

Železničář

11. KVĚTNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



10
ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Jaro je opět ve znamení řady výluk. Nejen o omezení provozu, ale také o narušování přesnosti vlakových spojů jsme hovořili s náměstkem generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy SŽDC Jiřím Svobodou.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Muzejní **pantografová jednotka** 451.045/046 se prvně vydala na 17. ročník každoročního setkání nadšenců železniční techniky v Košicích s názvem Rušňoparáda. Legendární „panťák“ začal jezdit na východním Slovensku přesně před padesáti lety.

11-14 TÉMA

Příběh deseti dieselelektrických lokomotiv řady 743, které díky elektronickému regulátoru získaly přezdívku **Elektronik**, nevoní dálkami nebo lámáním rekordů. Jejich přínos je skryt spíše v rutinní službě všedních dnů.

15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Libereckému **vlakvedoucímu Michalu Hájkovi** se podařil odvážný kousek. Loni přispěl díky své odvaze a chladnokrevnosti a k dopadení celostátně hledaného muže.

16-17 RECENZE

Jaké zajímavé **knižní tituly** s železniční tematikou se v uplynulých měsících objevily na tuzemském trhu? Odpověď najdete v dalších recenzích.



18-19 CESTOPIS

Obrovská, s bohatou historií, prudce se rozvíjející, vzrušující a tajemná nejen písmem a jazykem. Tak by se dala ve zkratce charakterizovat **Čína**, nejlidnatější země světa.

20-21 HISTORIE

Jak dopadl výlet několika dobrodruhů, kteří se v polovině 80. let rozhodli objet naši dnes již **bývalou republiku vlakem**? Dojeli vůbec do cíle? A podařilo se jim dodržet itinerář?



Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. 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, nábř. 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. Nevýžádané 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, lokomotiva E 499.085 v čele Retro Ostravanu v Cerhenicích





SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

hlavní turistická sezona pomalu klepe na dveře. A protože mnozí z vás při výletech po nejrůznějších koutech republiky využívají vlaky Českých drah, připravili jsme pro všechny zájemce opět řadu zajímavých akcí. Tentokrát se zaměřím na atraktivní lokalitu jižních Čech, které jsou často vyhledávaným výletním cílem.

Stejně jako v předchozích letech nabídneme i letos v rámci služby ČD BUS ŠUMAVA sedm autobusových linek. Ty pojedou po oba prázdninové měsíce většinou o sobotách a nedělích do těch nejkrásnějších částí Šumavy. Od 1. července až do 31. srpna bude v návaznosti na vlakové spoje možné cestovat až na vrchol Třístoličnick nebo na Svatého Tomáše. Spoje jsou propojené i se systémem Zelených autobusů Národního parku Šumava.

Právě spoj na Třístoličnick se loni stal nejuspěšnější linkou ČD BUS ŠUMAVA. A jezdit proto bude i v letošním roce. Autobusy nově navazují na příjezdy Jižního expresu národního dopravce a umožní přestup do autobusů do Holašovic, na Kleť, do Bavorska i na zmíněný Třístoličnick.

Na úspěšném projektu ČD BUS ŠUMAVA spolupracujeme s Jihočeským krajem, Národním parkem Šumava, rakouskými drahami OBB a bavorskou železnicí IZTalbahn. Podařilo se nám vytvořit dopravní systém, který zahrnuje vlakové i autobusové linky v celé oblasti Šumavy bez ohledu na státní hranici. Navíc lze cestovat na jednu jízdenku, kterou si cestující koupí v jakémkoli vlaku ČD či v osobní podobě.

České dráhy v Jihočeském kraji připravily pro nadcházející měsíce rovněž zajímavou nabídku jízd mimořádnými vlaky. Uskuteční se už pětadvacátý ročník Šumavského léta s párou, pojedou také historické vlaky na Bechyňce i zvláštní vlaky do Týna nad Vltavou a Netolic.

Nejrozsáhlejší nabídka jízd historickým vlakem v České republice letos zahrnuje trasu z Volar do Nové Pece a do Nového Údolí, z Volar na Kubovu Huť a z Volar do Chrobol. První parní vlak vyjede v pátek 21. července a pojedou každý pátek a sobotu až do soboty 12. srpna.

Velkou oblibu si v loňské premiéře velmi rychle získaly také jízdy historických skvostů v podobě lokomotiv Bobinka a Elinka. Ty se i letos znovu objeví na naší nejstarší elektrifikované trati. Prvně se na kolejích objeví už 17. června a připomenou tak 114 let od zahájení provozu trati Tábor - Bechyňe. Město Tábor zároveň ve spolupráci s Českými drahami doplní druhý ročník o výstavu z počátku elektrifikace železnice s modelovým kolejištěm pro děti. Zájemci budou moci expozici shlédnout v budově bývalé trafostanice v Táboře. Vstup bude zdarma. V Městském muzeu v Bechyni pak návštěvníci mohou zavítat na interaktivní výstavu pro děti „Vynálezy Františka Křížka“, která bude k vidění od 16. června.

Je toho zkrátka víc než dost. Proto neváhejte a navštivte některou z avizovaných akcí.

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Momentku z nádraží Ostrava-střed zachytil **Pavel Sedláček**. Na snímku se právě míjí dva vlaky ČD, jeden vedený dieselovou lokomotivou řady 754 Breljovcem, druhý v čele s motorovým vozem řady 843.

VÝHERCI SOUTĚŽE Z ČÍSLA 8 – PRAŽSKÉ JARO

Správná odpověď: c) na housle

Dvě vstupenky na koncert Symfonického orchestru hl. m. Prahy FOK s dirigentem Jonathonem Heywardem, který se uskuteční v úterý 30. 5. ve Smetanově síni Obecního domu získávají Martin Kostka, Praha 5, Martina Fischerová, Olomouc a Jakub Štěpanovský, Benešov.



Jiří Jeřeta

Ředitel Odboru obchodu osobní dopravy



Před 15 lety se na běžné trati prvně jelo rychlostí 200 km/h

Před 15 lety, 10. dubna 2002, se uskutečnila zkušební jízda české železniční infrastruktury na rychlost 200 km/h v úseku Břeclav – Vranovice s lokomotivou Rakouských spolkových drah ÖBB 1116.015. Byl tak vytvořen rekord na běžných českých železničních kolejích mimo zkušební okruh Výzkumného ústavu železničního, kde se pochopitelně jelo už i vyšší rychlostí. V den „D“ železničáři i policisté lemovali od rána mosty, přejezdy i nástupiště podél kolejí z Břeclavi do Vranovic. Jejich úkolem bylo zajistit naprostou bezpečnost tří zkušebních jízd a jednoho přesunu soupravy mezi oběma stanicemi. Lokomotiva s rakouským a dvěma českými měřicími vozy si při této akci ověřila shodnost údajů měřících pracovišť. Na hlavní experiment totiž mohl vyjet jen rakouský vůz, neboť ani jeden z dvojice tuzemských nebyl v té době způsobilý pro rychlost 200 km/h. (miv)

Pavel Krtek jednal se šéfem ukrajinských železnic

U příležitosti XXXII. zasedání Konference generálních ředitelů národních železničních podniků Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD) v Minsku se 20. dubna setkal předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek v doprovodu člena představenstva ČD Cargo Bohumila Rampuly s šéfem Ukrajinských železnic Wojciechem Balczunem. Oba nejvyšší představitelé národních železnic zhodnotili dosavadní spolupráci v mezinárodní železniční osobní i nákladní přepravě. Diskutovali o aktuální situaci a možnosti dalšího rozvoje a zjednodušení mezinárodní železniční přepravy provozované v kooperaci obou dopravců v klíčovém směru východ-západ. Pozornost věnovali i potenciálu přepravy tranzitující přes Ukrajinu z Ruské federace i perspektivně rostoucím Euroasijským přepravám. Potvrdili zájem i nadále koordinovat stanoviska obou dopravců v mezinárodních železničních organizacích OSŽD a UIC s cílem vytvořit předpoklady pro zlepšení konkurenceschopnosti železniční dopravy na přepravním trhu. Ukrajinské železnice provozují téměř 21 tisíc km tratí, na nichž ročně přepraví téměř 400 mil. cestujících a 350 mil. tun zboží. (red)

Severní dráhu císaře připomněla

U příležitosti oslav 170. výročí příjezdu prvního vlaku po Severní dráze císaře Ferdinanda do Bohumína vypravily České dráhy 1. května speciální vlak pro hosty i veřejnost. Historická souprava ve-



Valtice



Začala modernizace trati na Znojmo

Na celé tři měsíce utichl železniční provoz na tratovém úseku Boří les – Valtice na významné regionální spojnici z Břeclavi do Znojma. Vlaky Českých drah byly mezi Břeclaví a Mikulovem nahrazeny autobusy a původní kolejové těleso, včetně železničního mostu ve Valticích, doslova zmizelo ze světa. To jen ale na dobu nezbytně nutnou, než stavbař položí nový spodek a svršek železničního tělesa, vybudují nové přejezdy a také odvodnění, včetně třinácti propustků a jednoho mostu. Pro cestující se poněkud zkomplikovala cesta mezi Mikulovem a Břeclaví, kde autobusy jezdí podle zvláštního jízdního řádu. Vozy náhradní dopravy se občas dostávají do nekonečných kolon na tamních silnicích a nestihnou tak přípojné vlaky, byť ty odjíždějí až po vypršení domluvené čekací doby. Na trať, po níž bude možné jezdit rychlostí až 120 km/h, by se měly motorové vlakové soupravy vrátit letos 1. července. Rekonstrukce směrem do Znojma by měla po etapách pokračovat i v dalších letech. (mah)

Ferdinanda Šlechtična

dená parní lokomotivu Šlechtičnou svezla malé i velké zájemce z Přerova do Bohumína. Zpestřením programu v samotném vlaku byla návštěva císaře Ferdinanda se synovcem Františkem Josefem a dvorním doprovodem, které ztvárnili místní ochotníci. Z Bohumína historický vlak absolvoval jízdu po takzvaném ostravském „kolečku“ přes stanici Ostrava střed, Kunčice a Vítkovice do Ostravy hlavního nádraží a zpět do Přerova. Při této příležitosti připravilo Železniční muzeum moravskoslezské ve stanici Ostrava střed novou výstavu s názvem „170. let trati Severní dráhy císaře Ferdinanda, Lipník – Bohumín“, která byla zahájena právě v den slavnostní jízdy. (mah)



FOTO: ČD, MILAN VOJTEK

Ve Svitavách vznikne u nádraží nový terminál

Svitavy jsou již čtvrtým městem v Pardubickém kraji, které se rozhodlo vybudovat u svého železničního nádraží přestupní dopravní terminál. V současné době pokračují přípravy na úpravu přednádražního prostoru, jenž zásadním způsobem podpoří využívání veřejné hromadné dopravy, ať té železniční nebo návazných linkových autobusů. Nynější stav přednádražního prostoru je problematický jak z hlediska nástupních prostor regionálních autobusových linek, tak i s ohledem na parkování osobních automobilů a bezpečnost chodců. Záměrem je vybudování takřka šedesátky míst pro parkování osobních automobilů systémem Park+Ride a také nové chodníky s řešením bezbariérových nástupů, včetně nových veřejných pobytových ploch s mobilizárem a prostory pro úschovu a odstavování jízdních kol. Chystanou úpravu jistě ocení obyvatelé i návštěvníci města, kteří využívají veřejnou hromadnou dopravu s návazností na dopravu individuální a zejména ti, jež pravidelně dojíždějí ze Svitav rychlíky nebo regionálními vlaky za prací. (mah)



ČD přispěly na další monitory dechu

Ostravská Městská nemocnice jako druhá v pořadí v moravskoslezské metropoli dostala díky Nadaci Křížovatka v pátek 28. dubna šestnáct nových monitorů dechu Babysense II. Přístroje byly zakoupeny z finančních darů, které poskytl několik subjektů, mezi nimi i České dráhy. Ty přispěly na celkem pět monitorů. Jak potvrdil člen představenstva ČD Michal Štěpán, jenž zařízení předal primárce dětského oddělení MUDr. Alici Nogolové, je tento akt spojen s plněním společenské odpovědnosti národního dopravce. Monitory dechu hlídají zástavu dechu či jakékoli nepravidelnosti dechu malých dětí a ČD se projektu zúčastňují déle než pět let. Za tu dobu pomohly s vybavením těchto zdravotnických pomůcek řadě nemocnic po celé České republice. Cílem projektu, kterého se zúčastňuje celá řada firem i soukromých osob, je vybavit české a moravské nemocnice monitory dechu pro každé miminko. (mah)



