

Fotografujeme železnici

Fotografie a železnice mají mnohé styčné body a téměř stejné stáří. Obě jsou dítky průmyslové revoluce... Fotografie výstavby železnic patří k nejstarším fotodokumentům vůbec. Vlaky mají mnoho fanoušků, kteří v nich nalézají jakousi podivuhodnou nostalgii kouzla dálek. Téma „železnice“ je docela široké; jak tedy fotit vláčky, podívejme se na to!



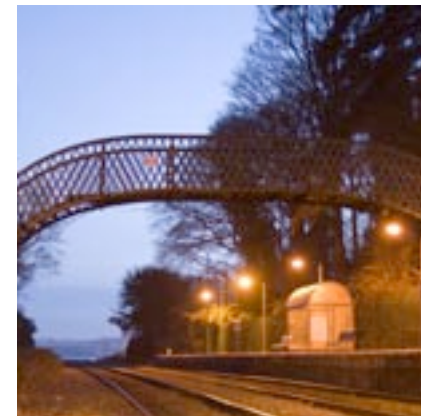
1 Půvab strojů

Snímek lokomotivy nebo železničního vagonu by měl technicky bezchybně a vizuálně zajímavě informovat o jejich vzhledu a charakteru. Fotograf přitom obvykle musí vycházet z daného prostředí a mnohdy nemá na vybranou denní dobu pořízení záběru, protože ta je daná jízdním řádem. Chce-li zachytit určitý typ, je takový fotograf podoben lovcí. Pro perfektní a zajímavý snímek musí řešit otázku úhlů pohledu, nasvícení, lesků, přičemž na zvládnutí úkolu během pohybu vlaku nemá mnoho času.



2 Vlak v krajině

Fotografování železnice má mnohé styčné body s fotografováním krajiny. I když výstavba železnic kdysi znamenala velmi radikální zásahy člověka do přírodního prostoru, v současné době ji vnímáme na rozdíl od dálnic jako organickou součást životního prostředí. A vlak projíždějící krajinou má své osobité kouzlo a stojí za to mu někdy i mávat... ©. Pro fotografa čekajícího na „svůj vlak“ na předem vyhlédnutém stanovišti je nejpodstatnější heslo „Být připraven“.



3 Železnice magická

Svět železnice má mnoho podob, má svá krásně tajemná a okouzující zákoutí, ale i své stinné kouty. Tajemno a magičnost nacházíme zejména v jízdách parních vlaků a historických souprav vůbec a obecně v podvečerní atmosféře. Z fotografického hlediska využíváme pro působivý záběr nejrůznějších principů známých z jiných oblastí dopravní techniky. Na cestách vlakem můžeme programově hledat a objevovat a mnohdy na něco bizarního narazíme zcela náhodně. Náhoda ale pomáhá připraveným ©.

☒ Noční snímek vlaku provedený dlouhým časem, tudíž je vlak pohybově rozostřený. Vlak svým reflektorem osvětlil vjezdové návěstidlo a blesk odpálený na druhou lamelu ještě zvýraznil jeho ramena natřená reflexní barvou. Foto: Martin Válek

Půvab strojů

Parní lokomotiva byla kdysi jedním ze symbolů pokroku, parní stroj přímo jeho ztělesněním. I současné snímky parních lokomotiv mívají svůj symbolický akcent, ostatně i i mnohé jiné železniční stroje jsou vyloženě krásné. Jak co nejlépe zachytit „železného oře“?



1. Mezi příznivci železnice jsou lokomotivy přezdíváné „Brejlovec“ ze všech našich v současnosti provozovaných lokomotiv nejvíce obdivované. Stroj 754.024 projíždí s osobním vlakem podhůřím Šumavy mezi Nýrskem a Dešenicí. Využito podvečerní atmosféry. Foto: Martin Válek

předchází studium předpokládaného stanoviště a určení nevhodnějších světelných poměrů s nutným přihlédnutím k době jízdy vlaku.

