

Železničář

10. SRPNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



16
ROČNÍK XXIV

zeleznicar.cd.cz | www.cd.cz/facebook

6-7

ROZHOVOR

Vladimír Štochl vede ústecké Regionální obchodní centrum už několik let. Jeho lidé zajišťují především tvorbu jízdního řádu regionální dopravy či opatření k výlukám SŽDC. Hovořil však i o dalších záležitostech.



8-9

ZPRAVODAJSTVÍ

Do Česka se v únoru 2018 vrátí opravený čelní i vložený vůz jednotky **Pendolino**, poničený při nehodě na přejezdu u Studénky v červenci roku 2015. Italové právě dokončili svařování skříně.

11-14

TÉMA

Od první jízdy luxusních **mezistátních expresů** letos uběhlo už 60 let. Na železnici vyrazily v době, kdy se podařilo odstranit nejvážnější škody po světové válce a kdy Evropa zažívala hospodářský boom.



15

PROVOZ A TECHNIKA

České dráhy vylepší park posunovacích lokomotiv. Starší vozidla budou nahrazeny moderními dieselelektrickými posunovacími stroji **EffiShunter 300** řady 794 z produkce společnosti CZ LOKO.

16-17

RECENZE

Jak se povedla série **dokumentů o železnici**? Diváka zabaví na pár večerů, ale také se mnohé dozví a budou mít zase po čem toužit – po cestách na kouzelná místa.



18-19

CESTOPIS

Necelé dvě desítky kilometrů od jižního okraje Ostravy se nachází malebný mikroregion **Bílovecko**, který je ideální pro pěší výlety nebo cykloturistiku. V jeho sousedství pak najdeme Studéncko a Kopřivnicko. Jejich návštěva se vyplatí.

20-21

HISTORIE

Horské oblasti Slovenska byly ještě před pár desetiletími propletené úzkorozchodnými železničkami. Slávu železničářů, dřevorubců a jejich nesmrtelné techniky však dnes připomíná jen **skanzen Kysuckého muzea** ve Vychylovce.



Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Petr Slonek | **VEDOUČÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** SevenArt, s.r.o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJÍ: České dráhy, a.s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

TITULNÍ FOTO: MICHAL MÁLEK, RegioNova přijíždí ke starým mechanickým závorám, jež zůstaly i po rekonstrukci náhodského nádraží zachovány.



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Fotografie svého manžela Petra a vnuka Matyáše nám zaslala **Veronika Malá**. Zachytila, jak to u ní doma vypadá, když se oba sejdou. Prohlížíjí a čtou si Železničáře nebo si povídají o mašinkách. Manžel léta pracuje jako strojvedoucí u Českých drah. To **Pavel Slaviček** zvětčil počátkem července u nádražní budovy ve Mšeně na Mělnicku motorový vůz řady 854 krátce před odjezdem.



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

hlavní úloha úseku techniky, servisu a správy majetku ČD v oblasti kolejových vozidel je starost o jejich provozuschopnost, spolehlivost a především bezpečnost. Denně vypravíme kolem 7 000 vlakových spojů. Tisíce našich pracovníků v různých místech denně připravují a obsluhují stovky vozidel. Je to rutinní, obětavá práce, mnohdy v nelehkých podmínkách. Pracují na jedné straně s tou nejmodernější technikou, na straně druhé s vozidly 50 let starými. Chci jim touto cestou poděkovat.

Je pravdou, že obnova naší flotily kolejových vozidel nejde takovým tempem, které bychom si přáli. Ne všechna naše vozidla odpovídají svojí technickou úrovní i komfortem cestujícím 21. století. Je to dáno zejména skutečností, že ještě na přelomu tisíciletí nedocházelo k plynulé obnově vozidel na železnici tak, jak tomu bylo například u našich německých a rakouských sousedů. Důležité je, že vedení ČD v posledních letech tento trend změnilo.

Všichni si uvědomujeme, že modernizace kolejových vozidel je nezbytným předpokladem pro udržení konkurenceschopnosti ČD a je pro nás prioritou číslo 1. Dokazují to také nedávná rozhodnutí představenstva v oblasti nákupu nových vozidel i v pokračující modernizaci. Naši snahou je použít finanční prostředky z mimořádných výnosů, například z prodeje nádraží a dalšího nemovitého majetku, právě na nákup a modernizaci vozů. ČD rozšiřují flotilu hnacích vozidel o 10 třísystemových lokomotiv Siemens - Vectron, které budou nasazeny na významný spoj Praha - Berlín - Hamburk od poloviny prosince tohoto roku. Osobně jsem se na konci července ve výrobním závodě Siemens v Mnichově přesvědčil, že lokomotivy jsou již vyrobeny a budou postupně dodány na podzim.

Jsme ve druhé fázi veřejné zakázky na dodávku 50 osobních vozů pro mezinárodní přepravu. Nabídky dodavatelů očekáváme do konce srpna. Vypsali jsme veřejnou zakázku na dodávku 10 dvouvozových dieselových jednotek pro trať Praha - Kladno. Předpokládám, že ještě během tohoto léta objednáme 9 dvouvozových elektrických jednotek RegioPanter na základě vysoutěžené rámcové smlouvy. Tyto jednotky jsou zvažovány pro Plzeňský kraj k nasazení na trati Plzeň - Horažďovice už v závěru příštího roku. Naše dceřiná společnost DPOV Písek zahájila minulý měsíc práce na významné zakázce, a tou je modernizace interiérů naší vlakové lodi - jednotek Pendolino.

V září, na tradičním Dni železnice, bude prezentována první jednotka a věřte, máme se na co těšit. Modernizace všech sedmi jednotek pak bude dokončena v červenci příštího roku, a to včetně té, která bude opravena po havárii ve Studénce před dvěma lety. Vedle Pendolina modernizuje DPOV také 25 osobních vozů, které budou postupně nasazovány na spoji Praha - Mnichov. Nesmím také zapomenout na 12 posunovacích lokomotiv, které nám dodá společnost CZ LOKO v následujících 18 měsících.

To jsou tedy již nasmlouvané dodávky. V závěru letošního roku však vedení ČD počítá s vypsáním dalších veřejných zakázek na dodávky nových moderních kolejových vozidel pro regionální i dálkovou dopravu, se kterými počítáme v plánu obnovy vozidel v příštích 5 až 15 letech. Budou to především elektrické, dvou- až sedmivozové jednotky, osobní vozy i lokomotivy pro dálkovou dopravu.

Zajímavostí je, že ČD chtějí reagovat na vývoj v oblasti železniční techniky a ve spolupráci s ministerstvem dopravy a SŽDC chystají výrazné omezení nákupu dieselových vozidel ve prospěch moderních hybridních jednotek - jedná se o kombinaci elektrického a bateriového pohonu. Ale o tom někdy příště.



Miroslav Kupec

Člen představenstva ČD
zodpovědný za úsek techniky,
servisu a majetku.



V nemocnici v Havlíčkově Brodě jsou další monitory dechu

Novorozené děti v Havlíčkově Brodě hlídá od 20. července patnáct nových monitorů dechu, které mohly být zakoupeny díky sponzorským darům několika firem, mezi nimiž nechyběl ani národní dopravce. České dráhy poskytují tyto finanční prostředky v rámci své společenské odpovědnosti. Nové monitory dechu dětskému oddělení Nemocnice Havlíčkův Brod, kde budou tyto přístroje hlídat nově narozené děti ohrožené syndromem náhlého úmrtí, předal za ČD člen představenstva Michal Štěpán. Patnáctku zcela nových přístrojů převzala z rukou dárců v prostorách dětského oddělení Nemocnice Havlíčkův Brod primářka oddělení Magdalena Chvílová Weberová. Zprostředkování darování monitorů dechu mezi dárci a nemocnicemi zajišťuje brněnská Nadace Křižovatka, jejíž ředitelka Štěpánka Pokorníková potvrdila, že díky řadě dárců se daří postupně obnovovat tyto přístroje v nemocnicích téměř v celé ČR. (mah)

Platit kartou ve vlacích ČD bude již zcela běžné

České dráhy po roce a půl testování postupně nasadí do provozu 382 terminálů pro bezhotovostní platby ve svých vlacích. Nejdříve – během srpna – by měly terminály zamířit do Bohumína, odkud budou vysílány na vlaky SC Pendolino. Dále budou vybaveni průvodčí z Břeclavi, a cestující tak budou moci platit bezhotovostně i ve vlacích railjet. Následovat bude i doprovod vlaků v Praze, Chebu a v dalších stanicích, který obsluhuje spoje EC, IC a další vlaky vyšší kvality. Bezhotovostní platba je služba, kterou chtějí České dráhy nabízet jako jednu z možností hrazení jízdného a zvýšit tak komfort cestování. Nasazení do ostrého provozu předcházelo zhruba rok a půl testování pomocí asi 20 terminálů, na něž cestující mohli narazit například při cestě mezi Břeclaví a Prahou ve vlacích railjet a EC. Další terminály byly v Chebu, odkud vyjížděly na testování ve vlacích SC Pendolino a 14 terminálů pak bylo využito v regionální dopravě v Olomouci, například na tratích mezi Olomoucí a Opavou nebo Prostějovem a Červenou. (red)

Bezdružické opět lákalo

Bezdružické parní léto si začátkem srpna odbylo své druhé a tedy letošní poslední dějství. A zatímco první akce byla poznamenána absencí parní lokomotivy, na druhé už se na trati z Bezdružic do Cebiví pyšnila lokomotiva řady 313.902 (pod číslem 88 3627 Deutsche Reichsbahn). V obou případech ale hrál hlavní roli i dieselový Hektor T435.0145. Začátkem srpna musel být zařazen z bezpečnostních důvodů – na Tachovsku panovalo sucho a parnička by mohla zapálit okolní pole. V kopcovitých úsecích tedy Hektor sloužil coby postrk. Podle Marka Plochého, manažera ČD Nostalgie, se na obě tradiční západočeské akce vypravily tisíce lidí. Výlety po lokálce navíc okořenilo přepadení vlaku banderovci v údolí říčky Hadovky anebo vystoupení Švejk Bandu a taneční skupiny Althea. Kromě nostalgických souprav spojujících Bezdružice s Cebiví, respektive Kokašicemi, jezdil do Teplé i zvláštní výletní autobus Karosa ŠL. (hol)



Dopravní vlaky projedou stovkou

Železnice z Nymburka do Mladé Boleslavi, jedna z nejvíce zatížených jednokolejných tratí na našem území, se může od května pochlubit zvýšenou kapacitou. Doprava je v tomto místě nyní plynulejší, komfortnější a bezpečná. Projekt zahrnoval stavební úpravy splňující zvýšení rychlosti v dopravních na 100 km/h a vybudování nového traťového a staničních zabezpečovacích zařízení mezi Luštěnicemi a boleslavským hlavním nádražím. Nová je i výhybna Bezděčín, což umožnilo vložení dalších tras nákladních vlaků a přispělo k plynulejšímu průjezdu souprav. V celém úseku bylo modernizováno zabezpečovací a sdělovací zařízení včetně informačního systému pro cestující. Projekt vyšel na bezmála miliardu korun, z toho zhruba tři čtvrtě miliardy dodala EU. (hol)



parní léto



FOTO: ČD

Příští rok čeká stanici Jaroměř oprava

Jaroměřské nádraží na Královéhradecku již nevyhovuje požadavkům na moderní cestování, a v příštím roce se proto chystá jeho kompletní rekonstrukce. Jde zejména o nízká nástupiště, která neumožňují bezbariérový nástup do vozidel, ač již nějakou dobu do Jaroměře zajiždějí z Pardubic a Hradce Králové nízkopodlažní jednotky RegioPanter. Po rekonstrukci mají v Jaroměři vzniknout dvě zastřešená ostrovní nástupiště s výtahy, přístupná podchodem z výpravní budovy. Dvě nástupní hrany budou rozděleny cestovými návěstidly, takže u jedné bez problémů zastaví dva vlaky. Opraveno bude kolejiště včetně obou zhlaví, která umožní zvýšení rychlosti vjezdu a odjezdu na jednotlivé koleje u nástupiště. V současnosti lze z Hradce Králové vjet do stanice rychlostí 100 km/h pouze po přímé koleji, a na ostatní koleje pouze čtyřicítkou. Nově by se mohlo vjíždět rychlostí od 50 do 80 km/h. Ve směru Stará Paka vzrostou rychlosti na 50 až 65 km/h, na trutnovskou stranu vlaky pojedou až 75 km/h. Veškeré stavební práce jsou plánovány na rok 2018. V příštím roce tak lze očekávat řadu dlouhodobých výluk. (HaM)



Zájem lidí o Jízdenku na léto stoupl již o čtvrtinu

I letos pokračuje rostoucí zájem o zvláštní prázdninovou Jízdenku na léto. Za první měsíc prodeje se zájem o ni zvýšil oproti minulému roku o čtvrtinu. Jízdenka na léto umožňuje po dobu 7 nebo 14 dní libovolné cestování spoji Českých drah bez omezení počtu jízd nebo ujetých kilometrů. S Jízdenkou na léto lze v době platnosti neomezeně cestovat všemi vlaky ČD, lze s ní ujet libovolný počet kilometrů a kdekoli vystoupit a znovu nastoupit do jakéhokoli pravidelného spoje. Pouze v povinně místenkových vlacích je třeba dokoupit rezervaci. Nabízena je ve dvou verzích s platností 7 nebo 14 po sobě jdoucích dnů. Je nepřenositelná, vystavena na jméno a je platná pouze s osobním dokladem. (red)

Vzhledem k rozsáhlé výlukové činnosti v brněnském železničním uzlu, která začala 3. června, aktivoval národní dopravce České dráhy na židenickém nádraží nově i mezinárodní pokladnu. Ta si již získala své zákazníky, neboť ve stanici zastavují všechny dálkové spoje EuroCity a railjet směřující jak na Slovensko, tak do Rakouska. Rozhodnutí o otevření mezinárodní pokladny padlo i vzhledem k velkému sídlištím nacházejícím se v severním sektoru jihomoravské metropole. S provozem mezinárodní pokladny v Židenicích se počítá minimálně do roku 2019. Příští rok začne v Brně opět další půlroční plánovaná výluka, která bude završena celoročním vyloučením železničního provozu brněnského hlavního nádraží v roce 2019. Pokladna je již dnes obsazena jak „vnitrostátním“, tak i „mezinárodním“ pokladníkem, který má navíc zkoušky z němčiny nebo angličtiny. Podle sdělení pracovníků pokladny ze Židenic mají zákazníci největší zájem o Včasné jízdenky Evropa a jízdní doklady City Star pak do sousedních zemí s akcentem na Slovensko, Rakousko a Polsko. (mah)

V Brně-Židenicích nově i mezinárodní jízdenky



Důležité slovo má kraj, tedy náš zákazník

Vede ústecké Regionální obchodní centrum (ROC) už několik let. Jeho lidé zajišťují především tvorbu jízdního řádu regionální dopravy, opatření k výlukám SŽDC, propagaci Českých drah v regionu a spolupráci s partnery. Vladimír Štochl ale jedná často s tamním krajským úřadem, který objednává veřejnou dopravu. Co může sever Čech nabídnout turistům a jak národní dopravce podporuje rozvoj turismu?