Věrná kopie československé legionářské soupravy z Transsibiřské magistrály z let 1918 až 1920 se od dubna do června objevuje především v železničních stanicích v Pardubickém kraji. Legiovlak navštívil Letohrad, Ústí nad Orlicí a návštěvníky uvítá mj. v Moravské Třebové, Vysočém Mýtě nebo Litomyšli. V letech 2011 až 2015 zakoupila Československá obec legionářská jedenáct vyřazených historických vozů. Jeden z plošinových vagonů navíc dlouhodobě zapůjčily České dráhy a třináctý – kovářský vagon – zrekonstruovala a dodala slovenská strana – v čele s Nadáciou Milana Rastislava Štefánika a Klubom historickej techniky RD Zvolen. V Legiovlaku se nachází nejen poľná pošta, ale i plukovní prodejna či obrněný vagon s kulometnými stanovišti. Vlak, v němž výklad poskytují průvodci v replikách legionářských stejnokrojů, jezdí po ČR od května 2015, jeho cesta má skončit až v roce 2020. Zaujímavé bude zakomponování Legiovlaku do programu letošní Aviatické pouti na letišti v Pardubicích o víkend 3. a 4. června. (mah)

Legiovlak dojel také na Pardubicko

Provozoschopnost dráhy je pro nás prioritou

Letošní jaro je opět ve znamení řady výluk na mnoha tratích, kde postupně propuká stavební ruch. Nejen o omezení provozu, ale také o narušování přesnosti vlakových spojů či výměně porouchaných výhybek a srdcovek hovořila redakce Železničáře s náměstkem generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jiřím Svobodou.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

S nástupem jara je tu začátek další stavební sezony jak na silniční, tak i na železniční infrastrukturu. Co má SŽDC letos v plánu?

Mezi nejvýznamnější stavby budou patřit modernizace úseků Rokycany – Plzeň, Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží, rekonstrukce pražského Negrelliho viaduktu a také chceme pokračovat s modernizací železničního uzlu v Plzni. Optimalizací projdou traťové úseky Beroun – Králův Dvůr, Český Těšín – Dětmorovice a traťové rychlosti se zvýší v úsecích Řikonín – Vlčkov u Tišnova a Havlíčkův Brod – Okrouhlice. Modernizace se dotkne železniční stanice Karlovy Vary a také traťového úseku ze Sodomětic do Votic.

Léto přinese velké komplikace cestujícím v Brně a okolí. V plánu je studenní výluka, na niž navazuje maraton dalších omezení v příštím roce. Je opravdu nutné tyto akce plánovat na jedno období?

Stav brněnského železničního uzlu – a zejména železniční stanice Brno hl. n. – již neodpovídá požadavkům na moderní cestování a kapacitně nevyhovuje předstávám objednavatelů dálkové a regionální dopravy a dopravců. SŽDC dokončuje zpracování studie proveditelnosti, která by měla odpovědět na otázky, co dále s železničními koridory procházejícími Brnem. Velká část železniční infrastruktury, zejména mostní objekty, železniční spodek a svršek a zabezpečovací zařízení je totiž i z důvodu odkládání rozhodnutí o budoucí poloze nové železniční stanice za hranici své technické a morální životnosti. Je tedy nezbytné zajistit provozuschopnost dráhy, která je pro nás prioritou, a při této příležitosti rovněž zlepšit úroveň kultury cestování. Výluky byly po projednání s objednavateli dopravy naplánovány do letních měsíců, protože v tomto období je menší frekvence cestujících. Odpadá pravidelné dojíždění žáků a studentů do škol – a jsou tedy i delší prodlevy mezi takty regionální dopravy. Časový posun plánovaných výluk není bohužel možný vzhledem k naplánovaným uzavírkám sítě městských komunikací. Vnímáme samozřejmě negativní dopad na cestující, nicméně již při rekonstrukci železničního mostu na vjezdu do hlavního nádraží v roce 2013 se ukázalo, že při kvalitní přípravě a spolupráci všech dotčených subjektů zůstane i při zmíněných výlukách komfort pro cestující zachován.

Nedávno pocítili lidé velká zdržení na trati 171 Praha – Beroun například kvůli poruchám trakčního vedení. Byť je revitalizace zatím v nedohlednu, vidíte v blízké době alespoň možnost nějakého zlepšení?

Na zhruba čtyřicetkilometrové trati Praha – Beroun se zatím poslední obnova železniční infrastruktury ode-

hrála na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let minulého století. Mrazy v uplynulé zimě způsobily zvýšenou poruchovost na různých prvcích železniční infrastruktury, jež jsou už na hranici své životnosti. Závažným problémem byl zejména výskyt nepředvídatelných defektoskopických závad kolejnic a prasklých izolátorů trakčního vedení, jejichž vznik a odstraňování výrazně narušilo jízdní řád, a to zejména v dlouhých mezistaničních úsecích Praha-Smíchov – Praha-Radotín a Praha-Radotín – Dobřichovice. Letos se proto mají na této trati uskutečnit opravy v celkové částce téměř 109 milionů Kč, které se budou týkat zejména výměny kolejnic v obou traťových kolejích mezi Smíchovem a Radotínem. V několika úsecích vyměníme izolátory trakčního vedení a také opravíme výhybky. Rekonstrukcí projde zároveň most mezi Dobřichovicemi a Řevnicemi a rovněž železniční stanice Beroun. Včasnost vlaků na této trati ještě letos výrazně ovlivní devadesátidení nepřetržitá výluka v úseku Zdice – Hořovice, při níž se zaměříme na havarijní stav náspu železničního spodku.

Řada pomalých jízd je způsobena častými defekty na výhybkách, potažmo srdcovekách. Proč například neúměrně dlouho trvá výměna takových zařízení – běžně i měsíc, dva, a výrazně se tak zpomaluje především dálková doprava?

Rychlost nebylo výměn součástí železniční infrastruktury, jako jsou například opravy výhybek, je v některých případech – zejména pokud se jedná o svařování – limitována venkovní teplotou. Dalším důvodem, proč se takové případy někdy stávají, je okamžitá nedostupnost některých materiálových součástí, kde s ohledem na cenu máme okamžitě k dispozici pouze jejich nezbytnou pohotovostní zásobu. Náhradní díly nebo součásti železniční infrastruktury se objednávají u výrobců nebo dodavatelů v určitém předpokládaném množství a ti je pak na naši výzvu dodávají podle skutečné potřeby. Po zkušenostech z průběhu podzimu a zimy, kdy jsme zjistili nezvykle vysoký počet závad na výhybkách, jsme však přijali opatření, na základě něhož se navýší zásoby nejpotřebnějších součástí železniční infrastruktury, a to včetně možnosti využití konsignačních skladů. Letos zároveň budou do železniční infrastruktury vkládány nové výhybky s kvalitnějšími srdcovekami.

”
Výluky byly po projednání s objednavateli dopravy naplánovány do letních měsíců, protože v tomto období je menší frekvence cestujících. Odpadá například pravidelné dojíždění žáků a studentů do škol.



JIŘÍ SVOBODA

Po absolvování železniční průmyslovky v České Třebové působil od roku 1988 až do roku 1996 jako výpravčí vlaků a od roku 1997 do roku 1998 jako vedoucí technické skupiny v železniční stanici Česká Třebová. V období 1998 až 2000 pracoval jako technicko-ekonomický náměstek v žst. Česká Třebová. Od roku 2000 byl ekonomickým náměstkem, nejprve na bývalém OPŘ Pardubice, poté na pardubické Správě dopravní cesty. Od roku 2006 do roku 2011 zastával funkci ředitele kanceláře ekonomického náměstka generálního ředitele ČD. V roce 2011 se stal ředitelem Odboru nákupu a veřejných zakázek na Generálním ředitelství SŽDC a od července 2016 zastává post náměstka generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy na GR SŽDC.

Na železničních koridorech se provoz stále zahušťuje, a tak pochopitelně každá výlučka naruší pravidelný takt. Nemáte v plánu tyto výluky výrazně zkrátit? Například v sousedním Německu je na tamní síti přes den málokdy vyloučena doprava...

Plánování výluk je složitý proces, který má rámec vymezený právními předpisy a vnitřními předpisy SŽDC. Dopravci, kterým výlučka způsobuje největší potíže, jsou nedílnou součástí tohoto procesu. Snahou naší organizace je samozřejmě zkracovat doby, po které výluky trvají. Termín a doba trvání výlučky je závislá na řadě faktorů, zejména na předepsaných technologických postupech, ale například i na ochraně chráněných druhů živočichů. SŽDC kontinuálně ověřuje nové postupy, osvědčily se například výměny částí výhybek v nočních hodinách. Ve snaze zkracovat dobu výluk se rovněž pokoušíme vymezit určité technologie nebo technologické postupy přímo v zadáních veřejných soutěží, ale ve spoustě případů narážíme na zjištění kontrolních orgánů. Podle jejich názorů ale takovým postupem dochází k diskriminaci uchazečů o veřejnou zakázku. Už i z těchto důvodů jsem založil na SŽDC metodickou skupinu, která se bude věnovat údržbě koridorů.

Ve funkci náměstka pro provozuschopnost jste od loňského léta. Co se vám za tu dobu podařilo změnit k lepšímu? Co máte ještě v plánu?

Na podzim loňského roku se nám v koordinaci s ministerstvem dopravy podařilo v předstihu odsouhlasit plán oprav a údržby na rok 2017. Pro minimalizaci dopadů výluk na dopravce chceme opravy většího rozsahu více koordinovat s investičními a modernizačními akcemi. Hodláme provádět více cyklických oprav a k tomu ve větší míře využívat naše diagnostické prostředky. V této souvislosti bychom rovněž chtěli zajistit rychlejší obměnu speciálních vozidel určených pro údržbu a diagnostiku, a to včetně techniky určené pro Hasičskou záchrannou službu SŽDC. Za účelem naplnění zákonných požadavků a pro dosažení úspor v hospodaření s energiemi jsme zřídili oddělení hlavního energetika SŽDC. Věřím, že již v průběhu letošního roku se naše snahy pozitivně projeví. ◆

Muzejní pantograf zamířil až do Košic

Elektrická muzejní pantografová jednotka 451.045/046 se koncem dubna prvně vydala na 17. ročník každoročního setkání nadšenců železniční techniky v Košicích, které nese název Rušňoparáda. Legendární „panták“ začal jezdit na východním Slovensku přesně před padesáti lety na regionálních spojích vedoucích například přes Tatry až do Žiliny. Veřejnost u našich východních sousedů si tak mohla připomenout tyto legendární vlaky, dosluhující ještě na městské lince v Praze.

MARTIN HARÁK (SPOLUPRÁCE RICHARD PLUNÁR) | FOTO: AUTOR

Národní dopravce se rozhodl na letošní akci vyslat neobvyklého zástupce v podobě čtyřvozové historické elektrické jednotky řady 451.045/046, původního označení EM 475.1045/046, která je součástí sbírek Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka. Muzejní exponát je běžně deponován v Šumperku, kde se o něj starají tamní nadšenci, a každá jízda je tak trochu malou slavností. Ta letošní na východoslovenskou Rušňoparádu byla pro řadu fotografů jedinečnou příležitostí zachytit tento vlak na širé trati nejen na neobvyklých místech na Moravě a ve Slezsku, ale i na Slovensku. Historický pantograf při cestě zpět ze Slovenska patrně překonal rekord nepřetržité jízdy jednoho vlaku řady 451, kdy prakticky bez zastavení ujel trasu ze slovenského Nového Mesta do Šumperka, což představuje vzdálenost 576 kilometrů.