Největší úskalí

Největší záludností fotografování železničních strojů není způsob zachycení hran jejího objemu, ale – počasí. Fotograf má vyhlédnuté místo, ví, v kolik hodin vlak projede a jaká bude v tu dobu teoretická světelná situace, ale ono začne pršet. A další jízda vyhlédnutého typu bude třeba za týden... Dalším rizikem může být fotografova bezpečnost – fotograf

Hledání stanoviště

Volba vhodného stanoviště pro fotografování železničních strojů je nesmírně důležitá, neboť jde o výstižné zachycení stroje, jeho krásy, síly a elegance. Stroj by měl být zachycen v typické situaci technicky co nejlépe. Volbou stanoviště bere fotograf v úvahu i estetické působení, přičemž zvlášť důležité je vnímat barvy a kontrasty. Pohled monumentalizuje, přímý pohled může někdy působit nudně, nadhled je vhodný jen někdy a spíše s doplňkem krajiny. Jiné je stanoviště pro detail, jiné pro celek.

Světelné podmínky

Volba světelných parametrů může mít zcela zásadní význam pro hodnocení kvality snímku. Někdy je dokonce nutno počkat na příhodnou roční dobu, kdy bude osvětlení a nezbytné okolí k dosažení fotografy představy co nejpříhodnější. Fotografování vyhlédnutého konkrétního stroje tak může být i časově náročné, neboť snímku



2. Lokomotiva 555.0153 se zvláštním vlakem na „Pražském Semmeringu“, který patří ke zvlášť oblíbeným lokalitám fotografování vlaků. Původně německá lokomotiva, vyráběná za okupace také u nás, patří s počtem téměř 7000 vyrobených kusů k nejčastěji vyrobené řadě parních lokomotiv na světě. Náhled byl v tomto případě velmi vhodný. Foto: Martin Válek



3. Rychlíkové lokomotivy „Albatros“ patřily k našim nejkrásnějším parním lokomotivám. Muzejní exponát 498.022 se zvláštním vlakem byl Martinem Válkem fotografován za stanicí Jeneč.

musí dbát na dodržování příslušných předpisů a zákonů spojených s jeho činností v dané zemi.

Fotografická výzbroj

Použití vhodné techniky na popisnou fotografii železničního stroje vychází z účelu práce a ambicí fotografa. V zásadě pamětní snímky vlaků můžeme fotit s jakýmkoli typem fotoaparátu. Pokud jde o „káčení linií“, které se snadno pozná (a ruší) zvláště na elektrizovaných tratích podle kácejících se sloupů trolejového vedení, řeší se většinou korekcí v počítači, i když by se mohly také používat „shiftovací“ objektivy. Také polarizační filtr by se někdy mohl hodit, pokud je čas záběr komponovat, když je vlak v klidu a fotograf ve vhodném úhlu. □



4. Také detail můžeme na snímcích vlaků dobře uplatnit. Zvlášť efektní je u parních lokomotiv, kde se snoubí technická krása s vyjádřením síly a komplikovanosti stroje. V případě Pendolina ve finském Tampere bylo hlavním záměrem zachytit pozoruhodnou hravost, která se projevila na výzdobě soupravy. Foto: Lenka Scheuflerová

Vlak v krajině

Nejen ve fotografii, ale i v malbě bylo vytvořeno mnoho děl znázorňujících mnohdy ve velice pociťované rovině jízdu vlaku krajinou. I když je vlak technickým prvkem, v přírodním rámci je obvykle vnímán pozitivně jako cosi namnoze půvabného a okouzlujícího. Takový je i náš pohled...