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Čím je Ústecký kraj dopravně jedinečný?

Má nejhustší železniční síť v porovnání s jinými kraji. Nedá se však říci, že by na ní jezdilo nejvíce vlaků. Denně však vypravujeme okolo devíti set vlaků, což je v porovnání s celou republikou hodně. Vždyť celkově České dráhy denně vypraví přes sedm tisíc spojů. Dalším specifikem je polycentrické uspořádání kraje, které na rozdíl od většiny ostatních, kde je dominantní zpravidla jediné centrum – krajské či hlavní město, má center hned několik. U nás je to tak, že se v takřka všech směrech jedná o příměstskou dopravu okolo center, kterých je v kraji asi třináct.

Když jsme u těch specifíků, která z linek je nejzajímavější?

Jednoznačně U28 spojující Děčín s Rumburkem jedoucí přes německé Bad Schandau a Sebnitz. Za hranicí kopíruje národní park Saské Švýcarsko. Převážně jde o turistickou linku, nicméně na žádost místních samospráv jsme nedávno rozšířili ranní spojení mezi Rumburkem a Děčínem. Využívají ji tedy i školáci a lidé dojíždějící do zaměstnání. Mezi dalšími lze jmenovat linky vedoucí do Lužických a Krušných hor, křižující České středohoří a Polabskou nížinu a rovněž podřípské lokálky.

S jakými problémy se nyní ústecké Regionální obchodní centrum potýká?

Klasika. Výlukové činnosti, s nimi mají problémy i kolegové v jiných krajích. Po dohodě se správcem infrastruktury se snažíme výlukovou činnost přesouvat do méně frekventovaných časových poloh. Ne vždy se to daří, ale alespoň můžeme na jednom rameni sloučit více výluk. Raději uděláme jednu výluk na kratší období. Zrovna nedávno platil v okolí Lovosic každý den jiný výlukový jízdní řád, neboť tam Správa železniční dopravní cesty postupně zapínala zabezpečovací zařízení. A na to všechno u nás musíme pamatovat.

Jak na to reaguje objednatel, tedy kraj?

Musí to přijmout. Samozřejmě už přemýšlel o tom, že by některé vlaky, které jsou zasažené dlouhodobou výlukovou činností, přestal objednávat a nahradil je autobusy. Nic jiného než jednání nám v tomto případě nezbývá, poslední slovo má kraj, tedy zákazník ČD.

Na Ústecku jsou zintegrovány i lodě. Jak je to s vlaky?

Existuje ještě prostor pro rozšíření?

Popravdě řečeno, lodě jsou hodně velké specifikum, ale v zásadě se jim přizpůsobovat nemusíme. Integrace funguje bezvadně, neboť jsou v ní zapojeny všechny osobní vlaky, které objednává kraj, a rychlíky z objednávky ministerstva dopravy, vyjma vlaků kategorie EuroNight a EuroCity. Zastavují jen v Ústí nad Labem a Děčíně. Rozšiřování je možné bylo, vždy záleží na finanční kondici objednatele. Pro příklad: přestože jsme měli připraveny posilové spoje na ranní a odpolední špičky v úseku mezi Ústím, Teplicemi anebo Lovosicemi, kraj od záměru ustoupil. Příští rok tak jen rozjedeme letní spojení Ústí s Drážďany.

Zimní kometu přetočíte do léta?

Přesně tak. V zimě vozíme desetivozové soupravy na adventní trhy. Dopoledne nasednete a odpoledne vyjedete zpět. V každém spoji vezeme přes osm stovek lidí. Letní obdoba není početně stejná, proto do Německa příští rok vyrazíme jen s pěti vozy. I v létě ale umí Drážďansko nabídnout řadu turisticky atraktivních míst.

Co může nabídnout Ústecko nejen turistům z Německa?

Jednoznačně České Švýcarsko, zajímavé jsou ale i Lužické hory, kam de facto ke všem rozhlednám vede železnice. V tomto smyslu doporučuji vyjet vlaky na lince U8 z Děčína a dále pěšky k cílům, které jsou vzdáleny do pěti kilometrů. Uděláte si krásnou procházku. Osobně vřele doporučuji rodinám s dětmi.

Je atraktivita znát i na obsazenosti vlaků?

Samozřejmě. Zejména o víkendů a v létě jsou čísla přepravených hodně vysoká. V zimě naopak lidé cestují do Jedlové na běžky. Obecně vzato počty cestujících rostou.

Pokud jede větší skupina, dokážete pružně zareagovat a vlak posílit?

Posilování nám vzhledem k využívání motorových a elektrických jednotek příliš nejde, ale například na lince U28 dokážeme částečně zdvojit motorové jednotky Desiro. Podobně se snažíme na jiných linkách zdvojit jednotky nebo na ně nasazovat vozy s větší kapacitou cestujících a omezenou i pro kola.

I na Ústecku je rozšířená služba ČD Bike. Je o půjčování bicyklů zájem?

Ano. Dokonce jsme letos otevřeli čtyři nové pobočky k Děčínu, Ústí a Lovosicím. Nově si lidé mohou bicykly půjčit v Litoměřicích městě, Rumburku, Lounech. V Žatci se mohou kola jen vracet. Ve vybraných půjčovnách lze kromě kol pro dospělé zapůjčit i kola dětská, elektro-kola nebo koloběžky. Je to zajímavý projekt, který dobře funguje.

Tlačí kraj na ČD, aby nakoupily nové a komfortnější vozy, třeba i s větším místem pro kola?

Co se týče splnění závazku do roku 2019, pak ten jsme splnili. Jezdíme u nás RegioPantery, RegioSharky a Desiry pronajatými od Deutsche Bahn (DB). Spolupráce s Němci je dobrá, dokáží nám

**Běžně se
dražní vozidla
odepisují třicet let a ještě
jsem neviděl veřejnou zakázku
v takové délce. Nikdo neví, co
se bude dít. Nemáte žádné
záruky. Osobně si myslím, že
by se měl soutěžit dopravce,
který kýženým vozovým
parkem disponuje.**



VLADIMÍR ŠTOCHL

Narodil se v Děčíně a absolvoval průmyslovou školu strojní a dopravní tamtéž. Následovala studia na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině a na Univerzitě Pardubice. U ČSD/ČD působil na pozici výpravčího a lektora DVI. Pracoval i na ministerstvu dopravy, ale vrátil se zpět k ČD na pozici ekonoma pro osobní dopravu do Obchodně-provozního ředitelství Ústí nad Labem (OPŘ), od té doby zastával různé pozice v osobní dopravě na ústeckém KCOD. Ředitelem ROC je od roku 2014. Vladimír Štochl je ženatý, vychovává tři syny. Má rád moderní technologie, sudoku, šachy, matematiku, karetní a stolní hry, plavání nebo výlety po českých i moravských krajinách či hradech a zámcích.

v lečtěms vyjít vstříc. Po roce 2019 bude chtít krajský úřad nová vozidla, a pokud nebudou k mání, tak alespoň ojetá splňující určité standardy. Nyní víme, že už na některých linkách nebudou vyhovující RegioNovy. Jednou z nich je spoj z Postoloprty přes Louny a Lovosice do České Lípy. Úřad by si místo RegioNov představoval moderní vozidla, třeba něco, jako jsou RegioSharky, které nám v kraji také jezdí. Na přechodné období Regíny stačily, ale kraj i my říkáme, že nejde o vozidlo pro 21. století. Nemluvě o 810. Navíc motorové vozy řad 810 s přívěsným vozem na kola a 814 nevyjedou řadu horských úseků. Mám na mysli třeba linku do Moldavy. Soupravy musí jezdit z Mostu s postrkem, a ještě úvratí z Dubí nahoru.

Dokáží ČD tento požadavek splnit?

Otázkou je, zda je bude moci kraj zaplatit, pokud neprojdou dotace z OPD 2. Pakliže by to nevyšlo, nakoupí je dopravce a v odpisech je vykáže jako finanční náklady vůči kraji. Troufnu si odhadnout, že na tuto linku bychom jich museli nakoupit deset až dvanáct. A jeden stojí kolem osmdesáti milionů korun. Jsme připravení i na variantu, kdy by si kraj požádal o nákup vlastních vozidel, byť nejsme přesvědčeni o výhodnosti takového kroku a vzájemně o tom diskutujeme.

Můžete být konkrétnější?

Jde především o ekonomické a provozní důvody. Myslím si, že by měl s provozem více problémů než užitek. Argumentů proti tomu je hodně, v obecné rovině musí kraj například vypisovat dvě výběrová řízení. Jedno na nákup vozidel, druhé na dopravce. Musí si zajistit provozní ošetření, tedy běžné opravy, které ČD dělají ve vlastních depech, a navíc opravy vyvazovací. Oni s tím ale musí počítat dopředu a vše soutěžit. Rovněž v ekonomické rovině padne otázka nutnosti pronájmu těchto vozidel vysoutěženému dopravci. Dopravce pak tento náklad promítne zpět kraji při výpočtu kompenzace. Díky tomu, že kraj bude mít peněžní příjem z pronájmu, bude povinen o tuto částku snížit příjem dotace a tuto poměrnou část dotace na vozidla vrátit zpět.

Kraje kontrují tím, že chtějí k vlakům i jejich dlouholetý servis.

Běžně se dražná vozidla odepisují třicet let a ještě jsem neviděl veřejnou zakázku v takové délce. Nikdo neví, co se bude dít. Nemáte žádné záruky. Osobně si myslím, že by se měl vybírat dopravce, který kýženým vozovým parkem disponuje.

Hovoříte s krajem o spolupráci po roce 2019?

Prakticky nepřetržitě. Pro zajištění provozu po roce 2019 je nyní už nejvyšší čas na konkrétní řešení. Myslím si však, že na nákup nových vozidel už je pozdě, takže „funglovky“ nenabídne žádný dopravce. Kraj má rámcovou představu, o které se nyní bavíme. Doplním, že dnes máme v kraji zhruba dvanáct procent starých vozů, ostatní jsou nové nebo rekonstruované. Akutně bychom však potřebovali motorové jednotky pro linku Postoloprty – Česká Lípa a dále vozidla schválená i pro Německo, pokud nebude možné pokračovat na lince U28 ve spolupráci s DB.

Do Česka se příští rok v únoru vrátí opravený čelní i vložený vůz jednotky Pendolino, poničený při nehodě na přejezdu u Studénky v červenci roku 2015. Italové právě dokončili práce na svařování skříně. Některé nepoškozené díly ale budou sloužit i nadále.



Poničené Pendolino už má novou skříň

JOSEF HOLEK | FOTO: MICHAL ŠIMANDL

V strojárnách Alstomu v italském Saviglianu se rodí nová skříň čelního trakčního vozu řady 682 jednotky 680.003 Pendolino, který byl prakticky celý zdemolován při střetu s kamionem na přejezdu ve Studénce v létě 2015. Technici zároveň pracují i na vloženém vozu řady 082, který byl při střetu řazen za čelním vozem. Do Čech by měly oba vozy doputovat v únoru příštího roku. A to po vlastní ose.

„Na vloženém voze bylo nutné opravit poničený rám dveří, který jsme získali vyřezáním z prvního trakčního vozu. Dále lidé z Alstomu zavařili díry na skříně, nové jsou i nástup-

ní dveře a koberce na představku,“ vyjmenoval práce Michal Šimandl z odboru kolejových vozidel Českých drah, který se nedávno zúčastnil jednoho z kontrolních dnů.

Hliník je v Itálii

Na voze 082 k opravě mnoho nebylo, zato skříň trakčního vozu řady 682 bude kompletně nová včetně laminátového čela, částí interiéru, stanoviště strojvedoucího nebo spřáhla. „Nyní je hotová pouze skříň z hliníkových profilů,“ zmínil Šimandl aktuální stav. Na přezkoušení a opravu zamířily i některé tech-

nologické celky včetně měničů, rozvaděčů, systému naklápění, klimatizace, brzdového boxu nebo přepojovače. „To poškozeno nebylo. Opraveny nebo dodány budou i různé kryty,“ dodal. Než oba vozy odjedou do Savigliana, odbyly si vyvazovací opravu podvozků. Bohužel, tento model jednotky se už několik let nevyrábí, Alstom tedy musel zajistit dodávky nevyráběných dílů nebo adekvátní náhrady poškozených dílů. To byl také důvod, proč oba vozy neodjely do opravy krátce po nehodě.

Shodou okolností v těchto dnech nechává národní dopravce všech sedm jednotek rekonstruovat. S tím však Italové počítají a například čelní vůz dodají bez koberců či stolků. Vše ostatní bude dodáno v původním stavu.

Teprve potom se firma DPOV, která opravu Pendolin pro ČD provádí, postará o nový interiér i exteriér.



Projdou redesignem

Zbývá pětice vozů ze třetí soupravy Pendolina je v běžném provozu. „Postupně ji měníme s vozy dalších jednotek, abychom mohli na těch ostatních dělat vyvazovací opravy,“ vysvětlil před časem Jan Studeník, specialista ČD na údržbu a opravy jednotek Pendolino. Jednotka byla poničena 22. července 2015 v severomoravské Studénce poté, co narazila do kamionu. Zemřeli tehdy tři lidé, dalších dvacet bylo těžce zraněno, včetně strojvedoucího. Oprava by měla vyjít na zhruba 210 milionů korun.



DO MNICHOVA POD ČTYŘI HODINY DO ROKU 2030

Z Prahy do Mnichova by se vlakem mohlo jezdit za méně než 4 hodiny už v roce 2030. Shodli se na tom účastníci na Prvním bavorsko-českém železničním summitu, který se uskutečnil 26. července v příhraničním Furth im Waldu. Akce se zúčastnil i generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Náklady na českou část trati z Plzně přes Domažlice na státní hranici se odhadují na 10 miliard korun.