První pantograf EM 475.1077/1078 ve stanici Štrba v červenci 1967
FOTO JAROSLAV CEMPIREK

Vlak vedli zaměstnanci ČD

Pro padesát let starou historickou jednotku, kterou bezpečně vedli na více než tisíc kilometrů dlouhé cestě zaměstnanci Českých drah Jan Chroust a Martin Šlimar, byl připraven v Košicích náročný program. Mimořádný byl už samotný transfer vlaku nejprve ze Šumperka do Bohumína a následně do Popradu, odkud v sobotu 22. dubna pantograf odvezl do Košic speciální zrychlený vlak pro veřejnost, nazvaný Tatranský expres. V něm cestující kontrolovali průvodčí v dobových uniformách Československých státních drah, byl oficiální doprovod vlaku zajistila vlakvedoucí z turnusu InterCity domovské stanice ZSSK Košice. Další příležitost vyzkoušet si historickou jednotku byla v neděli 23. dubna, kdy byl opět pro širokou veřejnost vypraven zvláštní spoj s názvem Tokajský expres z Košic do slovenského Nového Mesta a zpět. Součástí této cesty byla i malá ochutnávka tokajského moku ve stanici Čerhov. Lochneska důstojně připomněla dávno zaniklý provoz elektrických jednotek řady 451 na východě Slovenska.

Na Slovensko už před 40 lety

Nízkopodlažní elektrické jednotky řady 451, původně označené jako řada EM 475.1, byly vyráběny v letech 1964 až 1968 v továrně Vagonka Tatra ve Studénce na severní Moravě. Pantografy předstihly svoji dobu především díky nízkopodlažnímu uspořádání a velkému zrychlení při rozjezdu. Jezdily nejen v Praze, ale i v severních Čechách a na severní Moravě. Současně bylo devět vozidel dodáno v letech 1967 až 1968 do Lokomotivního (Rušňového) depa Košice. První jednotka EM 475.1077/1078 byla převzata v košickém depu 30. června 1967 a v provozu se objevila po absolvování technicko-bezpečnostní zkoušky 11. července téhož roku.

Další pantografy začaly přijíždět do Košic postupně od září 1967 až do května 1968. Byly řazeny na regionální vlaky na tratích z Košic do Michalan a Čierné nad Tisou, respek-



tive do Spišské Nové Vsi a Popradu-Tater. Některé spoje pokračovaly z Popradu náročným horským úsekem přes Štrbu do Liptovského Mikuláše a Žiliny. Oblíbené jednotky začaly z východního Slovenska pomalu mizet od roku 1975 a poslední opustila Košice 15. prosince 1976. Náhradou za ně byly pořízeny vysokopodlažní jednotky řady 460 (původního označení EM 488.o), které byly již v té době koncepčně krokem zpět.

Tento článek je věnován bývalému strojvedoucímu a současně předsedovi spolku říčanských strojvedoucích Janu Halmanovi, jenž strávil šestnáct let na stanovištích pantografů, dnešní historickou jednotku nevyjímaje. Kolega Halman bohužel čtyři dny před jízdou pantografu na Slovensko náhle zemřel. ◆

Kyklopa v čele expresu vystřídala Bobina

České dráhy opět vypravily zvláštní expresní vlak Retro Ostravan. Tentokrát vyrazil 1. května brzy ráno z pražského hlavního nádraží a do Ostravy ho dovezla elektrická lokomotiva E 499.085. Jízdu doprovodila dobová hlídka Ozbrojené ochrany železnic, své služby ve vlaku nabízeli i vekslák. V duchu socialistického cestování bylo sestaveno menu v jídelním voze.

JOSEF HOLEK FOTO: JAN CHALOUPKA

Zhruba stovka cestujících si na Prvního máje nenechala ujít jízdu Retro Ostravanu. Souprava rekonstruovaných osobních vozů z východoněmeckého Bautzenu se na cestu na sever Moravy vypravila již minulý rok na podzim při příležitosti 70. výročí tohoto spoje. V čele tehdy stanula nejrychlejší česká diesellová lokomotiva T 499.0002. Letos Kyklopa vystřídala elektrická mašina E 499.085.

Vlak tažený legendární Bobinou vyjel z pražského hlavního nádraží po šesté hodině ranní. Na palubě soupravy se podávalo i dobové menu. „Pro cestující v první třídě byla k snídani připravena míchaná vajíčka nebo teplé párky s pečivem, marmeláda, máslo a pečivo. Lidé ve druhé třídě dostali obloženou žemli se salámem. K večeři měla jednička kuřecí vývar a svičkovou, ve dvojici si mohli lidé pochutnat na kuřecím řízku v chlebu,“ řekl manažer produktu ČD nostalgické Marek Plochý. Nezbytnou samozřejmostí byl Metro dezert.

Dobové cestování i s vekslákem

Soupravu sestavenou z vozů řad Aa, ABa, BDs, WR a SR a přičichu dobového cestování si nenechalo ujít ani několik rodin z Domažlicka a Plzeňska. „Sešli jsme se v kanceláři a přemýšleli jsme o tom, co budeme dělat prvního května. Slovo dalo slovo a domluvili jsme se, že se svezeme tímto retro vlakem. Jsme spokojeni,“ rozhodl za skupinu čtyř rodin Petr Štverka. Nakonec jim národní dopravce nabídl výhodnější cestování a zázemí salonního vozu řady SR.

Úspěch sklidily i scénky, které ilustrovaly běžné cestování v dobách nejtěžší normalizace. Ke slovu tak přišli příslušníci Ozbrojené ochrany železnic, kteří si vyšlápli na veksláka. Víme však, že hlídka příliš pohotová nebyla, muže zadržela až v Ostravě a ještě před tím stačil nabídnout bony i členům redakce.



www

Více foto najdete ve webové verzi Železničáře.

BARDOTKA OPĚT JEZDÍ NA POSÁZAVSKÉM PACIFIKU

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Legendární lokomotiva řady 749, které se přezdívá Bardotka nebo také Zamračená, začala od soboty 29. dubna o víkendech znovu jezdit na trati Posázavského pacifiku. Tyto stroje už České dráhy do provozu běžně nenasazují a objevují se pouze ve výjimečných případech. Díky nadšení zaměstnanců pražského Depa kolejových vozidel se však podařilo stroj s evidenčním číslem 121 zrenovovat a současně uvést do podobného nátěru, jaký používala v 90. letech. Lokomotiva je se soupravou patrových vozů řazena na pravidelné víkendové vlaky 9057 a 9062.

Jezdit bude na turisticky atraktivní zážitkové dráze, kterou zvláště o víkendech využívá řada turistů. Oživení provozu s Bardotkou evokuje doby trampských vlaků ze sedmdesátých

let minulého století, které se staly v Posázaví fenoménem. Bardotka se soupravou patrových vozů odjíždí každou sobotu a neděli, ale také o svátcích osm minut před půl desátou dopolední z Prahy hlavního nádraží přes Davli a Týnec nad Sázavou do Čerčan, kam dojíždí v 11:06 hodin. Nazpět se z Čerčan do Prahy se vydává šest minut po půl čtvrté a na pražské



hlavní nádraží dorazí v 17:35. Provoz legendárního stroje národního dopravce podporuje i Hlavní město Praha a Středočeský kraj, které tyto osobní vlaky financují a objednávají.

Lokomotiva byla vyrobena v továrně ČKD roce 1968. Ve stejném roce byla předána do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD v Jihlavě, kde prošla v první polovině 90. let rekonstrukcí. V květnu 1998 změnila Vysočinu za Krnov a Olomouc, kde sloužila až do února 2010. Od té doby je deponována v Praze. České dráhy mají momentálně k dispozici poslední čtyři kusy řady 749, z toho tři se nacházejí v Praze a jeden v Šumperku. Dva historické stroje jsou deponovány v Depu historických vozidel Českých drah v Lužné. Tři lokomotivy stejné řady navíc provozuje dceřiná společnost ČD Cargo v nákladní dopravě.

Expres zajíždí až pod Třístoličnick

Expresní vlak František Seidel znovu propojuje Prahu s turisticky atraktivní částí Šumavy. Spoj totiž zajíždí až do Nového Údolí, tedy těsné blízkosti hranic s Bavorskem a hory Třístoličnick. Letní turistickou sezonu na jihu Čech doplní národní dopravce řadou dalších zajímavých akcí.

JOSEF HOLEK, RADKA PISTORIUSOVÁ | FOTO: JAN CHALOUPKA

České dráhy přichází s letní sezónou s obnoveným spojením Prahy a Nového Údolí na Prahaticku. Turisté se tak mohou pohodlným expresem dopravit až na hranice Bavorska a dále navazujícími autobusy do Pasova či pod nedalekou horu Třístoličnick. Dopravce prodloužil expres František Seidel, který končil v Českém Krumlově.

„Jsem velmi rád, že do Nového Údolí pojedou tyto expresy a že bude fungovat provázané spojení s bavorskou stranou. Zastávka Nové Údolí, ležící bezprostředně za hranicí u Haidmühle, se tak stává místem průchodného železničního a autobusového spojení mezi Prahou a Paso-

vem,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu. Expresy navazují i na linky ČD Šumava busů. „Cestující si tak mohou naplánovat cestu z Prahy a navštívit třeba barokní Holašovice – památku UNESCO nebo vyjet lanovkou na horu Klet,“ doplnil Štěpán.

V sezóně denně

Přímé spojení na Šumavu je prodloužením expresu Josef Seidel. Vyjíždí v 8:02 z Prahy, do Českých Budějovic přijíždí v 10:02, do Českého Krumlova v 10:50 a posléze odjíždí až do Nového Údolí jako rychlík vyšší kvality. Cíle dosahuje šestnáct minut po poledni. Zpět vyrazí ve 12:35 a do metropole přijíždí v 16:57. Expresy jezdí od 6. května do 4.

června pouze o víkendech a v letní sezóně, tedy od 10. června do 17. září denně. Od 23. září do 29. října opět jen v sobotu a v neděli. „Vlaky národního dopravce nabízejí komfortní vozy a další doplňkové služby, například občerstvení formou roznášky. Cestující v první třídě mají navíc bonusovou službu, která zahrnuje půllitrovou láhev vody a denní tisk,“ sdělil Štěpán.

Šumava na kole

Spoje Praha – České Budějovice patří k vyhledávaným také mezi cykloturisty. „Proto České dráhy do vybraných vlaků zařadí speciální vůz pro uložení jízdních kol formou úschovy během přepravy. Od 1. května národní dopravce nabízí novou celodenní síťovou jízdenku pro přepravu jízdního kola v ceně 99 Kč. Tato jízdenka vhodně doplňuje stávající nabídku pro přepravu kol,“ připomněl Jiří Kafka, ředitel českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD.

Prodlouženým spojením ale aktivity ČD na jihu Čech zdaleka nekončí. Připravily také pětadvacátý (a zároveň poslední) ročník Šumavského léta s párou. Historické vozy Bobinka s Elinkou opět ozvláštní provoz na Bechyňce. „Volarsko bude v rámci léta s párou křižovat souprava se zařazenými historickými vozy třetí třídy s plošinami, bufetovým vozem a otevřeným vyhlídkovým vozem. Vlak potáhne parní lokomotiva 464.008 přezdívaná Bulík,“ dodal Kafka. Historii na kolejích ČD zajišťují jako jednu z aktivit společenské odpovědnosti, a to jako jediný dopravce v ČR. ♦



LINKY ZAŘAZENÉ DO SYSTÉMU ČD ŠUMAVA BUS

- Nové Údolí – Třístoličnick a zpět. Pojede až do 10. září (**so, ne + svátky**).
- České Budějovice – Holašovice – Klet a zpět 1. června – 26. srpna (**jen so**)
- Strakonice – Kvilda – Lenora a zpět 1. července – 27. srpna (**so + svátky**)
- Lipno nad Vltavou – Přední Výtoň – Frýdava – Svatý Tomáš a zpět 1. července – 27. srpna (**so + svátky**)
- Černá v Pošumaví – Lipno nad Vltavou a zpět 1. července – 1. září (**st - ne**)
- Vyšší Brod – Waldschenke a zpět – jede pouze 15. července a 19. srpna

ŠLECHTIČNA SE STALA PERLOU VOLŠTÝNSKÉ PAROPARÁDY

Polský Volštýn opět hostil přehlídku parních lokomotiv. Na ni se letos vypravil i jedenáctičlenný tým strojvedoucích, mechaniků a topičů z děčínského depa v čele se svou parní lokomotivou 475.179. A troufneme si tvrdit, že ve srovnání s parničkami z Polska anebo Německa dostala Šlechtična svému jménu. Byla nejnablýskanější a snad i nejhonosnější.