5. Viadukty a mosty konfrontované s jedoucím vlakem patří mezi vyhledávané fotografické objekty. Mezi naše nejkrásnější železniční stavby vůbec patří viadukt u zastávky Novina na Liberecku. Na snímku je s lokomotivou 749.258 v čele rychlíku R 697. Foto: Martin Válek

Volba stanoviště

Fotografování vlaku v krajině může být ryze náhodné, nebo se fotograf zaměří na určitý spoj, což je mnohem komplikovanější, protože musí vycházet z jízdního řádu. Pro získání kvalitního snímku, kdy vlak a krajina jsou v určité sounáležitosti, je především nutné vybrat vhodné místo s rozumným odstupem od kolejí. Svě stanoviště fotograf volí také s přihlédnutím ke světelným poměrům. Z pohybu vlaku krajinou by mělo být zřejmé, že vlak jede. Snímek by měl mít svou logiku v uspořádání, jistý rytmus a řád, který se ne vždy daří zachytit. Vděčný bývá barevný kontrast. Zvláštní kapitolu tvoří snímky historických jízd vlaků, kde mohou vznikat také zajímavé reportáže ze zákulisí.

6. Mezi nejkrásnější, a zároveň nejnáročnější horské tratě v Evropě náleží Arlberská dráha v Rakousku. U snímků vlaků v krajině bývá vhodné používat polarizační filtr. Na snímku mezi stanicemi Roppen a Imst-Pitztal v údolí Innu je lokomotiva Taurus s vlakem EC 160 Maria Theresia. Foto: Martin Válek



Světelné podmínky

K volbě stanoviště fotografa přispívají světelné poměry, u nichž fotograf musí umět odhadnout, jaké nastanou v době předpokládané jízdy vlaku. Z osobní zkušenosti mohu doporučit focení na formát RAW v manuálním režimu, přičemž čas expozice závisí na úhlové rychlosti, dané kombinací rychlosti vlaku a vzdáleností



7. Rakouská Semmeringbahn je první horskou tratí na světě a je dokonce zapsaná na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. U tohoto snímku byl použit přechodový filtr, který dotvořil dramatickou oblohu. Na snímku vlak EC 33 Allegro Stradivari z Vídně do Benátek zdolává stoupání před stanicí Breitenstein. Foto: Martin Válek

fotografa od něho. Při větší rychlosti vlaku sériové snímání zpravidla nemá valný smysl. Nejlepším ročním obdobím pro focení vlaků je jaro a podzim. A také zima má své kouzlo.

Největší úskalí

Největším úskalím snímků vlaků v krajině je určitý chaos v zobrazení. Proto musí být stanoviště pečlivě vybráno.

Fotografická výzbroj

Na snímky vlaků v krajině se může v podstatě využít všech typů fotonářadí, zvláště vhodné jsou ovšem digitální zrcadlovky. Pokud jde o filtry, může se uplatnit polarizační pro ztmavení oblohy a někdy též šedý přechodový. □



8. Velmi krátké ohnisko se u snímků lokomotiv používá zřídka, neboť jim často nesluší. Snímek rakouské elektrické lokomotivy Taurus (latinsky býk) pořízený objektivem s 20mm ohniskem ekvivalentním kinofilmu stroj efektně monumentalizuje, tudíž krátké ohnisko zde bylo velmi příhodné. Ideální nasvícení, působivý barevný kontrast. EC 158 Croatia Martin Válek zachytil na Krauselkause viaduktu na pravé Semmeringbahn.

Železnice magická

Snímky s náladovou atmosférou patří z výtvarného hlediska k nejúspěšnějším, neboť u nich působivá světelná atmosféra má přednost před popisnou informací. Vyjádření atmosféry může snímku vtisknout výrazně emotivní akcent. Takový snímek není objektivní zprávou, ale vtiskává námětu subjektivní pečeť vidění fotografa. Mnohdy tak bývá výpovědí o samotném fotografovi, o jeho citlivosti a vztahu k fotografovanému



Světelné podmínky

Světelné podmínky vycházejí z požadované atmosféry. Mnohé náladové snímky železnice vznikají na rozhraní dne a noci, vděčné jsou také snímky s nočním osvětlením. V těchto případech je zejména důležité, aby fotograf uměl zacházet s pamatry volby expozičního času vzhledem ke svému záměru (rozostření pohybem, blesky na druhou lamelu...). Zdařilé snímky může přinést méně obvyklá atmosféra (mlha, ná-mraza, déšť...).