Ministr dopravy Dan Ťok s bavorským protějškem Joachimem Herrmannem podepsal společně prohlášení o rozvoji železniční dopravy mezi oběma zeměmi do roku 2030. Spolkový ministr dopravy Alexan-

der Dobrindt navíc deklaroval, že ve spolkovém plánu rozvoje dopravních cest se objeví rekonstrukce zmíněné trasy v režimu „naléhavě potřebná“, což zajistí přednostní čerpání peněz nejen ze zemské pokladny. Mimochodem, oprava železnice z Norimberku přes Markredwitz do Chebu v témže režimu již figuruje. „Do Mnichova dnes jezdí čtyři páry rychlíků v intervalu čtyři hodiny. Cesta jim trvá zhruba šest hodin, což činí tuto trasu naprosto nekonkurenceschopnou,“ potvrdil potřebnost celého projektu Pavel Krtek. „Zkrátí-li se čas a zvýší-li se i počet spojů, nalákáme do vlaků i více cestujících. Teprve tehdy budou vlaky rozumnou alternativou

k autobusům a automobilům. Toto už jsme si ověřili na našich linkách z Prahy do Berlína a Hamburku,“ dodal předseda představenstva ČD.

Příští rok v novém

Obě země již zpracovaly studii s několika možnostmi trasování. Více či méně kopírují současnou trať, počítají i s kompletní elektrifikací. Na summitu však zaznělo, že projekt má zásadní nedostatek – nepočítá se zdvoukolejněním na české straně. To vadí zejména Plzeňskému kraji, jehož území trať ve směru na Domažlice a státní hranici protíná. Železnice by nebyla více kapacitní, kromě toho plány počítají i s provozem nákladní do-

pravy. O dalším podobě se tak bude ještě hodně diskutovat. ČD na provozu vlakových linek do Mnichova spolupracují se společností Die Länderbahn. Ty většinu spojů navíc operují pod hlavičkou firmy Alex. Z Prahy do bavorské metropole zajíždí čtyři páry vlaků kategorií Expres a EuroCity. Od prosince rozšíří ČD ve spolupráci s partnerem počet spojů na sedm párů v intervalu dvě hodiny. S tím přijde i nasazení moderních klimatizovaných vozů ze strany německé společnosti. Díky tomu všechny spoje nabídnou komfort srovnatelný s moderními českými vozy, které již na této lince jezdí. Od prosince vlaky zrychlí o zhruba 20 až 30 minut.

(hol)

Druhá kolej významně zrychlí jízdu

Mezi Pardubicemi a Hradcem Králové se plánuje v horizontu několika let další zrychlení železniční dopravy. Stavbař položí druhou kolej na současném jednokolejném úseku z pardubického hlavního nádraží přes Rosice nad Labem a Semtín až do Stéblové a později i z Opatovic nad Labem do Hradce Králové. Projekt navazuje na stavbu druhé koleje ze Stéblové do Opatovic, která byla dokončena na podzim 2015. Mezi krajskými městy se již dnes dá jezdit v tomto mezistaničním úseku rychlostí až 160 kilometrů v hodině.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR | VIZUALIZACE A VÝKRES: SUDOP PRAHA

Na dvaadvacet kilometrů dlouhé trati z Pardubic do Hradce Králové, kde dnes zajišťují regionální dopravu převážně elektrické jednotky RegioPanter, se pohybuje jízdní doba zastávkového vlaku mezi 22 až 24 minutami. Spěšné, respektive rychlíkové spoje, překonají s jednou zastávkou tuto vzdálenost za 17 až 19 minut. Po dokončení stavby druhé koleje v chybějícím úseku z Pardubic hlavního nádraží do Stéblové a později i z Opatovic nad Labem do Hradce Králové hlavního nádraží by vlaky měly propojit obě východočeské metropole v nejrychlejších spojích za pouhých třináct minut. Byť dnes RegioPantery mohou využít na šestikilometrovém úseku z Opatovic do Stéblové až stošedesátikilometrové rychlosti, nedá se mluvit o zásadním urychlení. To zatím neumožňují dva jednokolejné úseky, kde se nachází výhybny – v předměstské části Pardubic, Rosicích nad Labem a Opatovicích nad Labem-Pohřebačce.

Stavba ve dvou etapách

Teď to však vypadá, že se snad blýská na lepší časy. Podle aktuálních informací by stavbaři měli zbývajících dva jednokolejné úseky v letech 2019 až 2022 postupně zmodernizovat, a parametry trati se tak výrazně zlepšit. Aktuálně probíhá řízení k posouzení vlivu stavby na životní prostředí pro stavbu s názvem „Zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová“ a poté bude zahájeno zpra-

cování projektu pro stavební povolení. Modernizace „hradubické“ dráhy bude v první fázi rozdělena do dvou etap. První část v rámci přestavby pardubického železničního uzlu je určena pro úsek Pardubice hlavní nádraží – Pardubice-Rosice nad Labem a druhá navazující z Rosic nad Labem do Stéblové. Výsledkem obou připravovaných projektů bude moderní dvokolejná trať z Pardubic do Hradce Králové, budovaná na rychlost 160 km/h.

Dvokolejný most přes Labe

Aby se mohlo jezdit po většině trati „stošedesátkou“, bude nutné napřímit dva oblouky mezi Rosicemi nad Labem a Stéblovou. Nižší rychlostí než 160 km/h se pojede mezi pardubickým hlavním nádražím a Rosicemi nad Labem. Tento dvoukilometrový úsek má být zrekonstruován na rychlost 100 km/h, a navíc tam má vzniknout nový dvokolejný most přes Labe. Zajímavostí je zvažované přisunutí stávajícího jednokolejného železničního mostu blíže k mostu silničnímu, čímž by se vytvořila dočasná stavební přeložka. Navíc na rosickém nádraží bude přestavěno kolejiště tak, aby mohlo vzniknout nejen ostrovní nástupiště pro „metropolitní“ vlaky, ale i poloostrovní nástupiště pro regionální dopravu mezi Rosicemi nad Labem a Chrudimí. Cestující určitě také uvítají zvýšené, nově postavené nástupi-

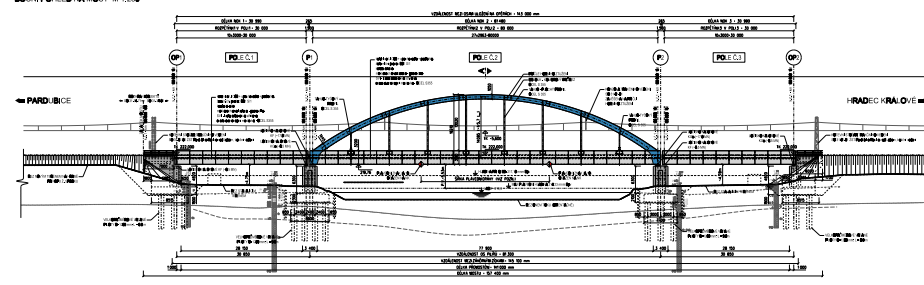
ště na zastávce Pardubice-Semtín a novou zastávku Stéblová přímo na kraji obce.

Druhá kolej i u Opatovic

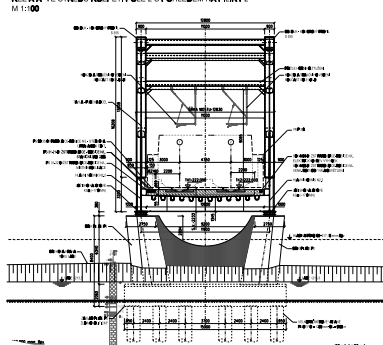
Kromě nové druhé koleje mezi Stéblovou a pardubickým hlavním nádražím je neméně důležitou stavbou i zdvoukolejnění traťového úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Hradec Králové hlavní nádraží. V rámci této stavby, která pravděpodobně začne souběžně se stavbou z Pardubic na Stéblovou, se přestaví kompletně celé královéhradecké hlavní nádraží. Primárně tam vznikne nové čtvrté nástupiště a současně se zastřeší první prodloužené nástupiště, odkud zpravidla odjíždějí RegioPantery do Pardubic. Vzhledem k nové kolejové konfiguraci na obou vjezdech do hradecského hlavního nádraží se zvýší rychlost vlaků ze 40 až na 80 km/h. Současně se zřídí dvokolejné vjezdy nejen z Pardubic, ale i z Chlumce nad Cidlinou, Týniště nad Orlicí a Jaroměře, aby byla stanice připravena na budoucí modernizaci a zdvoukolejnění trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. Pro město Hradec Králové má modernizace tamního hlavního nádraží představovat i rozšíření a zhloubení silničního podjezdu směrem ke čtvrti Kukleny. Vlaky už také nebudou zastavovat ve stanici Opatovice nad Labem-Pohřebačka, nahradí ji ale nová zastávka v nedalekém Březhradu.

SO 31-34-01 ŽST Pardubice-Rosice nad Labem, železniční most ov. km 2,184 přes řeku Labe
NOVÝ STAV - PŘEHLEDNÝ VÝKRES

BOČNÍ POHLED NA VÝŠT M 1:250



REZ AA VE STŘEDU ROZPĚTÍ POLE Z 8 POHLEDEM NA PLR 1:250



POZNÁMKY:

1. Všechny rozměry v mm.
2. Všechny rozměry v m.
3. Všechny rozměry v km.

SEZNAM ROZMĚRŮ SOUPIS:

1. Rozměry v mm.
2. Rozměry v m.
3. Rozměry v km.
4. Rozměry v km/h.
5. Rozměry v km/h.
6. Rozměry v km/h.
7. Rozměry v km/h.
8. Rozměry v km/h.
9. Rozměry v km/h.
10. Rozměry v km/h.



Významný potenciál představují přepravy dřeva do Rakouska přes hraniční přechod Znojmo/Retz.

ČD Cargo získalo licenci pro provoz v Rakousku

Společnost ČD Cargo završila 22. června 2017 proces získání licence a všech dalších dokumentů potřebných k zahájení provozu na rakouské železniční síti. Obdržení koncese je spolu s rozhodnutím o nákupu dalších lokomotiv Vectron důležitým krokem k expanzi na nové trhy a k získání nových obchodních případů.

MICHALA BÍLKOVÁ | FOTO MICHAL ROH ML.

„Připravujeme se na expanzi do Rakouska,“ říká Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo a za jeho slovy se skrývají konkrétní kroky, které dceřiná firma Českých drah prozatím podnikla.

Těsně před loňskými Vánoci zavítal poprvé do Rakouska Vectron ČD Cargo. Dne 21. prosince dojel stroj 383.003 s vlakem ČD Cargo do rakouské stanice Gratwein-Gratkorn, kam přivezl dřevní štepku loženou v kontejnerech InnoFreight. „V praxi jsme si tak ověřili, že naše lokomotivy jsou schopné provozu v Rakousku a že jsou tak oprávněně pilíři našich expanzních cílů,“ dodává Ivan Bednárik.

Zhruba o půl roku později, 20. června 2017, vydal BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – Spolkové ministerstvo dopravy, inovací a technologií) bezpečnostní osvědčení B, tedy potvrzení splnění specifických požadavků pro povolení provozu na železniční síti v Rakousku. Získání licence pro ČD Cargo v praxi znamená, že může bez jakýchkoliv omezení provozovat nákladní vlaky v Rakousku. „Na získání licence navázaly další kroky, jako například uzavření smluv o přístupu na infrastrukturu nebo o dodávce elektrické energie. Máme zanalyzované zbožíové toky, již jsme jednali i s konkrétními zákazníky. První přepravy bychom zde chtěli uskutečnit ještě v letošním roce,“ doplňuje předsedu představenstva Michal

Roh, ředitel odboru podpory prodeje. „Potenciál nemusí představovat jen dálkové přepravy, ale i příhraniční přepravy například dřeva nebo obilna vleků,“ upřesňuje.

Rakousko se tak stalo první zemí, kde oprávnění získalo přímo ČD Cargo. V sousedním Polsku vlastní licenci 100% dceřiná společnost Koleje Czeskie, která se také intenzivně rozvíjí a v loňském roce přepravila po polských železničních tratích přes dva miliony tun zboží. V ostatních zemích, jako například na Slovensku nebo v Německu jsou expanzní záměry prozatím uskutečňovány prostřednictvím stoprocentně vlastněných dceřiných společností a ve spolupráci s dalšími dopravci.

Získání oprávnění v Rakousku umožní ČD Cargo zajet až na rakousko-italské nebo rakousko-slovenské hranice, případně až do slovenského přístavu Koper. „Rakousko považujeme za perspektivní trh, do této země přepravujeme poměrně velké množství zboží a je tedy logické, že v blízké budoucnosti zde počítáme s provozem svých vlastních vlaků,“ uzavírá Ivan Bednárik. ◆

Fotosoutěž - Život v ČD Cargo

Soutěžte s námi o hodnotné ceny. Zachyťte svým fotoaparátem nejen provoz našich vlaků, ale třeba i dění na Vašem pracovišti nebo jiné zajímavosti související s ČD Cargo. Vítány jsou i fotografie na výšku. Fotografii nám zašlete na email fotosoutez@cdcargo.cz. Soutěž trvá do 24. září 2017. Výsledky budou vyhlášeny 6.10.2017. Více informací na www.cdcargo.cz/fotosoutez.

1. cena model nákladního vozu ČD Cargo + jízda protokolárním vlakem z Prahy do Ústí nad Labem včetně vstupu do VIP zóny na oslavách 10 let ČD Cargo + publikace k 10. výročí vzniku ČD Cargo
2. - 3. cena jízda protokolárním vlakem z Prahy do Ústí nad Labem včetně vstupu do VIP zóny na oslavách 10 let ČD Cargo + publikace k 10. výročí vzniku ČD Cargo.

ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zaslané fotografie k propagačním účelům.

ČD Cargo



TRANS EUROP EXPRESSY VYJELY PŘED 60 LETY

Měly konkurovat nastupující letecké dopravě a moderním automobilům při boji o movité zákazníky z řad manažerů, obchodníků, politiků, umělců a dalších prominentů. Od první jízdy luxusních mezistátních expresů letos uběhlo už 60 let. Na železnici vyrazily v době, kdy se podařilo odstranit nejvážnější škody po světové válce, a kdy Evropa zažívala hospodářský boom. Ve stejné době startovala i evropská integrace. Vzniklo Evropské hospodářské společenství, zárodek budoucí Evropské unie. Ideální čas pro zavedení evropských expresů.



Logo TEE vytvořil holandský surrealistický malíř Joop Moesman (1909-1988).



PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: WIKIPEDIA, ARCHIV DB A SNCF

Impulz ke vzniku západoevropské sítě rychlých a komfortních vlaků s jednotnou image dal generální ředitel nizozemských drah pan Franciscus Querien den Hollander. Železnice se dohodly na nejrůznějších standardech, jako byla pouze 1. třída, rychlost vlaků alespoň 140 km/h, celní a pasové odbavení na palubě vlaku za jízdy, jednotný červeno-krémový nátěr a logo složené z počátečních písmen nového produktu Trans Europ Express. Aby odpadly zdlouhavé pobyty na hranicích při výměně lokomotiv, padla volba na motorové soupravy s kapacitou 100 až 120 míst a s kuchyní, odkud mohla být servírována jídla do restauračního vozu nebo přímo na místa cestujících. Mnohá tato pra-

vidla se během let přežila, motorové soupravy začaly být vytlačovány klasickými jednotkami, ale vysoký komfort a krátké cestovní doby zůstávaly symbolem transevropských expresů po celou dobu jejich existence.

Na dobrých základech

Západní Evropu křižovalo několik komfortních a rychlých vlaků srovnatelných se spoji TEE již mezi dvěma světovými válkami. Nelze se proto divit, že jejich jména se pak v 50. nebo 60. letech objevila mezi spoji TEE. Ve 20. a 30. letech patřily většinou do sítě luxusních vlaků nadnárodní společnosti CIWL, která neprovozovala jen noční vlaky s lůžkovými vagony, jako byl Orient Express, ale i denní spoje sestavené z pohodlných Pullmanových vozů. U nás je však

z tohoto období nejznámější Rheingold, který zavedla německá říšská železnice DR.

Rheingold vyrazil na svou první cestu z Nizozemí do Švýcarska údolím Rýna 15. května 1928. Byl sestaven pouze z vozů 1. a 2. třídy a disponoval také zavazadlovým vozem pro lodní kufry a další podobně velká zavazadla bohatých cestujících. Tehdy nejrozšířenější 3. třídu neobsahoval vůbec. Vagony 1. třídy měly velká čalouněná křesla u stolů, vždy jen po jednom na každé straně středové uličky. Na velké stoly se servírovala jídla z kuchyní, kterými byl vybaven každý druhý vagon. Je tak přirozené, že vozy 1. třídy nabízely místa jen pro 20 až 28 cestujících a ve druhé třídě to bylo 29 až 43 míst.

Rheingold měl při cestách britských zámožných turistů do Švýcarska a Itálie konkurovat ji-

nému luxusnímu vlaku společnosti CIWL. Pod názvem Edelweiss spojil ve stejném roce Amsterdam, Brusel, Lucemburk a Štrasburk s Basi-
lejí a Luzernem. I v tomto případě se jednalo o luxusní vlak sestavený jen z Pullmanových vozů 1. a 2. třídy a zavazadlového vozu. Jídla se i zde servírovala přímo na místa cestujících.

Nejen luxus ale i jejich rychlost byla ve své době obdivuhodná. Rheingold zvládl téměř 800 kilometrů dlouhou trasu z Amsterdamu do Basileje s četnými oblouky okolo Rýna za přibližně 9 a tři čtvrtě hodiny průměrnou rychlostí skoro 80 km/h. Konkurenční Edelweiss neměl trasu o nic jednodušší. Měřila přes 800 kilometrů, vedla přes pohoří Ardeny a Vogézy a expres na její absolvování potřeboval jen něco málo přes 10 hodin.

Sít denních luxusních vlaků byla přirozeně rozsáhlejší. Zmíníme se však už jen o dvou dalších spojkách, o kterých bude řeč i v éře transevropských expresů. Jsou to vlaky Étoile du Nord z Paříže do Amsterdamu a Oiseau Bleu z Paříže do Bruselu a Antverp. I ony byly zavedeny společností CIWL na konci 20. let 20. století jako luxusní vlaky sestavené z Pullmanových vozů, kde se servírovalo jídlo a nápoje přímo na místa cestujících, kteří si cestu užívali ve velkých bohatě pérovaných a čalouněných „ušácích“.

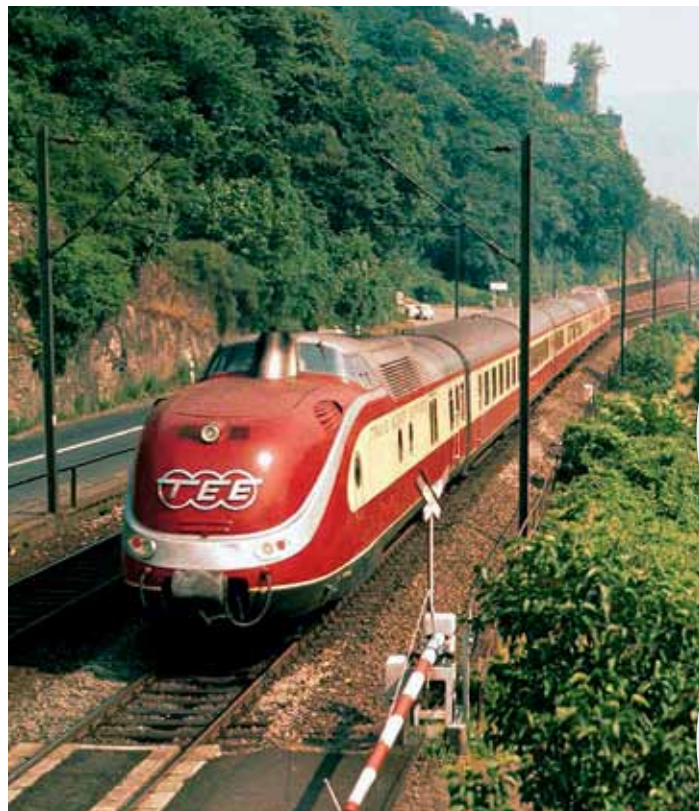
Étoile du Nord předznamenal budoucnost evropské železnice, když jako první vlak v Evropě spojil Paříž do Brusel bez jediné zastávky, tedy také bez zastavení na hranicích a bez výměny lokomotiv. Celní a pasová kontrola se poprvé odehrávala ve vlaku a zavazadla přepravovaná ve služebních vozech se proclívala na nádražích před cestou a po ní. Za povšimnutí stojí i cestovní časy těchto vlaků a jejich porovnání se vznikající sítí TEE. Na přelomu 20. a 30. let jim trvala třísetkilometrová trasa mezi Paříží a Bruselem 3 a půl hodiny, průměrná rychlost skoro 90 km/h, krátce před válkou to byly už jen 3 hodiny. Cestovní rychlost byla přibližně 100 km/h.

Ve srovnání s předválečným Československem jsou to hodnoty skutečně vysoké, když si představíme, že náš nejrychlejší motorový expres Slovenská strela s jediným lehkým vozem dosahoval mezi Prahou a Bratislavou průměrnou rychlost jen 92 km/h a expresy v čele s parní lokomotivou potřebovaly na tuto trasu okolo 6 hodin. Jejich cestovní rychlost se tak pohybovala pod 70 km/h.

Lepší roky po letech odříkání

Válka provoz luxusních vlaků zastavila a po válce měli lidé jiné starosti než cestovat přepychovými spoji. Jejich vagony byly navíc často zničené nebo zrekvírované armádou, takže byly poškozené, a tak v prvních poválečných letech šlo spíše o umění zajistit alespoň běžný provoz. Až na přelomu 40. a 50. let se začínají v jízdních řádech opět objevovat jména slavných expresů, ale zatím většinou jen v podobě pomalých rychlíků sestavených z nejrůznějších vozů, které přežily válečné běsnění.

Teprve polovina 50. let přináší změnu. Evropa se oklepala z nejhoršího. Válečné škody zmizely a období poválečného nedostatku začíná nahrazovat hospodářský boom. Na to reagují i železnice. Do provozu jsou uvedeny moderní elektrické a motorové lokomotivy jednotných typů. Na tratích Francie a Německa se objevují moderní konstrukce osobních vagonů, které se později vyvinou v jednotné typy UIC-Y a UIC-X.



Jednotky VT 11.5 se staly nejen tváří vlaků TEE, ale i jedním ze symbolů poválečného ekonomického boomu v Německu.

V pravidelném provozu se opět zavádějí vyšší rychlosti okolo 140 km/h a železnice začínají experimentovat s tehdy velmi vysokými rychlostmi 200 km/h a více. Do této doby spadá také obnovení luxusních expresů pod novou značkou Trans Europ Express – TEE.

Komise pro zavedení vlaků TEE začala pracovat v nizozemském Den Haagu už v roce 1954 za účasti sedmi národních železnic z Belgie, Nizozemí, Spolkové republiky Německa, Francie, Itálie, Lucemburska a Švýcarska. První spoje vyjely ale až 2. června 1957. V prvním

roce vytvořilo síť TEE nejprve 10 párů mezistátních expresů. Jejich počet se však ještě během roku rozrostl na 13. Byly to vlaky Arbalète Paříž – Curych, Edelweiss Amsterdam – Curych, Étoile du Nord Paříž – Amsterdam, Helvetia Hamburk – Curych, Ile de France Paříž – Amsterdam, Mont Cenis Milán – Lyon, Oiseau Bleu Paříž – Brusel, Ruhr-Paris/Paris-Ruhr Dortmund – Paříž, Rhein-Main Frankfurt – Amsterdam, Saphir Dortmund – Ostende, Ligure Marseille



Prvotřídní servis byl na palubách vlaků TEE samozřejmostí.





Pestrobarevné plakáty
od předních umělců své doby lákaly k cestám po Evropě.

Francie od počátku vsadila na klasickou koncepci vlaků. Po stránce designu a luxusu si však s jednotkami ostatních dopravců v ničem nezaдалy.

– Milán (od 12. srpna), Parsifal Paříž – Dortmund a Mediolanum Mnichov – Milán (oba od 15. října). Jak vidíte, byly mezi nimi i některé z těch úspěšných a luxusních předválečných vlaků.

TEE na startovní čáře

Když 2. června 1957 vyjely první spoje TEE, spojily celkem 58 měst v 7 zemích Evropy. Do konce roku se tento počet rozrostl na 77 měst v 8 zemích. Průměrná délka trasy byla 589 kilometrů,

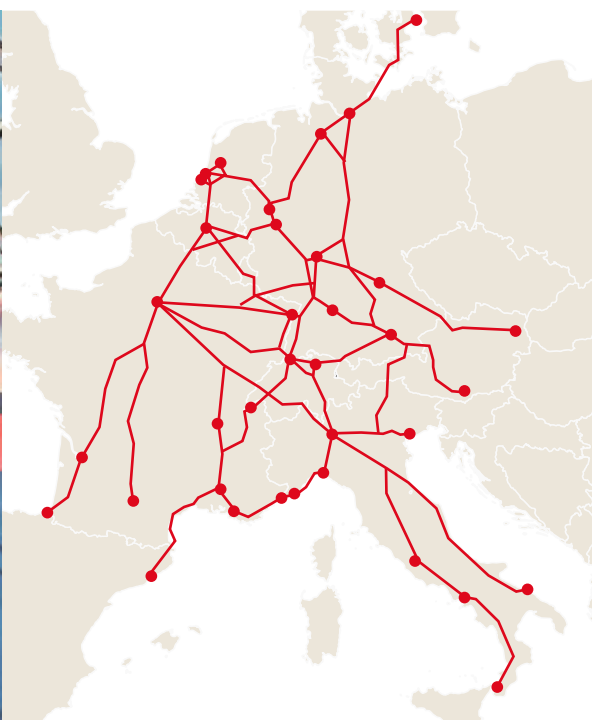
když nejdelší spojení vedlo z Hamburku do Curychu a neslo jméno Helvetia. Jeho délka byla 964 kilometrů. Nejkratší trasa patřila expresu Oiseau Bleu s trasou 309 kilometrů dlouhou.

Můžeme porovnat také rychlosti předválečných expresů. Cesta z Paříže do Bruselu a Amsterdamu se sice zrychlila a patřila mezi vůbec nejrychlejší, v porovnání s těžkými vlaky vedenými parní lokomotivou to však nebylo zrych-

lení nijak závratné. TEE Oiseau Bleu potřeboval na cestu z Bruselu do Paříže 2 h 45 minut, jen přibližně o čtvrt hodiny méně než před válkou. S průměrnou rychlostí 112 km/h však byl vůbec nejrychlejším spojem. Opačným směrem trvala cesta o 3 minuty déle. Étoile du Nord potřeboval na zdolání více než pěti set kilometrů mezi Paříží a Amsterdamem 5 a půl hodiny a jeho cestovní rychlost byla přibližně 97 km/h. O něco rychleji se cestovalo také Edelweissem, když potřeboval 10 hodin na cestu z Amsterdamu ne jen do Basileje, ale až do Curychu. Průměrná rychlost atakovala 90 km/h.

Průměrná cestovní rychlost všech deseti párů prvních TEE vlaků v červnu 1957 byla jen 92 km/h. Přes hranici 100 km/h se kromě spoje Paříž – Brusel dostal ještě vlak Arbalète z Paříže do Curychu – 101 km/h. Opačným směrem byl o 7 minut pomalejší a stokilometrový průměr mu utekl doslova o prsa. Polovina vlaků ale svou průměrnou rychlostí nedosahovala ani na devadesátku. Vedle Edelweisse to byly i spoje Mont Cenis (85 km/h), Ruhr-Paris/Paris-Ruhr (87 / 89 km/h), Saphir (81 km/h) a vůbec nejpomalejším byl vlak Rhein-Main s 80 km/h.

Výsledky nevyšlepla ani trojice vlaků zavedených během roku, spíše naopak. Jejich rychlost byla pod 90 km/h a vlak Ligue mezi Milánem a Marseille se stal s rychlostí 76 km/h dokonce novým nejpomalejším spojem TEE. Průměrná rychlost této prestižní sítě tak dokonce klesla těsně pod 90 km/h. Rychlejší doba přišla až o jedno desetiletí později, kdy cestovní rychlost některých vlaků prolomila hodnotu 130 km/h a v 70. letech dosahovala u nejrychlejších vlaků dokonce už hodnotu kolem 150 km/h. V jízdním řádu 1980/81 mělo ze 72 spojů TEE cestovní rychlost 100 km/h a více už 51 vlaků.





Společný produkt švýcarských a nizozemských železnic, diesel-elektrická jednotka RAM TEE I, vyrobeny v roce 1957.

Začátek se čtyřmi typy vlaků

Přestože na vzniku transevropské expresní sítě pracovala společná komise, jednotný typ vozidla nevznikl. Každá železnice řešila pořízení vhodných souprav po svém, a tak vzniklo několik konceptů od motorového a řídicího vozu, které bylo možné různě kombinovat, přes krátké dvoudílné motorové jednotky až po několika-vozové ucelené vlaky.