Parní skvost putoval k našim severním sousedům zhruba třicet hodin. „Vlastní silou jsme jeli přes Turnov a Liberec do Zawidowa. Tam si nás zapřáhla dieselová lokomotiva polských partnerů,“ popsal část cesty stroj mistr děčínské provozní jednotky DKV Praha a člen výpravy David Morc. „Dále jsme cestovali přes Wrocław, kde nás zařadili do konvoje dvou polských lokomotiv a jejich doprovodných vozů,“ doplnil Morc s tím, že českou soupravu tvořila lokomotiva a starší lůžkový vůz řady WLAB včetně dílny a hygienického zázemí.



Únava však na zástupcích Českých drah znát nebyla. Šlechtičnu ve stínu zdejší historické rotundy náležitě prohnali. Při samostatném defilé navíc sklídila jeden z největších aplausů a za svou jedinečnou vizáž a dobrou technickou kondici sklídila snad nejhlasitější potlesk. Perlou byla i při divácky atraktivním spřažení všech strojů a několika průjezdů pod černobílým mrakem kouře. Kromě polských parniček jí sekundovala i německá kolegyně 18 201, tedy v současné době nejrychlejší provozuschopná parní lokomotiva na světě.

Přehlídku parniček v různých formacích si nenechalo o posledním dubnovém víkendu ujít zhruba šest tisíc návštěvníků. O organizaci akce na břehu Berzyňského jezera se postaraly Depo parních lokomotiv Volštýn, kulturní sekce Velkopolského vojvodství město Volštýn. (HOL)



Fotogalerii najdete na webu www.zeleznicar.cd.cz



Osobní vlak do Harrachova, vedený jedním z Elektroniků, přejíždí na přelomu 20. a 21. století most přes řeku Jizeru.

Foto: Martin Žabka

30 LET ELEKTRONIKŮ aneb příběh univerzálních dřičů

Příběh deseti dieselelektrických lokomotiv řady 743, u nichž byl poprvé využit elektronický regulátor spalovacího motoru, a díky čemuž také získaly přezdívku Elektronik, možná na první pohled nevoní dálkami nebo lámáním rekordů. Jejich přínos je skryt spíše v rutinní službě všedních dnů, a vyniká výjimečnou univerzálností a spolehlivostí. V něčem však výjimečný bezesporu je: tyto stroje znamenaly definitivní konec využívání Abtovy ozubnice v pravidelném provozu na naší nejstrmější železniční trati z Tanvaldu do Harrachova. Elektronici se tady poprvé objevili před třiceti lety.

MARTIN ŽABKA, MARTIN HARÁK (SPOLUPRÁCE RADKO FRIML)

Až do poloviny osmdesátých let minulého století byl provoz na nejstrmější železniční trati bývalých Československých státních drah z Tanvaldu do Harrachova z velké části zajišťován rakouskými motorovými lokomotivami řady T 426.0, z nichž dvě v roce 1961 na úseku z Tanvaldu (dočasně jen do Dolního Polubného) převzaly žezlo od parních ozubnicových lokomotiv řady 404.0. Nové motorové stroje bylo ale postupem času čím dál více náročné udržet v provozu. Chyběly zejména nedostatkové náhradní díly od výrobce z „kapitalistické ciziny“, neboť devizové prostředky na jejich nákup byly v tehdejší Československu silně omezeny. V polovině osmdesátých let začala být situace

čátku následujícího roku se strojem T 466.2369 a později také s dvojicí T 466.2216 a T 466.2217. Pravidelný provoz však i nadále obstarávaly ozubnicové Rakušanky, teprve po vážné závadě posledního provozního stroje v létě 1986 byl povolen pravidelný adhezní provoz také v nákladní dopravě. Za tímto účelem byl do Tanvaldu předán stroj T 466.2369 z depa Praha Vršovice, na němž byl zkušebně použit elektronický regulátor motoru.

Více brzdného výkonu, méně nafty

Na základě dobrých výsledků provozu „prototypu“ T 466.2369, který nesl již nové označení 742.369, byl zahájen vývoj řady 743, jež byla přímo určena k provozu na horských tratích. Oproti standardním Bangladéškám měli Elektronici – jak se začalo nové řadě záhy přezdívat



Elektronik 743.001 s osobním vlakem 6326 odjíždí 14. dubna 1989 ze stanice Smržovka.

Foto: Radko Friml

neudržitelná a ČSD začaly za Rakušanky urgentně hledat adekvátní náhradu.

Bangladéšky jako předskokanky

Vzhledem k tomu, že osobní vlaky jezdily adhezně (bez využití ozubnice) již od roku 1965, kdy do provozu zasáhly motorové vozy řady M 240.0, poměrně úspěšně, přistoupily ČSD k očekávanému kroku: Byl povolen zkušební adhezní provoz i nákladních vlaků.

Volba padla na tehdy vyráběnou řadu T 466.2, která se na stoupáních dosahujících hodnoty až 57 promile osvědčila. Vůbec poprvé po nejstrmějším úseku do Kořenova vystoupala lokomotiva T 466.2165 s měřicím vozem v létě 1984. Další zkoušky se uskutečnily na po-

– několik specifik. Nejpodstatnějším rozdílem bylo zabudování elektrodynamické brzdy o výkonu 1040 kW, která na horských tratích s dlouhými sklony o velkých hodnotách umožňuje obrovskou úsporu litinových brzdových špalíků. Nové lokomotivy měly také sníženy volnoběžné otáčky spalovacího motoru z 500 na 400 za minutu, manipulační pojezd napájený z akumulátorové baterie či předehřev vodního okruhu. Zabudování elektrodynamické brzdy do zadního představku, umožňující práci ve spádovém i zastavovacím režimu, jejíž obdoba byla již dříve použita u motorových lokomotiv ČME3T vyráběných pro tehdejší Sovětský svaz, si vyžádalo přemístění baterií do prostoru u palivové nádrže pod rámem mezi podvoz-

ky. Její objem se proto snížil ze 4000 na 2200 litrů. To však ničemu nevadilo, neboť u „horských“ lokomotiv se předpokládaly nižší kilometrické proběhy než u řady T 466.2 sloužící v běžném provozu.

Sólo i v tandemu

Elektronici byli vyrobeni v jediné desetikusové sérii. Zajímavostí je, že na obou stranách kabiny strojvůdce byly z výroby v levé spodní části opatřeny ještě původním označením T 466.3, odlévané tabulky již měly pouze řadu 743. Všechny lokomotivy byly původně opatřeny tehdy platným unifikovaným barevným schématem sestávajícím z celočervené lokomotivní skříně s 600 mm širokým žlutým pru-



Foto: Martin Zábka

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Uspořádání dvojkolí	Bo'Bo'
Maximální rychlost	90 km/hod
Výkon spalovacího motoru	800 kW
Typ vznětového motoru	K6S 230 DR
Hmotnost ve službě	66 t
Hmotnost na nápravu	16,5 t
Délka přes nárazníky	13 600 mm
Vzdálenost otočných čepů	6 700 mm

AKTUÁLNÍ DISLOKACE U ČD CARGO

SOKV České Budějovice:

743.003, 004, 005, 006, 008, 009

SOKV Ústí nad Labem: 743.001, 002, 007, 010



Zkušební prototyp Elektronika T 466.2369 ve stanici Kořenov 12. července 1986.

Foto: Radko Friml

hem po celém obvodu, přičemž střecha, rám a podvozky byly šedé. Mírně odlišný vnější vzhled oproti řadě 742 pak obstarávaly čelní pluky natřené červenobílým šrafováním. V závěru roku 1987 stroje převzalo Lokomotivní depo Liberec, které první čtyři stroje určilo pro provoz ve službě Tanvald. Po dodání celé desetikusové série se ve dnech 28. a 29. ledna 1988 konaly zkoušky na ozubnicové trati, kdy stroje 743.008 a 009 jezdily na nákladních vlacích sólo i dvojmo, spojené kabelem mnohočlenného řízení. V březnu téhož roku pak proběhlo testování i v osobní dopravě, kdy dvě lokomotivy jezdily s pěti osobními vozy řady Bnp. I tyto zkoušky dopadly úspěšně a řada 743 se ukázala jako zcela vyhovující. V Tanvaldu pak v dalších letech sloužily nejvíce stroje 743.002, 003, 004, 008 a 010.

Nasazení nejen na zubačce

Lokomotivy sloužily převážně v blízkém okolí v nákladní dopravě, manipulační vlaky vozily několikrát denně do Vesce, Vratislavic nad Nisou a Jablonce nad Nisou, obsluhovaly též Horní Růžodol, Ostašov či Chrastavu a využívaly se také k postrkové službě na českolipské, frýdlantské i turnovské trati. Své uplatnění našly také v osobní dopravě, kdy vozily pár osobních vlaků do Tanvaldu a nepochybně nejzajímavějším výkonem byly vlaky Os 6106 / Os 6101 z Liberce přes Českou Lípou do Lovosic a zpět, kde vozily dlouhé soupravy až s pěti vozy Balm, doplněné ještě služebním vozem.

Strojová stanice Tanvald se svými stroji vozila osobní i nákladní vlaky do Železného Brodu z opačné strany než liberecké lokomotivy. Ty navázely manipulační vlaky do Jablonce nad Nisou, kde probíhalo předávání zátěže, obsluhovaly také krátkou lokálku ze Smržovky do Josefova Dolu a vedly pár osobních vlaků do Liberce. Největší uplatnění však Elektronici našli na trati do Kořenova, kde bylo možné plně využít jejich předností. Od roku 1988 tam stoupaly nejprve s manipulačními vlaky, v roce 1990 pak převzaly od motorových vozů řady 820 také osobní dopravu mezi Tanvaldem a Harrachovem, kde byly vlaky jedním směrem sunuty.

Smutný příběh desítky

Zajímavou událostí v provozu Elektroniků bylo nasazení lokomotivy 743.007 do čela zvláštního vlaku pro zahraniční turisty na Slovensko. Tento stroj, od roku 1990 opatřený netradičním zeleným nátěrem, zavítal na slovenskou ozubnicovou trať do Tisovce. Naopak tragicky se do historie této lokomotivní řady zapsal 25. srpen 1990. Tehdy byla těžce poškozena lokomotiva 743.010 při čelní srážce s motorovým vozem řady 810 na mostě u Spálova. Na místě zahynoucí 14 cestujících a také strojvůdce a vlakvedoucí osobního vlaku. Oprava desítky byla dokončena až v roce 1992 v ČKD Praha a lokomotiva se do provozu vrátila v zajímavém nátěru v kombinaci bílé a světlé a tmavě modré barvy, doplněné červeným proužkem.

Válka barev

Víceméně setrvalý stav v provozním nasazení, poznamenaný pouze poklesem nákladní dopravy na počátku devadesátých let, vydržel až



Lokomotivy řady 743 si dokázaly poradit i s mimořádně nepříznivými podmínkami v březnu 2005. Foto: Jindřich Berounský

do roku 1997. Tehdy byl zastaven provoz na kořenovské trati, čímž pro tanvaldské lokomotivy značně poklesl objem výkonů. Provoz sice převzala na určitou dobu společnost Jizerská dráha, která prostřednictvím dopravce GJW zajišťovala provoz motorovými vozy řady 810, kterým v případě potřeby vypomáhala pronajatá lokomotiva 743.002. Po opětovném převzetí provozu na trati Českými drahami se do osobní dopravy na zubače lokomotivy řady 743 již nevrátily.

Během devadesátých let se zcela změnil vnější vzhled většiny lokomotiv. Po vzoru stroje 743.010 byl podobným nátěrem opatřen také stroj 743.002. Lokomotivy 743.003, 005, 006, 008 a 009 pak byly postupně natřeny kombinací světle a tmavě zeleného nátěru s různě zalomenými žlutými pruhy na kapotách. Jediná lokomotiva 743.004 zůstala až do dnešní doby v unifikovaném schématu, v němž opus-tila před třiceti lety výrobní závod.