Největší úskalí

Největším úskalím náladových snímků obecně je nesklouznout ke kýči, tady mám na mysli různé červánky a jitřenky nad jedoucím vlakem. To vše v sobě skrývá potenciální nebezpečí sklouznutí k sentimentu. Pamatujme, že kresba ve světlech musí být, přezáření ve světlych partiích na větší ploše je chybou.

**VENIS DOLOBOR SUMMY
NOS NULLANDIO CON.**

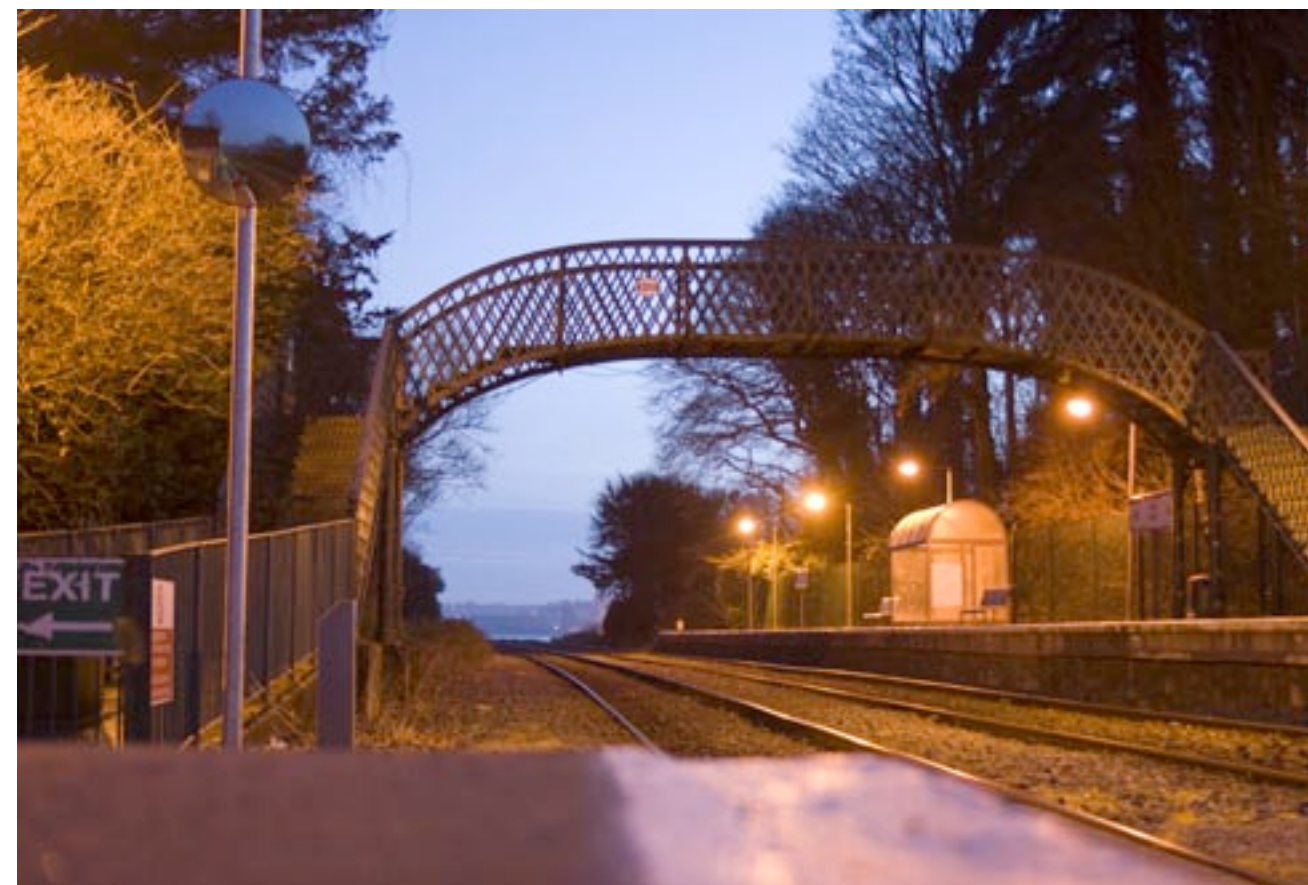


10. Protipólem pohybově rozostřeného vlaku (viz foto na s. ...) je ostře vykreslený vlak, z jehož okna fotograf nasnímal rozostřenou krajinu. Další možnosti je vhodně rozostřit okolí trati v grafickém programu; vlak v České Kanadě. Foto: PS

Volba stanoviště

Volba stanoviště u náladových snímků železnice nevychází ze snahy naplnit svůj katalog typů dalším číslem, ale čistě ze záměru fotografa, který se snaží co nejlépe využít světelných podmínek. Vlaky tak mohou činit jen jakousi kulisu fotografových širších výtvarných záměrů.

9. V mnoha případech atmosféru místa a děje vystihuje pohled člověka. Muž v parním vlaku úzkokolejky na českou Kanadu za Jindřichovým Hradcem. Foto: PS



11. Nejvděčnější vyjádření atmosféry železnice nalezneme na podvečerních a nočních záběrech, kde bývá vhodné konfrontovat různé teploty světla. Ke snímkům pomůže stativ nebo také lavička či beton peronu. Na snímku je zastávka Fota trati mezi Corkem a Cobhem v Irsku. (Zde nás zvláště zaujala informační cedule se sdělením, že „Cestující se v žádném případě nesmí spoléhat, že vlak pojede.“). Foto: PS

Fotografická výzbroj

