 9. 1882 - Holešov - Hulín

#### RÍJEN

- 1. 10. 1871 - Zábřeh n. M. - Petrovice n. D. - Sobotín
- 1. 10. 1872 - Olomouc - Krnov - Jindřichov ve Slezsku
- 1. 10. 1888 - Mikulovice - státní hranice
- 1. 10. 1889 - Rohatec - Sudoměřice n. M.
- 1. 10. 1890 - Studénka - Bílovec
- 1. 10. 1895 - Kojetín - Tovačov
- 4. 10. 1905 - Hanušovice - Staré Město p. S.
- 8. 10. 1899 - Vizovice - Otrokovice
- 10. 10. 1887 - Brno - Kyjov (Vlárský průmysl)
- 10. 10. 1887 - Kúty - Veselí n. M.
- 12. 10. 1905 - Luhačovice - Újezdec u Luh.
- 15. 10. 1878 - Valšov - Rýmařov
- 15. 10. 1873 - Šternberk - Hanušovice
- 15. 10. 1891 - Suchdol n. O. - Budišov n. B.
- 15. 10. 1891 - Suchdol - Fulnek
- 17. 10. 1841 - Přerov - Olomouc
- 20. 10. 1895 - Opava východ - Kravaře ve Sl.
- 21. 10. 1928 - Vsetín - Horní Lideč - Brumov
- 24. 10. 1881 - Kroměříž - Zborovice
- 28. 10. 1888 - Uherský Brod - Býlnice - Trenč. Teplá
- 28. 10. 1913 - Kravaře ve Sl. - Hlučín
- 31. 10. 1896 - Mikulovice - Zlaté Hory

#### LISTOPAD

- 1. 11. 1871 - Šatov - Znojmo
- 1. 11. 1872 - Krnov - Opava sev. nádr.
- 1. 11. 1884 - Hranice n. M. - Hrachověc
- 9. 11. 1896 - Moravské Budějovice - Jemnice
- 12. 11. 1904 - Petrovice n. D. - Kouty n. D.
- 15. 11. 1882 - Bystřice p. H. - Holešov
- 18. 11. 1904 - Dobronín - Polná
- 30. 11. 1909 - Nezamyslice - Morkovice

#### PROSINEC

- 1. 12. 1869 - Louky n. O. - Č. Těšín
- 1. 12. 1875 - st. hr. - Jindřichov ve Sl.
- 1. 12. 1880 - Hulín - Kroměříž
- 5. 12. 1880 - Milotice n. O. - Vrbno p. P.
- 8. 12. 1927 - první část a 1. 9. 1929 celá trať Veselí n. M. - Nové Město n. V.
- 14. 12. 1898 - Třemešná ve Sl. - Osoblaha
- 17. 12. 1855 - Bohumín - Petrovice u Karv.
- 17. 12. 1855 - Opava východ - Ostrava Poruba
- 19. 12. 1881 - Studénka - Štramberk - Veřovice
- 20. 12. 1880 - Suchdol n. O. - Nový Jičín město
- 21. 12. 1908 - Vsetín - Velké Karlovice
- 22. 12. 1898 - Havlíčkův Brod - Žďár n. M.





## *Seznam použité literatury*

- Josef Hons a kolektiv: Čtení o Severní dráze Ferdinandově, NADAS, Praha 1990
- Miloslav Štěpán: Přehledné dějiny československých železnic 1824 - 1948, Dopravní nakladatelství, Praha 1958
- Heinrich Kühn: Sto let železnice v přerovském kraji, Přerov 1941
- Autorský kolektiv: Příspěvek k 150. výročí železnice v Břeclavi, Olomouc 1989
- Ing. Jiří Kotrman: 150 let železnice na jižní Moravě, Brno 1989
- Ing. Vladimír Londin, Petr Blatný: 140 let železnice v Olomouci, Olomouc 1981
- Autorský kolektiv: Střední dráha 1963 - 1983, Olomouc 1983
- Miloš Krátký: Posouzení tratě Přerov - Břeclav z hlediska provozně technických a ekonomických a možnosti dalšího rozvoje, diplomová práce VŠDS Žilina 1988/1989
- Ing. Jindřich Bek: Atlas lokomotiv, NADAS, Praha 1979 - 1984
- Karl Gölsdorf: Lokomotivbau im Alt-Österreich 1837 - 1918, Wien 1978
- Johann Stockklausner: Dampfbetrieb im Alt-Österreich 1837 - 1918, Wien 1979
- Časopis Železničář č. 2/1984 a 22/1988, NADAS, Praha
- Jaroslav Školl: Mladá léta železniční stanice Břeclav 1838 - 1847
- Ing. Pavel Halavanja: Sto let dráhy olomoucko-prážské, Olomouc 1945





---

● SPOLUPRÁCE NA TEXTU

Vladimír Procházka, Pavel Hanzal, Leopold Ginter,  
František Zapletal, Kazimír Klíma, Cyril Malik,  
Filip Kazík, Vladimír Wnuk, Miroslav Herzig, Marcel  
Šmid, PhDr. Libor Poláček

---

● FOTOGRAFIE

Josef Kývala, Vladimír Procházka, archív ing. Františka Navrátila, Leopolda Gintera, Zdeňka Nantla, Miroslava Bureše, Vlastivědného muzea v Olomouci a ČSD oblastního ředitelství Olomouc

---

● GRAFICKÁ ÚPRAVA

Vít Stanovský

---

● ODPOVĚDNÝ REDAKTOR

Irena Pospíšilová

---

● TISK

Tiskárna ČSD oblastního ředitelství v Olomouci 1991