PŘEVZETÍ DO PROVOZU

743.002	31. 12. 1987
743.001	13. 1. 1988
743.004 a 743.006	14. 1. 1988
743.003	17. 1. 1988
743.007	18. 1. 1988
743.005	19. 1. 1988
743.008 a 743.009	22. 1. 1988
743.010	25. 1. 1988

Změny dislokací po roce 2000

Z důvodu častých závad na motorových vozech bylo kvůli možnosti záskoků v osobní dopravě do lokomotiv 743.001 a 003 instalováno zařízení pro napájení přívěsných vozů napětím

60 V umožňující ovládání dveří. V roli záskoků především za řadu 842 se tak tyto lokomotivy často dostávaly v čele osobních vlaků například do Jaroměře, České Lípy či Frýdlantu v Čechách, ale také na páteční posilový rychlík do Prahy hlavního nádraží.

S ubývajícím uplatněním na výkonech, pro něž byla řada 743 přednostně určena, se tak lokomotivy dostávaly na nové výkony například v dálkové nákladní dopravě do Nymburka a v roce 2004 došlo také k prvním změnám v dislokaci této řady. Tehdy byly lokomotivy 743.004 až 009 přesunuty do depa Děčín, které je nasadilo zejména v okolí České Lípy a Rumburku, odkud vozily nákladní vlaky do Bělé pod Bezdězem, Jablonného v Podještědí a obsazovaly také posun v pískovně v Jestřebí. Vlastní depo Děčín je využilo nejen na staniční zálohy, ale také k dopravě manipulačních vlaků do České Kamenice, Jílového u Děčína a Boletic.

V závěru roku 2006 jako první vlašťovka přešla lokomotiva 743.007 do provozní jednotky Most, která ji využívala na posun. V dalším roce ji pak následovaly také ostatní stroje z Děčína, včetně 743.003 z Liberce. Kromě několika záloh na mosteckém seřaďovacím nádraží a v Třebušicích prováděly obsluhu také Litvínova a Obrnic. Obstarávaly výkony také do vzdálenějších lokalit, jako je Kadaň, Kadaňský Rohozec či Louny.

Pod křídly ČD Cargo

Po rozdělení Českých drah na osobní a nákladní dopravu v roce 2007 připadlo všech deset lokomotiv dceřiné společnosti ČD Cargo, která je i nadále udržovala v dosavadních působištích. Lokomotiva 743.007 se však záhy vrátila do Liberce a stroje 743.006, 008 a 009 do Děčína. Další, a zatím poslední změna v nasazení Elektroniků, přišla v roce 2013. Tehdy přešly zbylé lokomotivy z Mostu, doplněné ještě stroji 743.006, 008 a 009, do SOKV České Budějovice. Zde jsou již čtvrtým rokem využívány k dopravě nejen manipulačních, ale i průběžných nákladních vlaků jak sólo, tak často i ve dvojicích, a to zejména na tratích mezi Českými Budějovicemi a Volary, pravidelně jezdí z Protivína přes Číčenice do Volar, odkud v případě potřeby obsluhují také Lenoru.

Lokomotivy je také možné potkat mezi Strakonícemi, Horažďovicemi a zajíždí i na část bývalé transverzální dráhy z Horažďovic směrem na Klatovy. Manipulační vlaky pak vozí také z Protivína do Březnice či Příbrami a v čele průběžných nákladních vlaků se občas vydají až do Berouna. Využívány jsou příležitostně také na provozním pracovišti Tábor, odkud jezdí zejména na píseckou trať a do Bechyně. Zbylé čtyři stroje, z nichž jediný (743.001) nese korporátní nátěr nákladního dopravce ČD Cargo, jsou dosud využívány na libereckém pracovišti SOKV Ústí nad Labem, a udržují tak alespoň v minimální míře tradici ve svém původním působišti. Přestože řada 743 již dávno ztratila na významu a její vlastnosti překonaly modernější vozidla, čeká ji díky poměrně nízkému věku patrně ještě mnoho let v provozu. Ostatně, pokud bychom je chtěli personifikovat, pak je nasnadě známý výrok Johna Lennona: „Život začíná ve třiceti.“



Dvojice Elektroniků přivádí ranní osobní vlak 3. dubna 1988 na zastávku do Jablonce nad Nisou.

Foto: Martin Harák

Vlakvedoucí pomohl chytit hledaného muže

Libereckému vlakvedoucímu Michalu Hájkovi se podařil odvážný kousek. Loni v létě přispěl významnou měrou díky své odvaze a chladnokrevnosti k dopadení celostátně hledaného muže, který cestoval bez platné jízdenky rychlíkem z Liberce do Ústí nad Labem. Jeho postup jasně ukázal, že národní dopravce má na palubě vlaků zodpovědné lidi.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Rychlík 1164 z Liberce do Ústí nad Labem byl loni 21. srpna tradičně obsazen turisty či dětskými výpravami. Nic neobvyklého, v létě zcela běžný jev. Z Liberce až do Děčína se jízdá většinou odehrává bez větších komplikací a v poklidu. Problémy začínají podle vlakových posádek a revizorů až mezi hlavními nádražími v Děčíně a Ústí nad Labem. „Právě mezi těmito dvěma severočeskými městy jezdí občas různé pochybné existence, proto jsem si i tentokrát dával pozor, kdo do vlaku nastupuje, hlavně pak do posledního vozu soupravy. Hned za začátku se mi už od pohledu zdál podezřelý jeden z cestujících, muž ve středním věku. Zvláštní chování jsem zaregistroval už při jeho nástupu, neboť se snažil prodrat do vlaku mezi vystupujícími lidmi, což je minimálně neslušné. Po rozjezdu vlaku jsem proto začal s kontrolou jízdních dokladů v posledním voze soupravy. Právě tam tenhle divný člověk nastoupil,“ začíná vyprávění vlakvedoucí Michal Hájek.

Schovávaná na toaletě

Během revize jízdenek však ve vlaku cestujícího nenašel, a proto šel důkladněji zkontrolovat toaletu do posledního vozu. Ta byla podezřele uzamčena po celou dobu kontroly ostatních pasažérů. „Někdy se může stát, že je na WC některý cestující delší dobu, ale deset minut je nepřiměřeně dlouho. Na moji výzvu k otevření nikdo nereagoval. Jsem však trpělivý, takže jsem ještě pár minut vyčkal, což se projevilo jako dobrý tah. Po nějaké chvíli vyšel podezřelý muž z toalety, a když jsem ho požádal o předložení jízdního dokladu, bezelstně mi sdělil, že žádný nemá a občanský průkaz také ne. Když jsem mu odvětil, že se v takovém případě běžně volají policisté, pokusil se mě přesvědčit, že vystupuje „hned“ v Ústí nad Labem, což je následující stanice, a ať policii nevolám. Hlavně si s ním prý nemám dělat žádné starosti, protože vlastně o nic nejde,“ popsal vlakvedoucí.

Ústup jako dobrý tah

Michal Hájek v tu chvíli proto raději předstíral, že na podmínky toho zvláštního muže přistoupil. Nechtěl zbytečně situaci hrotit, protože si navíc nebyl jistý, zda třeba není ozbrojený. Odešel tedy do dalšího vozu a okamžitě zavolał policisty, aby přijeli na ústecké hlavní nádraží a zjis-



MICHAL HÁJEK

Vlakvedoucí ZAP Pardubice, SVČ Liberec

Po studiu Střední školy gastronomie a služeb v Liberci v oboru Ekonomika podnikání v roce 2014 odešel studovat na Jihočeskou univerzitu. V lednu 2016 začal pracovat jako vlakvedoucí Českých drah ve Středisku vlakových čet v Liberci. Od dětství až po dorostenecký věk hrál za ligový Jablonec nad Nisou fotbal, v současnosti se mu věnuje pouze na rekreační úrovni.

tili totožnost cestujícího bez jakýchkoli dokladů. Navíc díky „chytrému telefonu“ mohl policistům přesně říci, ke kterému nástupišti rychlík přijede a zároveň strážníky informoval o tom, v jakém voze se problémový cestující přesně nachází. „Po příjezdu na hlavní nádraží v Ústí nad Labem se černý pasažér okamžitě pokusil o útek. Nasadil sice poměrně slušný sprint, ale měl smůlu. Policisté byli rychlejší než on a ještě v prostorách nádraží ho dopadli. Po chvíli mi k mému velkému překvapení sdělili, že se jedná o celostátně hledanou osobu a neobvyklého pasažéra si odvezli na policejní služebnu,“ vzpomíná vlakvedoucí.

Začínal jako účetní

Nenápadně vypadající vlakvedoucí Michal Hájek pracuje u Českých drah od ledna loňského ro-

ku a práce u vlakového doprovodu ho, jak sám říká, velice zaujala a zatím měnit nechce. Po studiu liberecké Střední školy gastronomie a služeb odešel nejprve na Jihočeskou univerzitu studovat účetnictví a finanční řízení podniku. Po několika měsících se nechal zlanářit, univerzitu v Českých Budějovicích opustil a odešel k jedné z mezinárodních kamionových firem v libereckých Vratislavicích vést účetnictví. To ale netrvalo déle než rok.

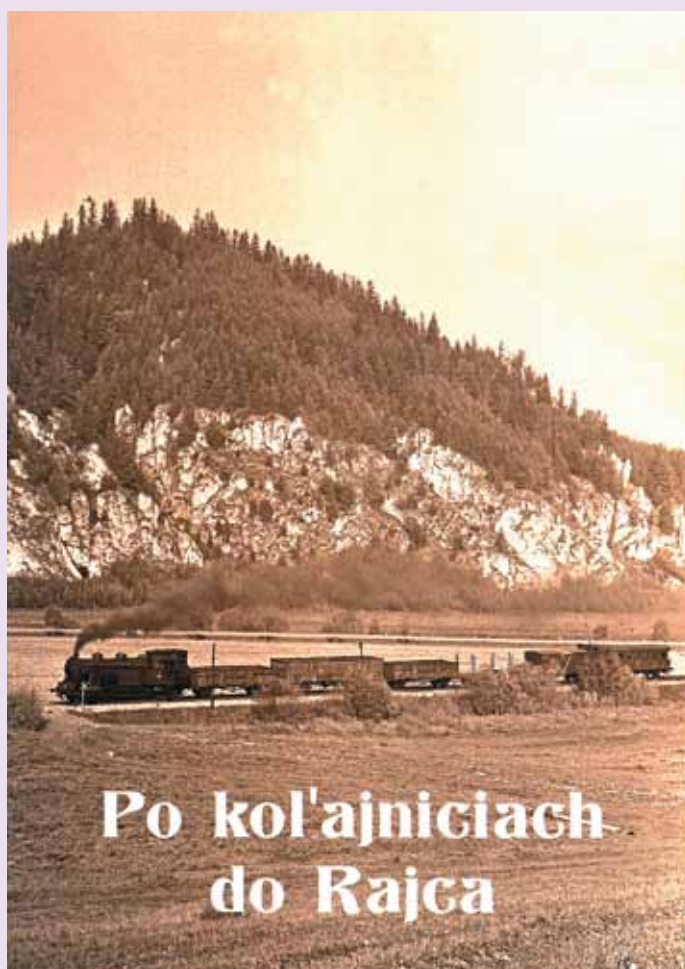
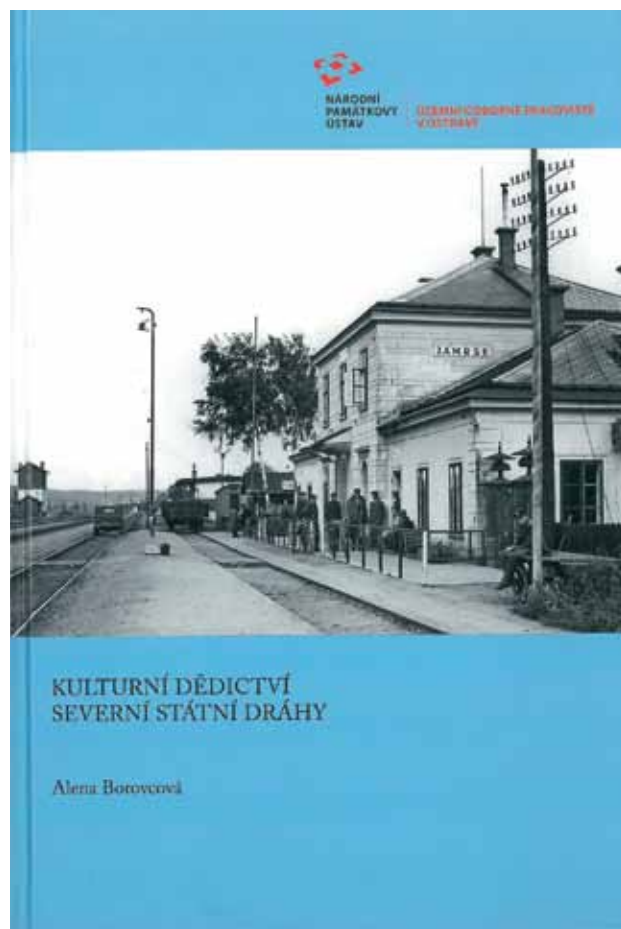
Není tajemstvím, že Michal pochází z tradiční jablonecké železničářské rodiny. Maminka pracuje jako výpravčí v Rychnově u Jablonce nad Nisou, tatínek jako signalista na stavědle číslo 4 v Liberci a dědeček býval náměstkem libereckého přednosty. Jablko tedy nepadlo daleko od stromu. A tak než se sešel rok s rokem, Michal se přihlásil na zkoušky pro výkon služby vlakového doprovodu. A aby toho nebylo málo, tak při zaměstnání začal studovat na Technické univerzitě v Liberci obor Podniková ekonomika. ◆