Francouzi problém vyřešili jednoduše. Vzali a pouze upravili v té době vyráběnou jednotku, nebo spíše motorové a řídicí vozy, označovanou jako RGP. Rychlost zvedli ze 125 na 140 km/h a výkon z 600 na 825 koní. V řídicím voze byla zřízena kuchyně, ve které se připravovala jídla servírovaná na místa cestujících. Řídicí vůz byl vybaven průchozem na obou stranách, který umožňoval propojení více jednotek, případně sestavení až pětivozového vlaku vložním jednoho řídicího vozu navíc mezi dvě „zády“ k sobě otočené „jednotky“. RGP 825 byly nasazeny na spojích Arbalète, Mont Cenis, Ile de France, Parsifal a Paris-Ruhr. Jejich provoz v síti TEE byl ukončen už po 8 letech v květnu 1965. Na železnici přesto sloužily dohromady téměř 50 let, jen se přesunuly na různé expresy a po úpravách na konci svého „života“ i do regionální dopravy.



Koncept dvouvozové nedělitelné jednotky zvolili Italové. Na rozdíl od Francouzů její čela nebyla průchozí, i když vícečlenní řízení umožňovalo provoz několika jednotek spojených do jednoho vlaku. Také v ní bylo uspořádání míst 2+1, kuchyně pro přípravu jídel podávaných přímo na místa cestujících a oddíl pro celní a pasovou kontrolu během jízdy. Motory byly umístěny pod podlahou a poskytovaly jednotce výkon 2 x 490 koní. Jednotka označená ALn 442/ALn 448 byla v prvním roce provozu nasazená na vlcích Ligure a Mediolanum. Ze služby na vlcích TEE odešla po 15 letech v roce 1972 a dalších 10 let sloužila ve vnitrostátní dálkové dopravě FS.

Nizozemci společně se Švýcary vsadili na čtyřvozovou jednotku s jedním šestnápravovým motorovým a dvěma vloženými vozy, ve kterých byly klasické oddíly 1. třídy a restaurace s kuchyní. Velkoprostorový oddíl 1. třídy se nachá-

zel také v čelním řídicím voze. Na rozdíl od francouzské a italské jednotky byl vlak klimatizovaný. V provozu byly na spojích Edelweiss, Étoile du Nord a Oiseau Bleu, později také například na spoji Bavaria z Curychu do Mnichova. Po 17 letech služby byly v květnu 1974 vyřazeny z provozu, ale jednotky speciálně postavené pro luxusní vlaky nacházely nové uplatnění jen velmi špatně. Nakonec byly v roce 1977 prodány do Kanady, odkud se na konci v 90. let 20. století díky úsilí železničních fanoušků několik vozů vrátilo do Evropy s cílem zachovat je jako muzejní exponáty.

Skutečným nezaměnitelným symbolem počátků transevropských vlaků TEE jsou ovšem německé motorové jednotky řady VT 11.5, později označené jako řada 601 (v modernizované verzi s turbínou 602). Němci vyšli ze své konstrukční školy a především z projektů Franze Kruckenberga. Na obou koncích byly motorové vozy s výkonem 1 100 koní s výrazným aerodynamicky tvarovaným „nosem“, ve kterém se nacházela strojovna a nad ní kabina strojvedoucího. Mezi ně se vkládaly jednotlivé pouze 17,4 metru dlouhé osobní vozy čtyř typů: oddílový 1. třídy, velkoprostorový 1. třídy, restaurační vůz s kuchyní a jídelnou a barový vůz s jídelnou, barem a oddílem 1. třídy. Základní sestava byla o 5 vložených vozech, na frekventovaných spojích se ale jezdilo až s osmi vozy.

Německé jednotky od počátku provozu obsluhovaly vlaky Helvetia a Saphir. Na vlcích Ruhr-Paris/Paris-Ruhr a Rhein-Main za ně musely kvůli jejich pozdnímu dodání zaskakovat až do prosince 1957 starší třívozové jednotky řady VT 08.5. Teprve pak se ujaly skutečné nadvlády nad luxusními spoji v západní Evropě. Potkal je o něco lepší osud než předchozí trojici TEE jednotek. Ve službách TEE sice dojezdily už v roce 1972, po 15 letech, ale plynule přešly na vnitrostátní prestižní výkony DB. Nejprve to byly vlaky kategorie F-Zug, ze kterých vznikla v roce 1971 síť vnitrostátních luxusních expresů InterCity. V ní se udržely až do roku 1979. I pak pokračovaly v provozu jako turistické a sezonní vlaky, např. v letech 1980 až 1988 pod názvem Alpen-See-Express zajišťovaly přepravu rekreativů z Hamburku a Porúří do Bavorska a Rakouska. Posledním prestižním výkonem pro motorové vozy 601 006/015 se stal od července do září 1990 vlak IC Max Liebermann, který po pádu berlínské zdi spojil Berlín a Hamburk.

Éra luxusních expresů TEE trvala přibližně 30 let. Vrchol zažily v roce 1974, kdy 10 evropských států křižovalo 45 párů vlaků s logem transevropských expresů. Pak již nastal postupný pokles a vznik nových projektů. V roce 1987 je nahradila nová evropská síť EuroCity, která nabídla rychlé a pohodlné cestování i méně movitým zákazníkům, jako byly studenti, rodiny s dětmi nebo senioři, zařazením vozů 2. třídy. Na přelomu 80. a 90. let se výrazně rozšířila také síť vysokorychlostních vlaků. Poslední vzpomínkou na slavnou značku TEE bylo její marketingové využití pro spojení Paříže a Bruselu v letech 1993 až 1995, těsně před zavedením vysokorychlostní dopravy TGV. Nešlo už ale o klasické vlaky TEE, protože v těchto spojích byla zařazena také 2. třída. ♦

← V roce 1961 vznikla švýcarská jednotka RAE TEE II. Byl to první elektrický vlak TEE zvládající různé napájecí systémy v tehdejší západní Evropě.



EffiShuntery rozšíří park posunovacích lokomotiv



České dráhy vylepší v příštích dvou letech park posunovacích lokomotiv. Starší vozidla s mnohem vyšší spotřebou a náklady na údržbu budou postupně nahrazeny moderními dieselelektrickými posunovacími stroji EffiShunter 300 řady 794 z produkce české společnosti CZ LOKO. Vyrábí se v jihlavském závodě CZ LOKO a jsou vybaveny vznětovými motory splňujícími přísné evropské emisní limity třídy Stage IIIB.

MARTIN HARÁK (S VYUŽITÍM PODKLADŮ CZ LOKO) | FOTO: AUTOR

Zakázka v hodnotě bezmála 239 milionů korun na dodávku dvanácti lokomotiv řady 794 byla podepsána letos v červnu a stroje budou dodány do února 2019. První s číslem 002 je v jihlavském závodě po montáži hlavních celků a v nejbližší době bude následovat její oživování. Dodána bude na konci 3. čtvrtletí, další lokomotivy budou postupně následovat. Moderní posunovací lokomotivy jsou nejen ekologické, ale výrazně méně zatěžují okolí železničních stanic prachem a emisemi skleníkových plynů. Jejich velkou předností je však úspornost v provozu. „Jsou nejen lehčí, ale mají i nižší spotřebu pohonných hmot a současně delší lhůty pro provozní údržbu. Díky tomu zajistí ekonomičtější obsluhu železničních stanic, kde jsou odstavovány vlakové soupravy, než tomu je u starších vozidel, jež nahradí,“ vypočítává výhody nových dieselelektrických strojů Miroslav Kupec, člen představenstva ČD odpovědný za techniku, servis a majetek. Josef Gulyás, generální ředitel a místopředseda představenstva CZ LOKO, doplňuje: „Úspěch ve veřejné soutěži, kterou národní dopravec vypsal, nás velmi těší. Potvrzuje, že vývoj této lokomotivy určené především pro posunovací službu, měl smysl a my se tím trefili do mezery na trhu. Ve své výkonné kategorii jde v Evropě o absolutní špičku.“

S moderními komponenty

EffiShunter 300 řady 794 je primárně určen pro posunovací službu. Lokomotiva je vybavena střídavě-stejným proudem přenosem výkonu (AC/DC) ze spalovacího motoru na dvě hnací dvojkoľi. Parametry vozidla jsou optimali-

TECHNICKÉ ÚDAJE:

Rozchod	1 435 mm
Vyhovuje normám	TSI
Počet hnacích náprav	2
Uspořádání pojezdu	Bo
Nejvyšší provozní rychlost	60 km/h
Taťavá třída	A
Vznětový motor	Caterpillar CAT C13
Jmenovitý výkon	328 kW
Maximální taťná síla	120 kN
Jmenovitá hmotnost	36 t
Hmotnost na nápravu	18 t
Objem palivové nádrže	700 l

VÝBAVA LOKOMOTIVY

- vzdálený monitoring prostřednictvím GSM a GPS technologií
- zajišťovací střadačová (pružinová) brzda
- skluzová ochrana (při trakci)
- bezolejový kompresor Knorr
- digitální řídicí systém
- vícenásobné řízení
- sušička vzduchu
- tempomat



zovány pro posun v depech a ve stanicích, pro provoz na průmyslových vlečkách a speciálních drahách, jako je například pražské metro. Jedná se o dvounápravovou (Bo) dieselelektrickou lokomotivu s maximální rychlostí 60 km/h a jmenovitým výkonem 328 kW. Stroj optimálně využívá adhezi a dosahuje maximální taťné síly 124 kN. Stroje jsou také vybaveny digitálním řídicím systémem, online diagnostikou, systémem vícenásobného řízení a v neposlední řadě také skluzovou ochranou.

Dvounápravový pojezd vozidla je tvořen individuálně hnanými dvojkoľi s vypružením a tlumením. Trakční motory jsou na nápravách uloženy pomocí kluzných tlapových ložisek. Hnací agregát je na lokomotivě uložen v přední kapotě a skládá se ze vznětového motoru Caterpillar a trakčního alternátoru Siemens. V přední kapotě je dále uložena většina pomocných pohonů, chladič blok spalovacího motoru a pneumatický blok. V zadní kapotě je umístěn elektrický rozvaděč. Regulaci výkonu a ovládání celé lokomotivy zajišťuje řídicí systém MSV elektronika s funkcí tempomatu a vzdálenou diagnostikou prostřednictvím GSM a GPS technologií. Je rovněž vybavena pneumatickou brzdou a zajišťovací brzdou DAKO.



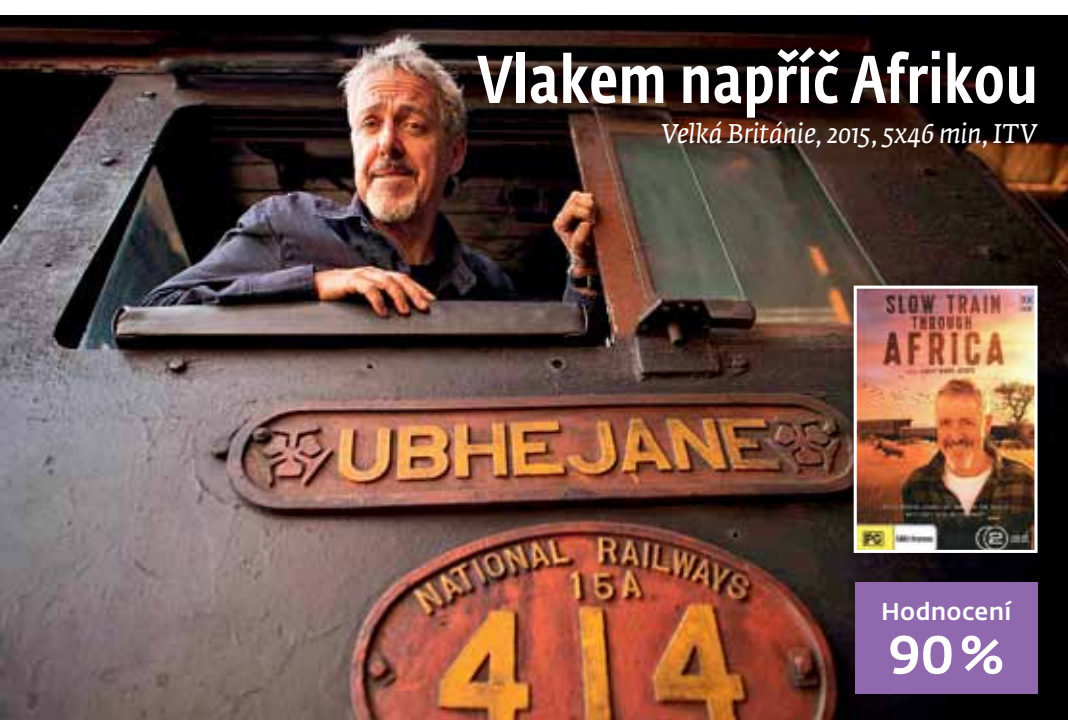
Mohou i na Slovensko

Společnost CZ LOKO svou nejmenší lokomotivu představila ve světové premiéře na prestižním veletrhu InnoTrans Berlín v roce 2014 jako výrobek českého výzkumu a vývoje, kde zaujala svou koncepcí a řešením. „V rámci zkušební provozu byla řada EffiShunter 300 schválena pro provoz v Česku a Slovensku. Schvalování v dalších zemích, a to nejen v Evropě, bude nyní následovat,“ říká Josef Gulyás z firmy CZ LOKO. Novou lokomotivu EffiShunter 300 si pořídí také dceřiná společnost Českých drah VUZ Praha, kde prototypová lokomotiva CZ LOKO úspěšně absolvovala ověřovací zkušební provoz, stejně jako u mnoha českých a slovenských společností vykonávajících posun především na průmyslových vlečkách.

Dokumentární série

plné nových informací i slepých zatáček

Železničářům z toho budou vstávat vlasy na hlavě – knoflík pozornosti, pedál plynu, zatáčky... Nešvar, který se objevuje snad ve všech sériích. Když se však nad tyhle „drobnosti“ jaksí povzneseme, nejen že nás dokumentární série zabaví na pár večerů, ale také se mnohé dozvíme a budeme mít zase po čem toužit – po cestách na kouzelná místa, kde se dvě kolejnice vlní neznámou krajinou jako dlouhý exotický had.