Na snímky tajemných zákoutí a magických motivů z prostředí železnice se v podstatě může využít všech typů fotonávrhů i fotomobilů. Při zachycení podvečerních a nočních motivů je pochopitelně vhodný stativ, při používání blesku příruční blesk, nejlépe systémový. Omezená barevná škála nebo rytmus u některých motivů může v některých případech přinést velice působivé černobílé ztvárnění. □



12. K působivému vyjádření atmosféry kolem železnice pomáhají převody do odstínů šedi. U mnoha digitálů je možné také volit „historizující“ tón sépie i další barevné tóny, přičemž je možné navolit filtry, které softwarově pozmění snímek přibližně tak, jako kdyby byl použit příslušný optický filtr u černobílého filmu. Na snímku je parní lokomotiva 354.7152 na „Pražském Semmeringu“ v mlze, kterou rozpouští svými paprsky ranní slunce. Foto: Martin Válek

Technika pro fotografování železnice



MUDr. Martin Válek (*17. 3. 1977) se fotografování vlaků jako svému největšímu koníčku věnuje od roku 1997. Vystudoval 1. lékařskou fakultu v Praze a v současnosti se profesně věnuje převážně nefrologii a dialýze. Publikoval několik fotografií v časopisech Železniční magazín a Dráha. Na internetu uveřejňuje fotografie železnic ve své autorské fotogalerii. Odkaz: <http://www.martinvalek.net>

Jaké fotoaparáty pro fotografování světa železnice používáte a proč?

Domnívám se, že k fotografování vlaků je ideální zrcadlovka, v dnešní době digitální. V současnosti fotografuji fotoaparátem Canon 30D. Dříve jsem používal analogový Pentax MZ5N a ještě předtím jsem začínal s ruským Zenitem. Oba v minulosti používané fotoaparáty mne postupně začaly svými možnostmi omezovat. Naopak nyní používaný Canon mi svými možnostmi téměř plně vyhovuje.

Jaké objektivy a proč?