RECENZE

Kulturní dědictví Severní státní dráhy

Koncem loňského roku vydalo ostravské územní odborné pracoviště Národního památkového ústavu zajímavou publikaci Aleny Borovcové, která se věnuje tématu bývalé Severní státní dráhy. Kniha logicky navazuje na publikaci Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda, vydanou v roce 2012. Obě dráhy – jedna soukromá a druhá státní – vytvořily kmenové tratě železniční sítě bývalé rakousko-uherské monarchie. Severní státní dráha (NSTd) se připojila na „Ferdinandku“ v Brně úsekem do České Třebové a následně v Olomouci, odkud pokračovala směrem na Prahu a Děčín. Publikace popisuje na 271 stranách chronologicky stavební vývoj tratí a přilehlých stanic až do současnosti. Důraz je kladen současně na typizaci a drážní architekturu ovlivněnou Francouzi. Za historickým úvodem následuje typologie vybraných stavebních druhů, jako jsou výpravní budovy, topírny, strážní domky nebo stavědla. Publikaci uzavírá katalog stanic, ve kterých se nachází kulturní památka nebo objekt, u něž byl podán návrh na prohlášení za kulturní památku. Kniha je doplněna celou řadou černobílých a barevných fotografií, map a nákresů. Dílo je možné zakoupit například v prodejně Pragomodel v Klimentěské ulici v Praze za 299 Kč.

(mah)



Po koľajniciach do Rajca

Na přelomu roku vydalo Povážské muzeum v Žilíně publikaci od autorů Petera Šimka a Dušana Lichnera, která se věnuje železniční trati vedoucí Rajeckou dolinou v Žilinském kraji. Tamní atraktivní krajina dostala do vínku železnici již v roce 1899. Nejen o samotné železnici, ale i lidech na ní pracujících, lokomotivách a vozech se autoři rozepsali na 83 stranách formátu A4. Publikace obsahuje řadu černobílých i barevných záběrů, nákresů stanic či ukávek jízdních řádů nebo grafikonů vlakové dopravy jak z dob minulých, tak i současnosti. Celkem šest kapitol se věnuje chronologicky vývoji dráhy, kde v jednotlivých podkapitolách autoři rozebírají nejen lokomotivní řady, ale například i nehody a mimořádné události. Vlastní kapitola představuje železniční stanice a zastávky s jejich stručnou charakteristikou. Publikaci lze pořídit za 229 Kč v prodejnách Pragomodel na Masarykově nádraží nebo v Klimentěské ulici v Praze 1.

(mah)

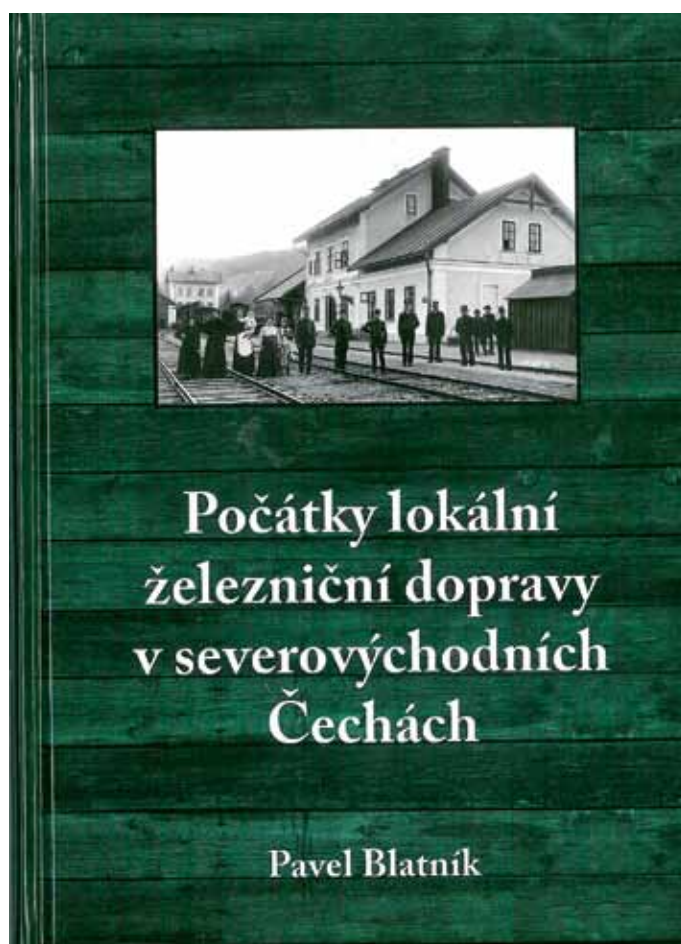


die k.k.St.B. Reisezugwagen

Ve vídeňském dopravním nakladatelství Bahnmedien vyšel před časem první díl poutavé publikace s názvem „Osobní vozy rakouských státních drah, skupina vozů Ia“. Autorský kolektiv složený z rakouského experta na vozy Hermanna Helesse, statistika Johanna Bliebergera a grafika Erwina Haukeho se podrobně věnuje problematice, která má částečně sounáležitost i se zeměmi Koruny české, jež až do roku 1918 spadaly po rakousko-uherské mocnářství. Určujícím datem se stává rok 1882, kdy začala takzvaná standardizace vozů v kategorii Ia. První díl se věnuje nejen vozům místních drah, ale i těm používaným v dálkové dopravě, včetně služebních vozů na přepravu zásilek. Na 320 stranách formátu 280 x 215 mm, tištěných na křídovém papíře, je k dispozici 219 fotografií či typových nákrešů, včetně celé řady technických dat. Knihu, která je napsaná v německém jazyce, lze zakoupit například v Praze v prodejně nakladatelství Corona v pasáži Hyberská centrum za 1 350 Kč. (mah)



Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách



Rodinné nakladatelství Věra Nosková – Klika vydalo letos na jaře vázanou knihu s obrazovou přílohou, která se věnuje lokální železniční dopravě mezi Libercem, Trutnovem, Hradcem Králové a Chocní. Oblast je časově omezena rokem 1859, kdy byla dokončena první z lokálních tratí mezi Jaroměří a Malými Svatoňovicemi, která navazovala na jihoseveroněmeckou spojovací dráhu vedoucí z Pardubic do Liberce. Autor Pavel Blatník se v publikaci o 172 stranách snaží o předložení analýzy celkového rozvoje železnic v daném regionu s akcentem na regionální tratě. Dílo hodnotí přínos výstavby tratí tohoto typu pro daný region především z hlediska rozvoje průmyslu, ale i kulturní a sociální úrovně obyvatelstva. Jednotlivé tratě jsou řazeny v samostatných kapitolách, nechybí ani pojednání o strojním a vozovém parku, tabulky či rejstřík zkratk a odborných výrazů. Knihu lze pořídit například v Pragomodelu v Praze v Klimentské ulici nebo Masarykově nádraží za 198 Kč. (mah)



Peking: město mnoha tváří a pohledů

Obrovská, s bohatou historií, prudce se rozvíjející, vzrušující a tajemná nejen písmem a jazykem. Tak by se dala ve zkratce charakterizovat Čína, nejlidnatější země světa. Je zároveň zemí hlubokých kontrastů, kdy se venkov se svojí atmosférou naprosto odlišuje od života v obrovských městských aglomeracích na pobřeží Žlutého moře. Podívejme se, jak se žije v hlavním městě Pekingu, po staletí nejvýznamnějším sídlu dnešní Čínské lidové republiky.

MARTIN ČERNÝ | FOTO: AUTOR A JAN MAREK

Po příletu do Pekingu přivítá turisty obrovské a supermoderní letiště. Z letištní rychlodráhy uvidíte několikaproudé dálnice s kolonami aut, široké bulváry a mnohapatrové prosklené mrakodrapy s nablýskanými průčelími, které okázale vyjadřují čínskou současnost. Při procházkách městem však najdete i plejádu paláců, muzeí, chrámů, zbytky posledních tradičních staveb – takzvaných chu-tchungů, ulice s mnoha obchody a krámky jak s klasickým, tak luxusním zbožím. Peking je kotlík vůní, chutí, zvuků a občas i modré oblohy. Tím nejlepším kořením je bezpochyby až neskutečných 21 milionu stálých obyvatel.

Pulsující náměstí Nebeského klidu

Přirozeným centrem Pekingu je bezpochyby náměstí Tchien-an-men, česky náměstí Nebeského klidu, které se stalo dějištěm všech významných událostí v Číně nejen v minulém století. Náměstí o rozloze 44 hektarů může pojmout až milion lidí. Řadě čtenářů se určitě vybaví studentské demonstrace z tohoto náměstí z roku 1989, které byly policií a vojskem brutálně potlačeny. Na tomto obrovském náměstí najdeme řadu významných budov, včetně parlamentu a mauzolea Mao Ce-tunga, který právě tam 1. října 1949 vyhlásil založení Čínské lidové republiky.

Na severní straně náměstí se přes bránu Nebeského klidu vchází do Zakázaného města, srdce mocné „Říše středu“ z období dynastie Ming – dnes jedné z nejvelkolepějších památek Číny. Zakázané město dostalo svůj název podle toho, že do něj byl téměř pět set let zapovězen vstup obyčejným lidem. Dnes se zde můžete procházet dlouhé hodiny labyrintem

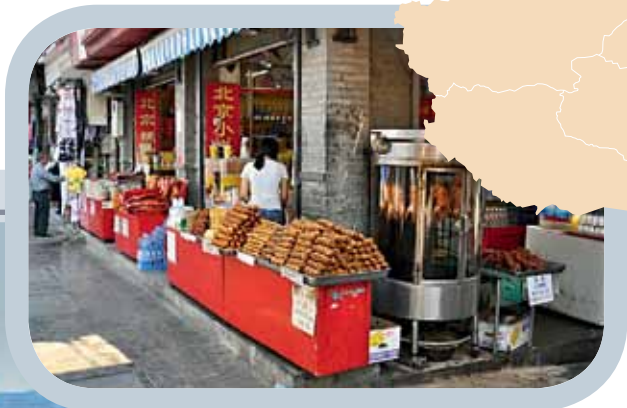


paláců, nádvoří, honosných bran a parků. Najdete v něm celkem 9 999 místností a můžete si být jisti, že většinu ani při velké snaze neuvidíte. Ale vynechat zrovna tu část, kde sídlil sám císař a která byla pro většinu smrtelníků po staletí tabu, by bylo opravdu trestuhodné.