Vlakem napříč Afrikou

Velká Británie, 2015, 5x46 min, ITV

Hodnocení
90%

„Nebudu spěchat a pojedu po africké železnici,“ řekl si Griff Rhys Jones, nasadil si na záda batůžek a vyrazil. Tenhle komik, scenárista a moderátor se toho nejspíš o železnici dozvěděl víc při natáčení dokumentu v Africe než za celý svůj život v Británii. Naštěstí Jones je pokorný sympaták a zábavný průvodce, žádný vlezlý Američan, který svoje účinkování v pořadu staví na přední místo. Při cestě Afrikou potkává zajímavé, někdy až podivné existence. A protože původní název seriálu zní „Pomalým vlakem napříč Afrikou“, nečekejte žádnou zběsilou jízdu. O to víc si vychutnáte kulturní i kulinární zajímavosti, a to napříč celou Afrikou od severu až k jihu. A vlastně vůbec nevádí, že jde tak trochu o podvrh, protože žádná souvislá železnice přes černý kontinent zatím nevede, i když záměry na její stavbu existovaly už v hlavách kolonistů, kteří chtěli Afriku zmodernizovat právě pomocí železnice. Jones si tak občas musí vypomocť a použít auto, nebo dokonce letadlo. Je zábavné pozorovat jeho až dětské nadšení i občasné utrpení, která snáší s britským šarmem. Exotická krajina, krásné záběry a autentičnost dělají z tohoto dokumentu jednu z nejlepších cestopisných sérií poslední doby, navíc se železnici v jedné z hlavních rolí. Jones si jízdu užívá a s ním si ji užijete i vy.



Hodnocení
60%

Vlakem napříč Austrálií

Austrálie, 2015, 3x47 min, History Channel

Podle názvu to vypadá, že tato relativně krátká série pochází z dílny tvůrců „Vlaku napříč Afrikou“. Je velká škoda, že tomu tak ve skutečnosti není. A přitom potenciál zde byl. Ve třech dílech projedeme postupně australskou vyprahlou divočinou třemi zajímavými dálkovými expresy, jakými jsou Indian Pacific, Sunlander a Ghan. Co dokument oproti zmiňované sérii postrádá, je poetika, jistá dávka humoru a kvalitnější zpracování. Víc se dozvíte o pěstování plodin, těžbě nerostů, historii měst než o samotné železnici. A hlavně scenáristé se rozhodli sledovat nezajímavé motivy a cíle cesty pasažérů, i když se většinou jedná o turisty. Co ti vám řeknou o dané zemi? Po zhlédnutí dokumentu máte navíc pocit, že australská železnice je jedno velké muzeum, které navštěvují právě důchodci, zahraniční turisté a rodiny s dětmi. „Není to nejrychlejší, není to nejlevnější, ale pro poznání země je to ten nejlepší způsob...“ To však už neplatí pro televizní diváky. Jedinou světlou výjimkou, za kterou přidáváme 10 %, je závěrečná část s názvem The Ghan – vlak jedoucí z jihu na sever australského kontinentu neskutečné 3 dny a 2 noci. Konečně se dozvíme pár zajímavých informací o vozidlech, železniční trati a historii její stavby.

Vlaky ve válce

Velká Británie, 2015, 8x45 min, History Channel



Hodnocení
70%

Motto: železnice hrála výraznou roli ve všech hlavních konfliktech uplynulých 150 let. Dokumentární série přináší nový pohled na železniční dopravu, popisuje její pozitivní i negativní přínos ve válce a s tím související tlak na vývoj nových technologií. Dokument sice není vizuálně tak dobře zpracovaný, často si musí vypomocť pouze fotografiemi nebo ilustračními záběry, ale jeho hodnotu vyvažují seriózní a zajímavé informace.





Hodnocení
60%

Železnice 1. světové války



Hodnocení
50%

Velká Británie, 2014, 5x30 min, BBC

I když Britům a zvláště BBC se málokdy něco nezdaří, tento typ dokumentu s průvodcem v hlavní roli, který polovinu pozornosti i záběrů strhává na sebe, mi příliš nesedí. Michael Portillo je sice pohledný britský gentleman a má pár úspěšných pořadů za sebou, ale nevidím důvod, proč bychom s ním měli cestovat na všechna ta popisovaná místa a zpovídat všechny ty pamětníky, představitele komunit a historiky. Vše, co se dozvíme, k nám promlouvá jejich ústy, sledujeme jejich oči a umírněné kamenné grimasy Michaela Portilla. Ta tam je nadsázka, lidskost a nadšení jeho kolegy Griffa Jonese, průvodce Vlaku napříč Afrikou. Ale ještě lepší by bylo se prostě bez průvodce obejít úplně, stačil by příjemný a srozumitelný komentář, tak jako to šlo u série Vlaky ve válce.



Australská železnice

Austrálie, 2016, 8x43 min, Discovery Channel

Dokumentární reality z dílny Discovery Channel byla inspirována právě sérií Aljašská železnice. Takže Austrálii projedete podobně hrůzostrašným způsobem, jakým podle Discovery řeší lidé problémy na Aljašce. Asi to má úspěch. Hrozí povodně, vedro, vichřice, všechno je komplikované, cokoli se může pokazit. A opět – potenciál tu byl. Záběry z depa, detaily oprav, způsob střídání posádek, průběh nakládky/vykládky hromadných substrátů. Bohužel trochu zmatečně natočené, záběry se rychle střídají a opět se prolíná několik dějových linií, jako by těch informací nebylo málo. Musí se z toho udělat show pro přežrané konzumenty za každou cenu. Drama jedné noci: Téměř dva kilometry dlouhý nákladní vlak náhle brzdí. Pomalu zastavuje. Šokovaná posádka: „Asi jsme vykolejili, musíme dát rychle vědět na dispečink, aby v protisměru do nás nenaboural vlak.“ Četa zmateně telefonuje, pobíhá kolem vlaku, hrůza v očích, kameramani nestíhají natáčet. Střih. Vypojená brzdová hadice mezi 78. a 79. vagonem. Uf.



Nejdrsnější vlaky světa

Hodnocení
80%

Velká Británie, 2014, 6x52 min, Travel Channel

Od extrémních nadmořských výšek na tratích v Jižní Americe přes nechutně přeplněné vlaky v Indii až po zamrzlou železnici na Sibiři. To všechno si televizní průvodce Zay Harding vyzkouší na vlastní kůži a my s ním. Dokument nás totiž krásně vtáhne do pro nás exotických míst, nechybí mu atmosféra a unikátní záběry. Vlak je doslova středobodem dění: „Ten hluk vás uspává a zároveň budí.“ Britové ukázali Američanům, jak by měla taková dokumentární reality vypadat. K tomu přidejte přehledné mapky a šikovný popis cesty, takže se Zay Hardingem se prostě ztratit nemůžete. I když: „Není mnoho těžších cest než tahle. Pokud začínáte pochybovat, já taky...“

Aljašská železnice

USA, od r. 2013, 1. - 3. série, Discovery Channel

Tak moc jsem se těšil, jak si o dlouhých zimních večerech pustím tuhle sérii, kde zárukou kvality měla být už třetí sezona, v níž se vysílá. Jenže žádná poetika promrzlé Aljašky se nekonal. Ani by nevalil v Americe oblíbený formát dokumentární reality, ale to, jakým způsobem z obyčejných diváků dělají jeho tvůrci hlupáky, mi nejde do hlavy. Chabý scénář je postaven na negativě, není okamžiku ani dne, kdy by nehrozilo nějaké nebezpečí, něco se nemohlo pokazit, někomu nešlo o zdraví, ne-li o holý život. Veškerá rozehraná dramata jsou tak účelově vystavěna s cílem udržet divákovu pozornost, že mi těch účinkujících ochotníků pod bičem komerčního otrokáře (Discovery) bylo až líto. Jeden příběh za všechny. Mladá dáma právě ve srubu uprostřed lesa zjistila, že jí došla dětská výživa pro malého synka. No a samozřejmě bez dětské výživy nepřežije. Rozhodne se proto vyrazit do nejbližšího města (vzdáleného 50 km) vlakem, který je provozován jednou týdně a který zrovna ten den jede. Tlačí ji čas, cesta po sněhu k zastávce se jeví jako náročná, kolem pobíhají osamělí vlci, a co je nejhorší, právě začalo sněžit. Vlastně to není to nejhorší, ve srubu na ni čeká její těhotná kamarádka, která bude co nevidět rodit. Dovedete si představit ty následky, kdyby ta mladá dáma na sněhu uklouzla nebo si popletla, který den jí jede vlak nazpátek? Pokud jste rozrušení stejně jako já, tuhle dokumentární sérii raději vynechte.



Hodnocení
40%



Bílovecko a Kopřivnicko: kraje plné

Necelé dvě desítky kilometrů od jižního okraje severomoravské průmyslové metropole Ostravy se nachází malebný mikroregion Bílovecko, který je přímo předurčen pro pěší výlety nebo cykloturistiku. V jeho sousedství pak najdeme Studéncko a Kopřivnicko, kde si přijdou na své také nadšenci do železničního muzejnictví. Pojďme objevovat kouzlo železnice i bohatou historii tohoto přitažlivého koutu naší republiky, zatím nedotčeného masovou turistikou.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Cestu po Bílovecku a Kopřivnicku zahajují ve Studénce, kde zastavují nejen regionální železniční spoje linky S2, ale i rychlíky spojující Bohumín, Ostravu, Přerov a Brno. Přestupují ve Studénce do RegioNovy a vyráží do nedalekého Bílovce. Během jízdy pozorují okolní chráněnou krajinnou oblast Poodří a za dvanáct minut již vlak přijíždí na pěkně zrekonstruované bílovecké nádraží, kde trať končí a dále se musí pokračovat pěšky nebo návaznými autobusy. Do samotného města je to ale pěšky asi jen deset minut, takže rozhodování je jednoduché...

Hranolová věž v Bílovci láká

Bílovec se rozkládá na návrší, které se kdysi nazývalo Stadtberg neboli Městský kopec. Po chvíli přicházím k bíloveckému zámku, v jehož sousedství najdete městské muzeum. V něm se nachází nejen jedinečná sbírka látkových a kovových knoflíků a textilní galanterie bývalé továrny Salcher, ale i sbírka skřítků Písmochů. Ti se zabydleli ve sklepení muzea a určitě dělají radost malým a velkým. Jde o kouzelné a originální loutky, které jen tak někde nejsou k vidění. Na doporučení pracovníce muzea se vydávám na bílovecké náměstí, kde nacházím mimo historické radnice i několik domů se zajímavými sgrafity. Čím se ale bílovečtí rádi pochlubí, je hranolová pětipodlažní věž kostela svatého Mikuláše z roku 1614. Vystoupat se dá na vyhlídkový ochoz, odkud je pěkný výhled na celé město a okolí.

Po krátké vycházce centrem města se vydávám na nádraží a mířím zpět do Studénky k zámeckému areálu, kde je Vagonářské muzeum. Provozuje ho příspěvková organizace SAK Studénka, která koncipovala sbírku v šesti sálech ve třech podlažích. Nejen nadšenci do železnice se mohou seznámit s vývojem dopravy od středověku až po století páry, důraz je ale kladen na historii bývalé vagonky ve Studénce, která zanikla v roce 2003. Muzeum vzniklo již v roce 1956 a loni prošlo částečnou modernizací. V expozicích jsou k dispozici modely, výkresy a fotografie z bohaté historie studénecké továrny, která vyráběla od roku 1900 nejen železniční vozy, ale později třeba i karoserie na autobusy či letadla. V prvním patře oko modelářovo potěší velké modelové kolejiště se dvěma okruhy v měřítku Ho. Ochotný vedoucí Vagonářského muzea mě potěšil tím, že si návštěvníci mohou odpočinout i u četby časopisu Železničář. Loučím se a spěchám na spoj, který mě odváží na „studénecké hlavní“ nádraží, kde přestupuji do motorového vozu řady 810 jedoucího ve směru na Příbor.



Za Freudem a Zátokem

Motorák uhaní po modernizovaném traťovém úseku až do Sedlnice, kde je odbočka na ostravské letiště Leoše Janáčka v Mošnově, kam zajíždí z moravskoslezské metropole elektrické jednotky RegioPanter. Vůz ale pokračuje směrem na Veřovice a po chvíli brzdí na příborském nádraží. Leckomu se název města Příbor spojí se slavným psychoanalytikem Sigmundem Freudem, který se tam roku 1856 narodil. Rodný dům je dnes turistickou atrakcí, kam

jezdí zájemci doslova z celého světa. Před domem v Zámečnické ulici se nachází umělecký artefakt v podobě vyšetřovacího lůžka, na kterém Freud své pacienty zpovídal. Za prohlídku určitě stojí i historické centrum Příbora, které bylo v roce 1989 prohlášeno městskou pa-

historie



Bílovec



Kopřivnice

Studénka



mátkovou rezervací. Centrem města je půvabné náměstí čtvercového půdorysu, kde uprostřed nachází mariánské sousoší z roku 1713 a také kašnu, která podle turistického průvodce pochází z roku 1899. Milovníci architektury určitě ocení měšťanské domy a radnici z třicátých let. Příborskou městskou památkovou rezervací protíná i naučná trasa, která vede kolem několika kostelů a také piaristického kláštera. Nasedám do jednoho z motorových vlaků a po několika minutách již vystupuji v Kopřivnici, proslavené nejen automobily Tatra, ale i nejslavnějším rodákem, kterým není nikdo jiný než olympionik Emil Zátopek.

Po krátké prohlídce Lašského muzea v sousedství kopřivnického nádraží jdu hledat Technické muzeum Tatra. To nacházím rychle i díky historickému motorovému vozu Slovenská strela z 30. let minulého století, který je umístěn jako stálá expozice před vstupem do objektu. V tatrováckém muzeu je soustředěna nejucelenější sbírka modelů, vozidel, motorů a různých artefaktů z historie této fenomenální automobilky. Nachází se tam moderně pojatá stálá expozice Emila a Dany Zátopových, kde je nejen řada cenných trofejí, ale zájemci mohou zhlédnout dokumentární čtrvrt hodinový film o světovém běžeckém rekordu Emila Zátopka v roce 1952.

Štramberské uši opředené legendou

Moje cesta se ale blíží pomalu ke konci. Chystám se ještě do sousedního města Štramberka, kde chci ochutnat tamní lahůdku Štramberské uši a nasát atmosféru tohoto neotřelého podhorského městečka. Motorovým vlakem se za pouhé čtyři minuty jízdy přemísťuji z Kopřivnice do stanice Štramperk, odkud se vydávám do stejnojmenného městečka. Štramperk se rozkládá na svazích Zámeckého kopce, Kotouče a Bílé hory v Libotínských vrších v předhůří Beskyd. Dominantou města je hrad Štramperk s gotickou věží Trúba, která slouží od roku 1903 jako rozhledna. Podhradí, kde je řada tradičních stylových „dřevěnic“, bylo v roce 1359 povýšeno moravským markrabětem Janem Jindřichem na městečko. Ve městě na náměstí sídlí Štramberské muzeum a současně Muzeum Zdeňka Buriana, známé-

ho kreslíře a tamního slavného rodáka. Zdejší městská památková rezervace chrání nejen samotné jádro města, ale zejména historickou dřevěnou zástavbu na předměstí. Na hoře Kotouč se rozprostírá městský park Národní sad s galerií soch a památníků osobností české historie a s jeskyní Šipka, jež se proslavila nalezením zlomku spodní čelisti neandrtálského dítěte. Za výšlap stojí i rozhledna na Bílé hoře, která je postavena nad městem.