Objektivy používám tři: Canon EF 24–70/2,8, Canon EF 70–200/2,8 a Tokina 12–24/4. Vzhledem k tomu, že při fotografování vlaků jste často omezen výběrem místa, odkud je možno fotografovat, dávám v současnosti přednost objektivům s proměnným ohniskem a výše zmíněné objektivy nabízejí na zoomy dobrou optickou kvalitu.

Jaké fotoříslušenství?

Především je to stativ, který ač není nejlhčí, s sebou téměř vždy nosím, pokud jdu fotografovat. Umožňuje mi přesné nastavení záběru a v okamžiku jízdy vlaku se můžu soustředit již jen na správný okamžik expozice. Práci se stativem mi ještě usnadňuje kabelová spoušť, úhlový hledáček a vodováha do

sáněk blesku. Před objektivem mám pořád nasazený UV filtr. Je to především kvůli ochraně objektivu, když kvůli záběru třeba prolézám houštím... Dále občas používám polarizační a přechodový filtr. A samozřejmě nesmím zapomenout na velmi důležitou pomůcku železničního fotografa – jízdní řád.

Upřednostňujete již pouze digitální záznam?

V současné době ano. Má pro mne dvě hlavní výhody, a to možnost kontroly záběru přímo na místě a pohodlnou a rychlou změnu citlivosti. Fotografuji výhradně na RAW.

Jaký je váš názor na digitální úpravu snímků? Jaký používáte program pro načtení snímků?

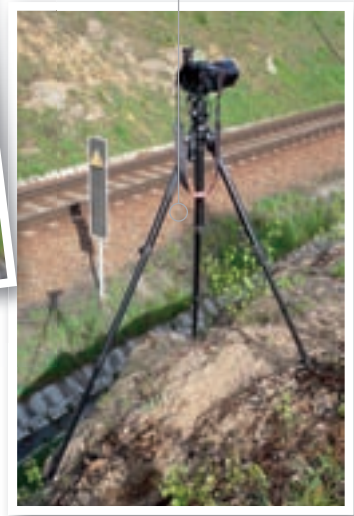
Úpravy by neměly měnit charakter scény – fotografie by neměla lhát. Jiná je situace, pokud je záměrné zkreslení reality autorovým záměrem. V tom případě to však musí být z fotografie jasně patrné. K načtení snímků jsem používal Phase One Capture LE verzi, nedávno jsem si zakoupil skvělý DxO Optics Pro, který považuji za opravdu účinný nástroj.

Jak zálohujete data?

Fotky ukládám na dvou externích discích plus na DVD jako zálohu.



Stativ Manfrotto 055 PROB s hlavou Markins M10
Stativ mi umožňuje přesně nastavit záběr a soustředit se jen na správný okamžik pořízení záběru.



Canon 30D
Zde s nasazeným objektivem Canon EF 24–70/2,8; fotoaparát mne nijak výrazně neomezuje, jen občas bych uvítal, kdyby zvládl více snímků za sekundu.



Kabelová spoušť
Ve spojení se stativem ideální dvojice...

Vodováha do sáněk blesku

Canon EF 70–200/2,8
Můj nejoblíbenější objektiv, který má skvělou optickou kvalitu. Delší ohnisková vzdálenost může dát fotce působivou dynamiku.

Tokina 12–24/4
Nejméně často používaný objektiv, který ale dokáže dát fotografii vlaku jinou perspektivu.

Reflexní vesta
Vstup do kolejiště je mimo veřejně přístupná místa dle zákona zakázán. Železniční fotografové se mu přesto někdy nevyhnou. Aby se člověk ale mohl bezpečně pohybovat v kolejišti, musí o železničním provozu mnoho vědět a bez těchto znalostí je třeba před chůzí po kolejích důrazně varovat, protože ani sebevýraznější reflexní vesta žádný vlak nezastaví.

Jízdní řád „Bible“ železničního fotografa...