Parky oázou klidu

Dalším fenoménem Pekingu jsou jeho rozlehlé parky, tvořící jakési plíce města a zároveň sloužící obyvatelům a návštěvníkům k relaxaci a odpočinku. Severně od Zakázaného města leží park Ťing-šan, nejvýše položené místo ve starém Pekingu, které bylo vytvořeno navr-

šením zeminy získané při hloubení vodního příkopu kolem Zakázaného města. Park má pět vršků a na každém z nich stojí originální pavilon. Největší z nich je na prostředním kopci, z něhož je nádherný výhled na střechy Zakázaného města i na moderní Peking. Až z tohoto místa člověk nejlépe pochopí ohromující rozlehlost Císařského paláce. V podstatě přes ulici leží park Pej-chaj, uprostřed kterého je velké jezero s desítkami lodíček pro potěchu místních obyvatel. Přes bílý mramorový most se lze dostat na Nefritový ostrov, jehož vrcholu dominuje zdaleka viditelná Bílá dagoba v indickém stylu. Postavena byla na počest první ná-



Jak se však ukázalo, park je ideálním místem také k poznání ranních zvyklostí snad tisíců místních obyvatel. Lidé zde procvičovali těla, běhali, hráli badminton, zpívali či se jen procházeli.

Fungující hromadná doprava

Na poznání všeho zajímavého ve městě by bylo potřeba mnoho času, kterého jsem ale neměl nazbyt. Určitě mohu ale doporučit třeba Letní palác, Lamaistický chrám, Zvonici, Bubnovou věž, několik pagod, ale třeba i zoologickou zahradu se vzácnými pandami či Olympijský park s řadou moderních staveb. Peking je město obrovské a pěšky nic nestihnete. Ideálním způsobem pro dopravu po městě je metro. Jíždě na jakýkoli sys-

tém MHD se platí pomocí čipové karty, kterou je možné zakoupit ve všech stanicích metra a nabít ji za libovolný počet jüanů. Čínská měna se označuje zkratkou RMB a za celé 4 Kč je jeden jüan. Za jízdenku v metru se zaplatí podle vzdálenosti 3 až 7 RMB podle vzdálenosti, v trolejbusu od 2 RMB a v letištní rychlodráze 25 RMB.

Pokud by člověk očekával v Pekingu ulice zaplavené proudy kol, bude zklamán. Ne že by kola zcela vymizela, ale nahradila je modernější doprava. Především výkonné a pohodlné metro. A bohatší část společnosti si nakoupila statisíce automobilů a miliony motocyklů. Tyto motocykly však přináší pro našince další šok – naprostá většina jich má elektrický pohon, stejně jako drobná vozidla sloužící k zásobování.

Rychlé vlaky symbolem vyspělosti

Vysokorychlostní vlaky jsou bezesporu jedním ze symbolů přerodu Číny v jednu z ekonomicky nejsilnějších zemí světa. Pro tyto vlaky vzniklo právě v Pekingu před pár lety supermoderní Jižní nádraží, které má 24 nástupištních hran a odbaví v průměru dvanáct párů vysokorychlostních vlaků za hodinu. Netřeba asi zdůrazňovat, že nádraží jsou vlastně jakýmsi obrovským lidským mraveništem a sama orientace na nich či koupě jízdenky není vzhledem k jazykové bariéře vůbec jednoduchou záležitostí. V této souvislosti je třeba si také uvědomit, že vzhledem k obrovské lidnatosti země chce stejný vlak použít nějaký ten tisíc lidí. Tomu také odpovídá jejich obsazenost či spíše vyprodanost i několik dní dopředu. Nádraží jsou hlídána stejným způsobem jako letiště a bez projití ochranným rámem a kontroly zavazadel se na ně nedostanete. Totéž platí v metru.

Pro cestovatele má význam ještě menší Severní nádraží, odkud jezdí motorové vlaky do osmdesát kilometrů vzdáleného Badalingu, což je nejbližší místo od hlavního města. Odtud je možné navštívit jeden ze světových stavebních zázraků – Velkou čínskou zeď. Monumentální zeď se vine jako kamenný drak přes nejvyšší hory a pusté pouště od Žlutého moře až do provincie Kan-su. Se stavbou nejstarších úseků se začalo před déle než dvěma tisíci lety a její jednotlivé úseky dohromady měří přes šest tisíc kilometrů.

Moje návštěva Pekingu byla prvním setkáním s Čínou. Vzhledem ke strávenému času šlo spíše o malou ochutnávku této neobyčejné a různorodé země.

vštevdy dalajlámy v Pekingu v roce 1651 jedním nepálským architektem.

Hned druhého dne mého pobytu v Pekingu jsem vyrazil do parku Chrám nebes, který je největší oáza zeleně ve městě. Na ohromné ploše – jedná se o několik čtverečních kilometrů, s pečlivě udržovanými trávníky a uměle vysázeným lesem – najdeme řadu architektonických památek z 15. století. Chtěl jsem především poznat nádherný třístupňový, kruhový chrám Úrody a hojnosti a nedaleko ležící Kruhový oltář. Za zimního slunovratu tu čínští panovníci vyjadřovali své díky za loňskou úrodu a zároveň žádali bohy slunce, měsíce, mraků a deště o dobrou úrodu v roce následujícím. Tyto rituály trvaly i několik dní.

DOPRAVNÍ ZAJÍMAVOSTI PEKINGU

V Pekingu jsou tři důležitá železniční nádraží – Hlavní, kam jezdí standardní vlaky, Jižní s provozem vysokorychlostních jednotek a Severní s provozem motorových vlaků. V městě funguje 12 linek klasického metra, 5 linek „lehkého“ metra, které je v provozu na předměstích, a speciální linka na letiště, nazvaná Airport Express. První dráha metra byla zřízena v roce 1969, obrovský rozvoj pak nastal po roce 2000. Linky měří dnes 574 km a je na nich vybudováno 345 stanic. Nejdelší je okružní trasa 10, která měří 57,1 km. Pekingskou městskou dopravu zajišťují nejen tisíce autobusů, ale i stovky trolejbusů, přičemž některé jezdí i na dvou speciálně upravených koridorových tratích, které se označují anglickou zkratkou BRT (Bus Rapid Transport).



Nejdelší trasou vlakem okolo ČSSR (II.)

Jak dopadlo putování party nadšenců po naší bývalé republice, kteří se na tuto neobvyklou pouť napříč ČSSR vydali v roce 1987? Nezhatilo něco jejich plány a dojeli do cíle? A podle itineráře? Dobrodruhy jsme v první části opustili na cestě do Letohradu.



Švermovo

SLAVOMIL HERYNK | FOTO: MARTIN HARÁK

V Kyšperku, jak se Letohrad dříve jmenoval, na nás již čekal další spoj. Jak jinak než vůz řady 810. A tak jsme se v květnovém odpolední nechali unášet překrásnou krajinou na pomezí Čech a Moravy přes Lichkov a Dolní Lípku do Hanušovic. Tam jsme přestoupili do značně zaplněného motorového rychlíku (bylo nedělní odpoledne před pracovním dnem). Dodnes si vzpomínám na řev motorů Kredence, který zvládal stoupání po nádherné trati Slezského Semmeringu do vrcholové stanice Ramzová. Odtud jsme sjeli do Jeseníku a pokračovali dále po peážní trati přes polské Glucholazy, kde se tehdy nesmělo vystupovat), přes Krnov a Opavu východ do železniční stanice Ostrava-Poruba (dnes Ostrava Svinov). Na ostravské hlavní nádraží to byl již jen skok. Před další cestou jsme se potřebovali najíst a napít. V rohu „galerie“ vstupní haly hlavního nádraží jsme objevili jakýsi nepřilíš vábný bufet. Po občerstvení nás čekal půlnoční přesun nočním vlakem do Žiliny.

Pozdně večerní osobák byl řazen z velkoprostorových vozů. Vždy dvě a dvě zelená koženková sedadla proti sobě. Snažili jsme se zaujmout pohodlnou pozici, ale šlo to jen těžko. Nakonec jsme podřimující nocí projeli me-

zi Moravskoslezskými a Těšínskými Beskydami a vjeli na Slovensko. Asi hodinu po půlnoci jsme dorazili do Žiliny. Odtud jsme měli pokračovat pražským rychlíkem dále po Košicko-bohumínské dráze směrem k Popradu. Nádražní hala byla plná cestujících. Místa byla již jen k stání, a tak jsme také – zmrzlí a nevyspalí – vytvořili další hlouček nočních zoufalců. Rychlík z Prahy měl velké zpoždění, ale k naší velké radosti přijel bratislavský rychlík Ružín. Kupé byla beznadějně obsazena, a tak jsme postávali v uličce a toužili po místě k sezení ve vyhřátém kupé. Byli jsme vyslyšeni: V Kralovanech z jednoho kupé vystoupilo několik cestujících a my okamžitě obsadili jejich místa. Byl to rájový pocit! Seděli jsme v teple a mohli i spát.

V mrazivé Štrbě na zubačku

Z hlubokého spánku mě vytrhl kamarád: Musíme vystupovat. Vlak stál někde ve stanici, kolem bylo ticho. S největším sebezapřením jsme opouštěli vyhřáté kupé. Stáli jsme ve stanici Štrba. Rychlík přijel s předstihem a čekal. V mrazivém májovém ránu jsme klopýtali do patra na nástupiště zubačky, jejíž první spoj nás po trati o rozchodu 1 000 mm měl dopravit na Štrbské pleso (v té době byly samozřejmě součástí ČSD). Ve studeném voze

na studených sedácích jsme šplhali vstříc našim zamlženým velehorám. Na plese jsme jen přestoupili do červené električky a opět na studených plastových sedácích uháněli do Starého Smokovce. Další přestup a stejným typem vozu (ČKD Tatra Smíchov) jsme sjížděli do Tatranské Lomnice. Přestup do staršího motorového vozu na normálním rozchodu a cesta dolů do Studeného potoka. Z Popradu přijel Brejlovec s několika klasickými vagony a již jsme uháněli po trati do Staré Lubovni. Přestup na vlak do Plavče a tam opět přestup – tentokrát do Prešova. Klasická souprava s motorovou lokomotivou a několika čtyřnápravovými vozy. Na prešovském nádraží bylo rušno. V nádražním bufetu jsme něco málo snědli a popili, abychom využili čas před odjezdem našeho dalšího spoje do Strážského. Odtud jsme cestovali do Michaľan, kde jsme již na hlavní elektrifikované trati z Čierne nad Tisou do Košic přestoupili do pantografové jednotky, která nás svižně dopravila na naši konečnou do Košic.

Naše první cesta z košického nádraží vedla na ubytovnu DP, kde jsme měli rezervované pokoje na tři noci. Postupně jsme samozřejmě nejdříve spěchali pod sprchu, v rámci možnosti se převlékli a pak vyrazili do víru velkoměsta. Chodili jsme po hlavních ulicích, po-



Košice



Tatranská Lomnica



Střední Slovensko



Prešov



zorovali ruch druhého největšího slovenského a pátého československého města. Večeře v restauraci, ještě procházka po večerních Košicích a pak spát! Do normální, čisté, bílé postele! Neskutečný přepych!

Dva dny plánované v Košicích nebyly ovšem určeny jen k odpočinku. Následující den jsme věnovali košickým tramvajím, další pak prešovským trolejbusům.

Razítko málem osudné

Po dvou dnech a třech nocích v Košicích jsme dopoledne šestého dne nastoupili do rychlíku směr Bratislava. Klasická souprava v čele s Breljovcem nás vezla krajinou Slovenského rudohoří do Zvolena. Tam jsme vystoupili a pokračovali motorovým osobním vlakem na jih směr Šahy. V Šahách na maďarské hranici bylo již zase hezky. Slunce pánilo a nás čekala cesta podél maďarské hranice do Čaty. Ještě před odjezdem jsme si však zašli, jako téměř ve všech přestupních bodech, do pokladny pro otisk staničního razítka do naší „pamětní knihy“. To se nám málem stalo osudným. Paní pokladní zalarmovala v patře staniční budovy bdícího (nebo spícího?) staršího majora z Pohraniční stráže, který šťasten, že může po dlouhé době vyvinout nějakou činnost, nás přišel do vlaku legitimovat. Výpravčímu zakázal odjezd a s občanskými průkazy se vrátil do své kanceláře, odkud telefonoval do Plzně do našeho zaměstnání a zjišťoval, jak je možné, že jsme se ocitli v pracovní den na státní hranici mnoho set kilometrů od našeho domova. Než se vše vysvětlilo a vlak mohl konečně odjet, nabrali jsme malé zpoždění.