V místní pekárně ještě kupuji Štramberské uši – suvenýr, který si prostě každý musí z tohoto kouzelného městečka dovézt. Jde o cukrářský výrobek z perníkového těsta ve tvaru kornoutu, který se tradičně peče pouze ve Štramberku a okolí. Od začátku roku 2007 jsou Štramberské uši prvním českým potravinářským výrobkem s ochranou zeměpisného označení původu, kterému EU tuto ochranu přiznává v rámci standardní procedury. Podle místní legendy se původ sladkých kornoutů váže k mongolskému tažení v roce 1241, kdy si válečníci rozložili svůj tábor na úpatí blízkého kopce Kotouč. Podle pověsti místní prokopali hráz rybníka a ležení vytopili. Když voda opadla, našli v ležení vaky s nasolenými lidskýma ušima, které Mongolové utínali křesťanům a posílali svému chánovi. Na památku této události se ve městě peče cukroví v podobě „uší“, slazené medem a ochucené tajnou směsí koření. Po zakoupení sladkého suvenýru zaměřím do cíle své cesty – Veřovic.

První písemná zmínka o obci Veřovice, s původním názvem Wiermeřovicz, pochází z roku 1411 a dnešní pojmenování pochází z někdejšího tvaru Verneřovice odvozeného od osobního jména Werner. Od názvu obce je například odvozeno příjmení Veřmiřovský. Obcí protéká říčka Jičínka, která pramení v úbočí známé hory Velký Javorník vysoké 918 metrů. Kdo má dobrou kondici, může se na Velký Javorník vydat pěšky. Na vrcholu hory je k dispozici turistická chata s malou restaurací a rozhlednou, otevřená teprve před čtyřmi lety. A jakousi pěknou tečkou za putováním je nádherná původní budova veřovického nádraží, na které zálibně spočine oko nejednoho příznivce železnice a architektury. ◇

ŠOTOINFO

Bílovec leží na trati 279, která začíná v železničním uzlu Studénka. Jezdí zde motorová jednotka RegioNova. Města Příbor, Kopřivnice a Štramperk leží na trati 325 Studénka – Veřovice o délce 27 km, kde dopravu zajišťují motorové soupravy, skládající se z vozů řady 810 a přívěsných vozů 010. Trať 325 je v šestikilometrovém úseku Studénka – Sedlnice elektrizovaná a jezdí tudy elektrické jednotky RegioPanter, které zajíždějí na nedaleké letiště Ostrava Mošnov. Provoz na trati v úseku Studénka – Štramperk byl zahájen v roce 1881 a v úseku Štramperk – Veřovice v roce 1896. Veřovice jsou důležitým přestupním bodem na regionální vlaky do Valašského Meziříčí, resp. Frenštátu pod Radhoštěm a Ostravy.



Lesní železnice přežívají jen ve skanzenu

Horské oblasti Slovenska byly ještě před pár desetiletími propletené úzkorozchodnými železničkami. Po nich do svahů supěly parní či motorové lokomotivky, aby na zpáteční cestě stáhly do údolí těžký náklad dříví. Průzračné potoky a tiše šumící lesy najdete v oblastech Bystřice a Bílé Oravy stále. Slávu železničářů, dřevorubců a jejich nesmrtelné techniky dnes připomíná jen skanzen Kysuckého muzea ve Vychylovce.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR A ARCHIV KYSUCKÉHO MUZEA ČADCA

Slovenské lesní železnice mají v historii našich východních sousedů nezastupitelné místo. Dnes, ruku v ruce s technologickým vývojem, se na práci železničářů pomalu zapomíná. A je to škoda, protože víc než padesátiletý provoz na úzkorozchodných tratích tvořil páteř slovenské těžby dřeva. Dříví všech délek bylo odváženo od lesních složišť až k pílám. Navíc šlo o daleko pohodlnější a dostupnější cestu, než zajišťovalo do té doby využívané splavování. „Rozvíjející se dřevozpracující průmysl potřeboval dřevo ve zvýšené míře i kvalitě rovnoměrně po celý rok,“ vysvětlil ve své knize Klapot koles v údolích Bystřice a Bielej Oravy historik Ivan Žilínčík.

Rostoucí síť normálně rozchodných železnic přispěla nejen k rychlé dopravě obyvatelstva, ale i přepravě nákladů. Plavení už tedy nestačilo a majitelé lesů začali hledat jiný, kapacitně dostačující dopravní prostředek. Pragma-

tický vybraný úzký rozchod (760 mm) umožňoval průjezd zúženými oblouky, a tedy lepší přizpůsobení trati složitému horskému terénu. A taky byly úzkorozchodky o dost lacinější při budování.

Když pára nestačí

Jednou z mála oblastí, kde se zachovalo alespoň torzo sítě lesních železnic, jsou Kysuce s údolím Bystřice a Bílé Oravy. Místo klád tu ale ve skan-



zenu Vychylovka vozí turisty. Jakou má místo historii a co se tu dá ještě zažít? To ví z naší země málokdo. My jsme se to vypravili zjistit.

U čerstvě zrekonstruovaného nádraží, které spíše připomíná salaš, nás vítá Jana Berešová, vedoucí skanzenu a zároveň pracovnice Kysuckého muzea v Čadci. „Muzeum převzalo železnici v roce 1974. Záměrem bylo místo začlenit do nově vznikajícího muzea v přírodě a zachování jeho funkčnosti,“ připomněla okolnosti vzniku paní Berešová. „Současně s výstavbou expozice národopisné expozice se rekonstruovala téměř tři kilometry dřívě sneseného úseku mezi Chmúrou a osadou Kubátkovia, který z části přecházel přes budovanou expozici muzea v přírodě. Ta se od roku 1977 nazývá muzeum Kysucké dědiny,“ doplnila. Komunisté provoz na úzkorozchodce zastavili kvůli nerentabilitě. „Začali na začátku roku 1969 a fakticky skončili na sklonku roku 1971. Následujícího roku skončil provoz oficiálně,“ vzpomíná vedoucí. „Pár vlaků tu jez-



dilo dál, byly to však spoje likvidační,“ připomíná Jana Berešová další zajímavost. Ještěže Slováci zachovali alespoň ty nejcennější úseky s úvratěmi. Postupný zánik čekal i většinu vozového parku.

Unikátní úvratě zůstaly

Teprve v roce 1981 se na části kolejí začalo s ukázkovými jízdami historických vlaků. Na začátku 90. let muzeum přejmenovalo mikroregion na Historickou lesní úvratovou železnici (HLÚŽ). Po generální rekonstrukci úseku Kubátkovia – Chmúra – Beskyd v roce 1995 bylo povoleno provozování osobní dopravy v kilometrech o až 3,6. To odpovídá úseku z Kubátkovie hluboko na lesní mýtinu k první úvratí. Z původně zachovaných jedenácti kilometrů úzkorozchodky je ve správě muzea 7,6 kilometru od Kubátkovie do Beskydu v nadmořské výšce 939,5 m. n. m. Ano, tady mají také turisté možnost zhlédnout unikátní a památkově významný úvratový systém. „Areál a šestnáct kusů techniky jsou kromě toho zapsány do seznamu Národních kulturních památek Slovenské republiky,“ zdůraznila Berešová.

Vznik za 1. světové války

Jak tu úzkorozchodná doprava fungovala dávno před ukončením oficiálního provozu? Kysúcko – oravská lesní železnice (KOLŽ) vznikla spojením do té doby dvou samostatných železnic vedoucích jednak z kysúcké obce Oščadnica do doliny Chmúra v katastrech Nové Bystřice a Vychylovky (Kysúcká) a Oravské lesní železnice vedoucí z Lokce do Erdútiky v roce 1926. Spoj dělníci vybudovali mezi Erdútkou a Chmúrou. Převýšení v některých místech činilo bezmála 217 metrů na pouhém půldruhém kilometru. Vlaky musely překonat stoupání 72 promile! Jen pro srovnání: na úseku s nejvyšším stoupáním v České republice mezi Tanvaldem a Kořenovem je hodnota 58 promile a mezi koleje musela být instalována zubačka. „Aby byl provoz na takto svažité trase bezpečný, museli projektanti přidat trojici hrotových úvratí a zároveň byly stanice na Chmúře a Beskydu vybudovány jako úvratové,“ vysvětlila Jana Berešová. Na konci dvacátých let dosáhla celá oblast na maximální délku tratí – neuvěřitelných

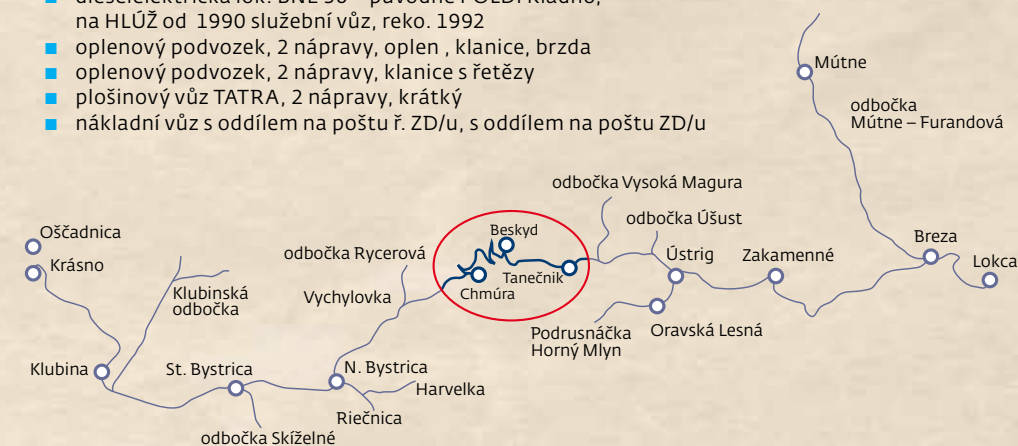
TECHNIKA

Ve skanzenu najdete parní lokomotivy z dob Rakouska-Uherska. Dříve tu pracovaly i maďarské Ráby. Soupravy otevřených osobních vlaků tahá pětice lokomotiv, dvě parní, dvě motorové a jedna dieselelektrická. Kromě toho je v provozu i motorová desetimístná drezína. Některé parní lokomotivy však nepamatují zdejší provoz. „Jedna je z Viglaše a druhá jezdila v Černém Balogu,“ zmiňuje vedoucí skanzenu Jana Berešová. Třetí slouží na oravské straně. Diesellovky přišly ze železáren. A údržba? „O techniku si pečujeme sami, větší údržbářské práce nám dělají specializované firmy,“ konstatuje místní strojvedoucí Pavol Petrek.

TECHNIKA NA HLÚŽ

Památkově chráněná vozidla zařazená do provozu:

- parní lok. MAV 2282/1909, U. 34.901
- parní lok. MAV 4281-4282/1916, U. 45.9 /složená ze 2/
- osobní vůz vyrobený původně v Tatrách v roce 1912, rek. 1990
- výletní vůz, původně PLŽ ř. Ba/u5, upravený v r. 1994
- výletní vůz, v roce 1999 postavený na původně plošinovém podvozku
- Památkově chráněná vozidla:
- parní lok. Henschel 20615/1926
- parní lok. Krauss Maffei 15791/1940
- parní lok. ČKD 2612/1948 – původně LŽ Viglaš na HLÚŽ od r. 1976
- parní lok. ČKD 1441/1928 Gontkulák
- dieselelektrická lok. BNE 50 – původně POLDI Kladno, na HLÚŽ od 1990 služební vůz, reko. 1992
- oplenový podvozek, 2 nápravy, oplen, klanice, brzda
- oplenový podvozek, 2 nápravy, klanice s řetězy
- plošinový vůz TATRA, 2 nápravy, krátký
- nákladní vůz s oddílem na poštu ř. ZD/u, s oddílem na poštu ZD/u



110 kilometrů, hlavní „koridor“ se pak pyšnil jedenašedesáti kilometry. Zbytek tvořily obočky. Pavučina ocelových staveb v okolí Vychylovky však začala vznikat už v roce 1915.

Na pilu a ještě dál

Dřevo odtud bylo transportováno na oplenových či plošinových vozech do parní pily v Oščadnici anebo pokračovalo na konvenčních nákladních vozech po normálně rozchodné vlečce do nedaleké železniční stanice z Košic-bohumínské železnice. Podobně to fungovalo i s kůrou. „Denně jely jeden až dva vlaky,



ročně byly vytěženy tisíce kubíků dříví,“ vypočítává vedoucí skanzenu. Největší díl práce odvedly v Kysúckech parničky. „Hlavně to byly stroje značky Henschel pyšníci se výkonem sto šedesát koní. Slabší Maďarky fungovaly spíše v údolích a hlavně potřebovaly kvalitní brzdaře kvůli svazu do údolí,“ dodala Berešová. „Strojvedoucí nemohl vědět, co se mu děje na vlaku. Vždyť mnohdy byl v jedné stanici a konec vlaku v druhé,“ vysvětluje nezbytnost brzdářské profese. Nezbyvá než připomenout, že ve skanzenu, který je jen pár kilometrů za hranicemi, můžete bez problému strávit celý den.



TIP NA VÝLET

- Kysúcké muzeum Čadca – Skanzen Vychylovka
- otevřeno denně (pracovní týden – 9:00 – 17:00, víkend 9:00 – 18:00)
- trasa Skanzen - Chmúra - 1. úvratě a zpět (celkem 5 km)
- Odjezdy v pracovním týdnu: 9:15, 10:30, 11:30, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00 hod., o víkendu pak v 9:15, 10:30, 11:30, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00 hod (vlak v 17:00 hod. jen do 28. 9.)





Průvodci v nočním spoji ČD EN 477 si zaslouží uznání. Jsou to profesionálové

Vážená redakce Železničáře, dne 26. června 2017 jsem z Prahy hl. nádraží v 23:58 využil noční spoj společnosti České dráhy Euro-night (EN 477 Metropol) do Budapešti – Keleti pályaudvar (východní nádraží). Obratem jsem druhý den využil obdobnou službu ČD (od 20:05 dne 27. června 2017; směr Budapešť – Praha). Dovoluji si vás tímto požádat o to, abyste vyslovili veřejnou pochvalu na stránkách Železničáře průvodci v lůžkovém voze č. 363 panu Alanu Šimurdovi. Kdyby tak byli v ČD všichni jako on! Jeho ochota a vlídnost, jeho znalost cizích jazyků a historie je udivující. Takovým lidem, jako je pan Šimurda, se říká profesionál na svém místě! Moc bych mu chtěl touto cestou poděkovat. Díky takovým lidem budu využívat služby Českých drah i do budoucna.