Fotografujeme železnici pro 3D

Ing. Milan Šimůnek, Ph.D. (*1975) ve svém volném čase realizuje projekt virtuálního modelu Prahy, který má navíc umožnit 3D výlety do různých epoch. Zatím můžeme na jeho webu vidět Vinohrady a Žižkov a okolí Hlavního nádraží. Zeptali jsme se, jak modeluje svět železnice?

Máte nějaký sen o ideální fototechnice pro focení železnice?

Fullframovou zrcadlovku asi se 12–14 megapixely, s rychlostí snímání 8–10 snímků/s a s cenou pod 40 000 Kč.

Co je podle vás hlavním problémem fotografování železnice, na co klást hlavní důraz?

Já se při fotografování snažím zachytit vlak v sepjetí s prostředím – krajinou, kterou projíždí. Proto hlavní důraz kladu na výběr místa, odkud fotografovat. Největší problém je počasí. Na rozdíl od krajinářů, kteří si mohou okamžik stisknutím spouště zvolit například podle dramatickosti oblohy nebo nasvícení krajiny, musí železniční fotografové stisknout spoušť v okamžiku, kdy jim vlak projíždí před objektivem. Pokud v tomto okamžiku přijde nevhodný mrak, může to znamenat, že za fotografií pojedete znovu.

Máte hezké webové stránky... Jak jste si je dělal, v jakém programu?

Děkuji za pochvalu. Web jsem si navrhoval sám a snažil jsem se o co nejjednodušší design, aby vynikly fotografie a divák nebyl rušen zbytečnými prvky. Kód píšu ručně.

Pokud má někdo osobní web s fotkami, čemu by měl při výběru a udržování stránek věnovat podle vás největší pozornost?

Sebekritickému výběru fotografií. Rozhodně není vhodné dávat na web vše, co člověk vyfotil. Méně je v tomto případě více.

Děkuji za rozhovor. □

Pavel Scheufler
www.scheufler.cz



Modelování

Vytváření virtuálního modelu železničního vozidla lze rozdělit do čtyř fází – příprava podkladů, modelování kostry, příprava textury a „obalení“ kostry modelem texturou.

Příprava

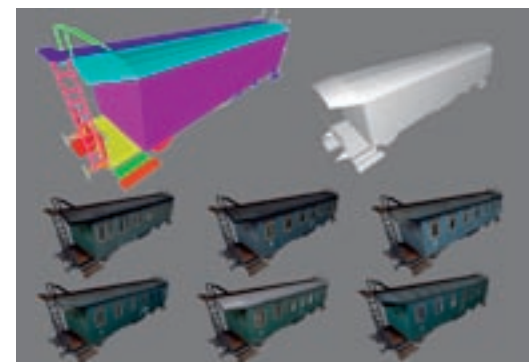
Podobně jako v klasickém modelářství musíme nejprve shromáždit poklady. Nejdůležitější jsou rozměry a přehledný nárys, půdorys a bokorys nebo přímo tovární výkres. Užitečné může být seznámení s historií modelovaného typu, s jeho různými vývojovými variantami a případně rekonstrukcí.

Modelování kostry

Základní tvar se vymodeluje pomocí sítě bodů a spojnic mezi nimi (viz obr. 15). Body umísťujeme libovolně do prostoru a spojnicemi vyjadřujeme hrany. Plocha mezi spojnicemi musí být rozdělena na trojúhelníky, které jsou základním stavebním prvkem. Postupně přidáváme další a další trojúhelníky různých velikostí, až dosáhneme požadovaného tvaru. Zaoblené tvary a kola je nutné aproximovat dostatečným počtem trojúhelníků. Čím je trojúhelníků více, tím je výsledek lepší, ale zároveň více zatěžuje grafický procesor při pozdějším vykreslování. Je-li naším cílem model jedné konkrétní lokomotivy, můžeme vymodelovat každý detail a použít třeba i milion trojúhelníků. Modelujeme-li město, ve kterém se mají pohybovat stovky dopravních prostředků, máme na každé jednotlivé vozidlo k dispozici kolem jednoho tisíce trojúhelníků a to nutně vede ke zjednodušování.

Textura

Textura se používá pro „obalení“ kostry modelu. Textura je podobná archu vstříhováanky před složením (viz obr. 16). Pro každou část povrchu modelu musí existovat na textuře místo, ze kterého



↑ 17. Varianty pro železniční vagon

↑ Foto 15

↓ Foto 16



se použije kresba. Pro každý trojúhelník z kostry určíme oblast textury, která bude na tento trojúhelník obtisknuta. Určit tuto oblast pro každý z tisíců trojúhelníků tvořících model je poměrně pracné. Texturu tvoří „výstřížky“ z různých fotografií vhodné poskládané do obdélníkového formátu. U složitějších textur zabere čas vymyslet vhodné rozmístění jednotlivých výstřížků, aby se nepřekrývaly, a přitom vyplnily co nejlépe danou plochu. U každého výstřížku se musí zcela odstranit distorzni vady objektivu a perspektivní zkreslení. Zároveň je třeba editovat histogram a vyvážení bílé, aby v všech výstřížcích byly navzájem v souladu. Zvláštní péči je nutné věnovat místům, kde bude na modelu jeden výstřížek přecházet na druhý, aby tyto „švy“ nebyly patrné. Dobře udělanou texturou lze opticky vylepšit model i v případě menšího množství použitých trojúhelníků. Opět platí, že čím větší je textura, tím je výsledný model lepší, ale o to více zabere místo v (omezené) paměti na grafické kartě.

Fotografování

Focení pro texturu má svá specifika. Kompozice snímku nebo vypálená obloha nejsou podstatné, protože fotografie se vystřihne pouze pož část. Zejména černé parní lok se fotí obtížně. Při focení je nutná zatažená obloha. Při slunci každý výstupek navíc vrhá stín, který je pak nutné pracně retušovat. Na jeden model je třeba nafotit desítky až stovky fotografií, někdy z poněkud krkolomných pozic. ISO je vhodné nastavit nízké a neměnit jej v průběhu snímání jednoho typu. Výhodou je zoor velkého rozsahu a redukce vibrací. Ne vždy se podaří nafotit všechny strany nebo detaily, protože lok motiva stojí u zdi nebo jsou za připojeny vagony. Také se střetává problém. Nezbyvá než počkat na další parní víkend a doufat, že vyjde počasí – tedy zatažená obloha. Někdy uplyne rok i více, než

podaří připravit celá textura a model dokončit. Postupně lze také vytvářet „knihovnu“ různých prvků, jako jsou střechy, nýtované plechy, kola, spřáhla, nárazníky apod. Do určité míry jde pak při vytváření textury použít i vhodně zvolený náhradní prvek.

Výsledek

V profesionálních firmách jsou specialisté na přípravu textur a specialisté na modelování kostry. S trochou shovívavosti k výsledku se lze naučit oboje a s rostoucí zkušeností se i zkracuje doba celkové práce. Za předpokladu, že jsou už k dispozici všechny potřebné fotografie a výkresy, mi pro středně složitý model dopravního prostředku trvá příprava textury přibližně 8 hodin a stejně tak i následné modelování kostry a její obalení texturou. Podobně jako železniční modely se vytvářejí i modely dalších dopravních prostředků, drobných objektů a modely významných budov. Přestože vyrábím 3D model Prahy, občas rád utíkám k modelování vagonu nebo lokomotivy... Další ukázky k tomuto článku a výsledky dosavadní práce jsou na www.Praha4D.net/fv08. Děkuji také všem, kteří mi pomohli při získávání podkladů pro práci na virtuálním modelu Prahy.

Milan Šimůnek

↑ Hlavní nádraží v Praze směrem od tunelu

← Hlavní nádraží v Praze směrem k tunelu

↓ Malý žertík, víceméně nepravděpodobný: vláček na Vinohradské třídě u náměstí Jiřího z Poděbrad