VÁCLAV BOZDĚCH

Odpověď redakce: Děkujeme za váš ohlas. Jen upozorňujeme, že průvodci lůžkových vozů jsou zaměstnanci JLV. Nicméně to nic nemění na faktu, že vstřícný a erudovaný zaměstnanec buduje dobré jméno železnice ve vlaku národního dopravce bez ohledu na to, jaký „dres“ nosí“.

Díky ochotné průvodčí jsem získal zpět svůj zapomenutý fotoaparát

Chtěl bych touto cestou poděkovat velice ochotné a vstřícné paní průvodčí z domovské stanice Valašské Meziříčí. Při návratu z dovolené dne 15. 7. jsem po rychlém přestupu ve stanici ve Frýdlantu nad Ostravicí do vlaku 3127 směr Ostrava hl. n., kde jsme měli další přestup do spoje EC do Prahy, zjistil, že jsem v předchozím vlaku zapomenl fotoaparát. Kontaktoval jsem paní průvodčí vlaku 3127, která celkem brzy telefonicky zjistila, že byl v předchozím vlaku nalezen a je ve stanici Frýdlant. Během jízdy do Ostravy, když měla chvíli volno, jsme se domluvili, že se nám ho pokusí podle svých aktuálních časových možností poslat službou ČD Kurýr. Druhý den nám byl doručen do stanice v našem bydlišti. Ještě jednou děkuji za její ochotu až nad rámec jejich pracovních povinností.

ŠTEVULJAK ZDENĚK

Odpověď redakce: Velice děkujeme za slova uznání, která směřovala na adresu průvodčí Českých drah. Vždy moc potěší, pokud si takovou pochvalu dotýčný cestující nenechá pro sebe a podělí se o ni. Věříme, že služeb národního dopravce proto budete využívat i nadále.



Železnice vzkvétá, o povolání strojvedoucího je zájem

Zájem o povolání strojvedoucího roste, lidi neodrazují ani pokusy vyvinout vlaky schopné jízdy bez živého strojvůdce. Zkoušky pro získání licence během letošního prvního pololetí složilo 318 lidí, 165 lidí bylo neúspěšných. V minulém pololetí ke zkouškám přišlo 288 lidí. Splnění teoretických zkoušek je prvním krokem k tomu, aby se člověk mohl stát strojvedoucím. Další podmínkou je zvládnutí jízdy na konkrétní lokomotivě, takzvané osvědčení pro vozidlo a znalost trati, kde bude strojvedoucí jezdit. Ty vydávají strojvedoucím přímo dopravci. U největší tuzemské společnosti, Českých drah, je každoročně ve výcviku na 200 strojvedoucích. Další sto se pak připravuje na kariéru u dceřiné společnosti ČD Cargo. Osobní i nákladní dopravce má v současnosti na 5 300 strojvedoucích, i u nich je ale běžné, že si rozšiřují svoji odbornost o nové lokomotivy. Padesátka strojvedoucích se tak v současnosti školí na lokomotivy Vectron, které mají od prosince jezdit na trase z Prahy do Děčína a dále do německého Hamburku. Zájemci o řízení vlaků navíc musí splnit zdravotní podmínky. Vyhláška ministerstva dopravy stanovuje přesně vyjmenované zdravotní překážky pro výkon tohoto povolání. Mezi nejtypičtější patří například cukrovka a vysoký krevní tlak. Zároveň vyhláška požaduje dobrý zrak a sluch. Každý uchazeč prochází detailní zdravotní prohlídkou. ČTK 2. 8. 2017

Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: zeleznicar@cd.cz.

České dráhy dostanou za výluky více peněz

Výluky provozu na kolejích a nahrazování vlaků autobusy jsou pro České dráhy jedním z největších strašáků. Letos by ovšem jejich dopad na hospodaření národního dopravce měl být výrazně menší než v minulých letech, i když rozsah výluk zůstává na podobně vysoké úrovni. Konkrétně jde o kompenzace nákladů, které dráhy za výluky dostávají od Správy železniční dopravní cesty. Novela zákona o drahách a vyhláška ministerstva dopravy na jaře systém výrazně upravily ve prospěch dopravců. České dráhy tak letos dostanou od správců kolejí asi o sto milionů více než za loňský rok. ČD loni vynaložily za náhradní autobusovou dopravu zhruba 480 milionů korun, u SŽDC pak uplatnily nárok ve výši 290 milionů. Za letošek při stejných nákladech už počítají s kompenzací 370 až 400 milionů. „Nyní má každý dopravce provozující veřejnou drážní osobní dopravu, který v důsledku plánovaného omezení zajistí náhradní dopravu, právo na úhradu rozdílů vynaložených a i uspořené náklady,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského změna spočívá i v tom, že kompenzaci lze žádat nejen na náhradní autobusy ale i další náklady v případech, kdy autobusy nebyly využity. E15 24. 7. 2017

Smělý plán Prahy být městem železnice dostává trhliny

Metropole se má do roku 2030 proměnit v metropoli vlaků. Vzniknout by mohlo i přes dvacet nových železničních zastávek. Už se stanicemi Eden a Zahradní Město, které jsou mezi prvními na řadě, je však potíže. Sloužit nebudou dříve než za pět let, zakázku řeší antimonopolní úřad. Pražské tratě jsou vytížené na maximum a nové spoje už podle odborníků není kam přidávat. „Ve vlacích Pražské integrované dopravy nyní v metropoli jezdí o polovinu více lidí než v roce 2008. Na většině hlavních železničních tratí už nemáme kapacitu pro objednávání nových vlaků,“ přiblížil hlavní problém mluvčí pražského Institutu plánování a rozvoje (IPR) Marek Vácha. Do roku 2030 chce stát skrze správce železnic zmodernizovat podstatnou část pražských kolejí. Mezi nejdůležitějšími je úsek na Kladno s odbočkou na letiště, úsek mezi Vysočany a Lysou nad Labem a klíčové spojnice mezi hlavním nádražím ve směru na Radotín a na Hostivař. Modernizace úseku do Hostivaře měla začít už letos, výsledek soutěže o zakázku za zhruba 3,5 miliardy korun však neúspěšná společnost Eurovia napadla u antimonopolního úřadu. Než věc vyšetří, nemůže SŽDC s vítězným uchazečem uzavřít smlouvu. Stavba tak letos možná ani nezačne. MFDnes 22. 7. 2017

Chystá se jednotná jízdenka pro vlaky, autobusy i MHD

Koncept jediné jízdenky pro různé dopravce, po kterém volají dopravní experti, by se měl rozšířit i na autobusy a městskou hromadnou dopravu. V prosinci 2019, odkdy bude možné podle rozhodnutí ministerstva dopravy na jednu jízdenku cestovat, však bude platit jen pro dálkové vlaky a některé regionální. Cena, která bude vycházet z nynějšího tarifu Českých drah, by měla činit 1,35 korun na kilometr. „Akční nabídky dopravců budou existovat stále. Národní tarif je ale konstruován tak, aby lidem, kteří nesledují železniční problematiku a nerozlišují dopravce, umožnil koupit jízdenku od začátku až do konce cesty a pak také možnost nastoupit do jakéhokoli vlaku jedoucího jejich směrem. Pokud se jedná o komerční nabídku, tedy provozování linek bez dotace, je vcelku pochopitelné, že jízdenky platí jen u konkrétního dopravce. Jiné je to ve chvíli, kdy na jedné trase jezdí pod závazkem, tedy s dotací, více dopravců. Například na trase Plzeň – Most jezdí pod závazkovou smlouvou dva dopravci, GW Train Regio i České dráhy a vzájemně si neuznávají jízdenky, což samozřejmě zájem státu není,“ řekl v rozhovoru Jan Paroubek, ředitel Divize dopravních aplikací a technologií, Cendis iHNed.cz 26. 7. 2017

Železniční přejezd ve Studénce má být do tří let nahrazen podjezdem

Železniční přejezd ve Studénce na Novojičínsku, kde se předloni srazil vlak s kamionem a tři lidé zemřeli, bude asi do roku 2020 nahrazen podjezdem. Zároveň se připravuje stavba nové silnice, která odvede nákladní dopravu mimo tuto lokalitu. Řekl to místostarosta Studénky Petr Odchodnický. „Už jsou schváleny peníze na vybudování podjezdu. Mluvíme o částce v řádech stovek milionů korun. Pokud vše půjde tak, jak má, v roce 2020 bude projekt hotový,“ uvedl. Podjezd by měl být určen jen pro chodce, osobní dopravu a cyklisty. Ještě předtím proto musí být zajištěn odklon nákladní dopravy. Kamiony by tak přes přejezd vůbec nejezdily. Nová komunikace, dlouhá asi 450 metrů, by měla vést jedním z průmyslových areálů ve Studénce. Nezávisle na tom společnost Future Product Design usiluje o to, aby byl u přejezdu instalován její bezpečnostní systém, který by měl zabránit dalším nehodám. Jde o představený semafor vzdálený až 50 metrů od přejezdu. Na něm blikne červená v okamžiku, kdy začnou svítit výstražná světla u samotného přejezdu. Auta by zůstala stát ještě před přejezdem. Pokud by řidič nerespektoval ani tuto červenou, zastavila by jej ještě před přejezdem další závara. ČTK 21. 7. 2017

BULHARSKO

Výhodné nabídky na září.

Odlety z Prahy v termínech 31. 8.-7. 9./10. 9.-3. 9.-14. 9.-, 7. 9.-17. 9. a 10. 9.-17. 9. 2017
Z Brna 7. 9.-17. 9. 2017

Více informací na www.cdtravel.cz
Tel. 972 243 053, K. Štěchová



ČD travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h
pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861 | provozní doba: 1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h, sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Den železnice 2017

BOHUMÍN 23. ZÁŘÍ

OD 10 HODIN

**Navštivte svět historie, změny i zábavy
a unikátní noční show!**

Využijte Skupinovou víkendovou jízdenku
pro pět osob bez omezení věku.

www.denzeleznice.cz

ČD České dráhy
Národní dopravnice

Hlavní partner:



Speciální partner:



Mediační partner:



Partneři:





Foto: Stanislav Plachý



S „Hektorem“ (nejen) do Tovačova

Druhý srpnový víkend (12. a 13. 8) pojedou po hanácké lokálce z Kojetína do Tovačova a zpět zvláštní historické vlaky. Soupravu bude tvořit někdejší krnovský, nyní už přerovský „Hektor“ 720 039-7, nově opravený historický osobní vůz Balm 5-0814 a také služební vůz Daa-k pro přepravu jízdních kol a kojit s kulturním zážitkem. V Tovačově lze v sobotu navštívit koncerty Tovačovského portálu nebo třeba mysliveckou zábavu Srpnová noc. V Kojetíně se už vlaky pojedou z/do Kroměříže, kde bude v prostorách lokomotivního depa ČD zpřístupněna bohatá expozice muzea Kroměřížské dráhy.

Nejbližší železniční stanice:
Kojetín/Přerov/Chropyně/Kroměříž

12. A 13. SRPNA 2017



19. SRPNA 2017

Fajne léto na nádraží Ostrava střed

V pořadu kulturních akcí Moravskoslezského kraje pod názvem Fajne léto se představí i Železniční muzeum moravskoslezské v Ostravě. To má své výstavní prostory v budově železniční stanice Ostrava střed, kde je v současnosti k vidění výstava 170 let Severní dráhy císaře Ferdinanda v úseku Lipník – Bohumín. Na sobotu 19. srpna je pro návštěvníky připraven také doprovodný program ve venkovních prostorech. Akce začne ve 14 hodin moderní nádražáckou soutěží, následovat budou koncerty flašinetářů, kapele Ostrá tráva z Ostravy nebo třeba westernová show Lasa, biče, kolty. Na své si přijdou i malí návštěvníci. Mohou se projet dětským vláčkem po areálu stanice, prohlédnout si trenážer, modelové kolejiště nebo běžně nepřístupná stanoviště a strojovny na lokomotivě. Chybět nebude ani atraktivní ukáзка zásahu hasičské jednotky. Více informací najdete na www.zmms.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Ostrava střed



OD 17. DO 20. SRPNA 2017

Foto: archiv Výstaviště Flora Olomouc

Na letní Floru Olomouc se slevou Vlak+

Od 17. do 20. srpna se v hanácké metropoli koná letní etapa naší největší a nejstarší květinové výstavy Flory Olomouc. Pokud se na výstavu vypravíte vlakem, využijte výhodnou nabídku ČD – zpáteční jízdenka se slevou Vlak+. Sleva představuje 50 % na zpáteční jízdenku z kteréhokoli místa v ČR. Aby jízdenka s touto slevou platila i pro cestu zpět, je nutné si ji nechat orázkovat na výstavišti u stánku ČD ve foyer pavilonu A. A co na letošní letní Floře uvidíte? V největší hale olomouckého výstaviště se představí dvojice témat – Setkání v Rájské zahradě a Léčivá síla stromů. V galerii hlavního pavilonu budou vystaveny domácí i cizokrajné druhy léčivých rostlin a také přehlídka Vyznání růžím, která vzdá hold královně květin. K největším lákadlům letošní letní Flory Olomouc bude patřit také unikátní výstava terakotové armády prvního čínské císaře v pavilonu G.

Nejbližší železniční zastávka:
Olomouc-Nová Ulice/Olomouc-Smetanovy sady



19. A 26. SRPNA 2017

Parním vlakem do Posázaví a Podblanicka

O sobotách 19. a 26. srpna se můžete svést parním vlakem do Posázaví a Podblanicka. Historické vlaky s parní lokomotivou Velký bejček odjíždějí z pražského branického nádraží a provedou vás romantickou krajinou proti proudu řeky Sázavy. V sobotu 19. srpna vyjede vlak z pražského branického nádraží v 8:32 hod. a v metropoli zastaví ještě ve stanicích Praha-Vrsovice, Praha hl. n., Praha-Libeň, Praha-Hostivař a také Praha-Uhřetěves. Cílem cesty je Kácov, kde se každoročně v tomto termínu koná vyhlášená Kácovská pouť. O týden později (26. 8.) lze podniknout výlet do Podblanicka. Zvláštní vlak Ferdinand vyjíždí z Prahy-Braníka v 9:00 h a přes Čerčany, Benešov a Postupice dojde až do Vlašimí. V Benešově je možné po předchozí rezervaci absolvovat prohlídku pivovaru Ferdinand nebo se svést Ekválérkem z nádraží až na Konopiště. Více informací na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Braník/Čerčany/Kácov/Vlašim ad.