Rovinatou tratí jsme dojeli do Čaty a po přestupu zamířili podobným vlakem do Štúrova. Odtud pantografem do Nových Zámků. Cestovali jsme společně s několika železničáři, kteří spolu mluvili (světe div se) maďarsky. Z Nových



Pohronská Polhora

Zámků jsme pokračovali do Komárna, kde jsme opět porušili zásadu pokračovat nejbližším dalším vlakem dále, v tomto případě do Dunajské Stredy, kde jsme zůstali do rána. Komárno se nám zdálo živější a příjemnější. I večer po ulicích korzovaly skupinky lidí, ve stáncích prodávali občerstvení a zmrzlinu. Zašli jsme si do restaurace jakéhosi nobl hotelu na večeri. Dobře se najedli a posledním vlakem odjeli do našeho denního cíle – Dunajské Stredy.

Utrpení na Žitném ostrově

Nevím proč, ale představoval jsem si pobyt v tomto městě na Žitném ostrově idylicky. Podle mě tu mělo být teplo a příjemně. Vždyť je to přece to nejjihnější místo na naší trase. Opak byl ale pravdou. Obrovská skleněná nádražní hala, ve které stále odněkud táhlo, tvrdé zahradní latkové lavičky, na nichž jsme měli strávit noc. A zima. Nepříjemná lezavá zima. Nebylo však jiné řešení. Pokračovat jsme měli až první ranním vlakem do Bratislavy. A tak jsme se trápili na těch dřevěných mučidlech a počítali hodiny a minuty, které chyběly do odjezdu.

Ráno byl přistaven náš vlak. Byla to předlouhá změt motorových a přívěsných vozů 810 a 010. A řádně vychladlý. Chouliili jsme se u zamčených oken a svištěli po úrodných rovinách vstříc hlavnímu městu Slovenska. Z Bratislavy jsme cestovali do Břeclavi, kde jsme opustili hlavní trať, a pokračovali podél rakouské hranice směrem na Znojmo. Místy se podél trati táhly drátěné zátarasy hraničního pásma. Ze Znojma do Okříšek a Jihlavy, odtud přes Českomoravskou vrchovinu do Veselí nad Lužnicí. Dalším cílem byly České Velenice. Trochu jsem se obával komplikací s pohraničnický. Před několika lety jsem při pokusu o projití Novohrad-

ských hor dvakrát tvrdě narazil. Pohraničníci přišli za jízdy, kontrolovali občanky a zajímali se, kam jedeme. Vůbec se jim nelíbilo, že až do Českých Velenic. Když jsme jim ale vysvětlili, o co nám jde, že nemíníme navštívit toto známé městečko, ale naopak z jeho nádraží rychle odjet do vnitrozemí, povolili nám ve Velenicích přestup s tím, že si nás „pohlídají“. Přípoj v Českých Velenicích na nás čekal. Přestoupili jsme a uháněli k Budějovicím. Po krátké zastávce jsme pak pokračovali klasickým osobním vlakem do Kájova a odtud motorovým vlakem přes Černý Kříž do Volar.

Luxus ve Volarech

Z Volar jsem měl trochu strach. Na Šumavě bývá i v květnu v noci dost chladno. O to větší a milejší bylo překvapení v podobě příjemné čistounké a vytopené čekárny a stejně čistého a vytopeného sociálního zařízení. Prostě luxus! Umyli jsme se a rozmístili na lavičkách kolem sálajících radiátorů. Noc nebyla dlouhá. Odjížděli jsme prvním ranním spěšným vlakem směr Strakonice až do Prahy již kolem třetí hodiny ranní. Ve Strakonických přestup na osobní do Babína a v Horažďovicích předměstí opět na motorový vlak směr Klatovy. Nádherným Pošumavím jsme uháněli stále k západu. V Klatovech jsme se nezdrželi, ale pokračovali dalším motorákem pod západní Šumavou a pak i Českým lesem do chodské metropole – Domažlic. Čekala nás zdoluhavá cesta liduprázdnou krajinou pod Českým lesem do Plané u Mariánských Lázní. Pomalý motoráček se konečně doplazil do své cílové stanice, kde jsme oficiálně uzavřeli náš okruh. Zbývalo již jen, tak trochu mimo plán, dojet do rodné Plzně. V 18 hodin 14 minut, přesně podle platného jízdního řádu, jsme zastavili u 3. nástupiště, západní část plzeňského Gottwaldova nádraží.

Podařilo se nám podle našich plánů objet prakticky bez problémů celou tehdejší republiku. Jeli jsme celkem 54 vlaky. Splnili si tak sen a dokázali si, že to jde. Psali o nás v několika denících i týdenících, dokonce i v těch ústředních, celostátních. Je to již třicet let, ale mnohé detaily této cesty se mi ve vzpomínkách stále vracejí.



Horehroní na Slovači



Pomozte zrekonstruovat kotel staříčké lokomotivy 310.0134

Krajina Českého ráje je zejména v létě oživena jízdami historického vláčku se starými vagony taženými parní lokomotivou. Starší se o něj členové Klubu přátel železnic Českého ráje, nadšenci, kteří staříčkou lokomotivu 310.0134 před 25 lety zachránili před sešrotováním, opravili, a již 13 let je ozdobou nostalgických jízd, těší rodiny s dětmi, všechny své příznivce a turisty. Bohužel, jak léta běží, kotel lokomotivy dosloužil. Abychom dál mohli jezdit na výlety parním vlakem Českým rájem, abychom dál mohli zaslechnout v krajině jeho houkání, obdivovat technický a řemeslný um našich předků, vznikl projekt sbírky na generální opravu kotle lokomotivy 310.0134. Zapojte se, prosím, a přispějte libovolnou částkou, za kterou si můžete vybrat i zajímavou odměnu. Podrobnosti o celém projektu včetně přehledu odměn najdete na webové adrese <https://www.hit-hit.com/cs/project/3209/oprava-kotle-lokomotivy-310-0134>. Pro vaše šlechetné rozhodování připojujeme následující velice důležitou informaci: Projekt je časově omezen – běží pouze do 26. května tohoto roku, poté bude uzavřen. Předem všem děkujeme.

ALEXANDER STAMENOV, MÍSTOPŘEDSEDA KLUBU

Článek v Železničáři o rychlovlacích v Japonsku se mi moc líbil

Rád bych vám vyjádřil pochvalu za článek Matouše Vinše uveřejněný v Železničáři s titulem Rychlovlaky po Japonsku aneb cesta do budoucnosti. Musím se přiznat, že jsem ho přečetl s chutí a na jedno nadechnutí. Moc se povedl, protože je jednak plný informací a také vtipný. Například pasáž „holka a technika“. Líbí se mi, že se časopis nevěnuje pouze místním soupravám, které člověk dennodenně vidí, a že redaktoři přinášejí i své zahraniční zkušenosti, kam bych se jako bývalý výpravčí chtěl rovněž podívat. Ať je to Francie, TGV nebo zmiňované Japonsko – obojí mě velice láká. Hodně štěstí.

MARTIN MERTL, KUŘIM

Pozvání do Ostravy-Vítkovic na společné setkání

K 50. výročí zahájení provozu a osobní přepravy ve výpravní budově ve stanici Ostrava - Vítkovice zveme všechny příznivce železnice, ale hlavně bývalé zaměstnance této železniční stanice na krátkou besedu a společné setkání. Krátká vzpomínková akce se uskuteční v pátek 26. května ve 14 hodin před výpravní budovou ve Vítkovicích. Všechny srdečně zveme první a zároveň i poslední přednostu stanice.

VLADIMÍR KUTÝ, OSTRAVA



České dráhy se opět mohou ucházet o veřejné zakázky

Prezident Miloš Zeman podepsal novelu zákona o zadávání veřejných zakázek, která umožní státním firmám s listinnými akciemi ucházet se o veřejné zakázky. V praxi se změna dotkne hlavně Českých drah. Národní dopravce se podle současné podoby zákona o veřejných zakázkách nemůže účastnit tendrů na provoz na železničních tratích. Důvodem je, že ČD mají akcie v listinné podobě a podle zákona o Českých drahách je nemožno zaknihovat. Podle zákona o veřejných zakázkách, který platí od loňského října, jsou z tendrů vyloučeni uchazeči, kteří nemají výlučně zaknihované akcie. Výjimku kvůli podobě akcií mají v zákoně firmy ve vlastnictví obcí či měst, ale nikoli státní firmy jako České dráhy. Podepsaná novela má proto tuto výjimku rozšířit i na akciové společnosti, jejichž akcie v souhrnné jmenovité hodnotě 100 procent základního kapitálu vlastní stát. Problémy kvůli listinným akciím mají vedle Českých drah jiné státní podniky, například správce přenosové soustavy ČEPS či operátor energetického trhu OTE. Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) loni v listopadu uvedl, že problém s nezaknihovanými akciemi ČD nevyřadí z tendrů na provoz na tratích. Noví dopravci vzešlí ze soutěží by měli začít jezdit nejdříve v letech 2018 a 2019. Mimálně rok potrvá, než ministerstvo dopravy soutěže vypíše, a bude tak dost času rozpor v zákonech vyřešit. ČTK, E15 3. 5. 2017



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

Tunel Ejpovice na koridoru Rokycany–Plzeň se prodraží

Stát bude muset v případě ejpovických tunelů na koridoru Rokycany–Plzeň sáhnout výrazně hlouběji do kapsy. Největší železniční stavba současnosti překvapila stavbaře svým geologickým složením. Už nyní je proto téměř jisté, že bude stát nejméně o pětinu více, než kolik činila cena vzešlá z tendru. Stavební firma Metrostav v soutěži zvítězila s nabídkou 3,97 miliardy, když předpokládaná cena činila 7,5 miliardy. Správa železniční dopravní cesty jako investor už proto s Metrostavem uzavřela jedenáct dodatků na vícepráce za dalších 800 milionů korun. Zvýšení přičítá vedle nečekané geologie i zdoluhavému archeologickému průzkumu. Podle SŽDC jde o faktory, se kterými se nedalo počítat dopředu. „Předpokládám, že až se sečtou vícenáklady, které nás ještě čekají, tak se dostaneme maximálně na třicetiprocentní hranici, která je daná zákonem,“ řekl správce stavby Milan Majer. Tím by cena stavby vzrostla o 1,2 miliardy. Přes tuto hranici, kterou určoval zákon o veřejných zakázkách v době vypsání tendru, nelze podle správy železnic jít, aniž by se znovu soutěžilo. Podle šéfa Metrostavu Pavla Piláta ale platí nyní padesátiprocentní mez, kterou přinesla novela zákona. ČTK 3. 5. 2017

Středočeši mohou mít více záchytných parkovišť

Příští rok mohou ve středních Čechách přibýt záchytná parkoviště, na jejich výstavbu mají města a obce získat evropské dotace, je ale třeba připravit projekty. Nyní nová parkoviště plánují například Čelákovice, Lysá nad Labem, Kralupy nad Vltavou, Dobříšovice nebo Čerčany. Celkem se předpokládá, že parkoviště vzniknou postupně až na desítkách míst. Řekla to středočeská hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová. Letos v srpnu by měl být vypsán program evropských dotací, kde mohou obce žádat až o devadesátiprocentní dotaci na záchytná parkoviště. Podle starosty Kralup nad Vltavou Petra Holečka (STAN) chystá město stavbu parkoviště u vlakového nádraží s větší kapacitou. „Chtěli bychom 300 aut, ale projekt ještě není vyhotovený,“ uvedl. Proto není jisté, zda práce začnou příští rok. Záchytné parkoviště má také vzniknout u nádraží v Roztokách u Prahy. Mohlo by mít více než sto míst. Rovněž město Kladno uvažuje o vybudování parkoviště a autobusového terminálu u hlavního vlakového nádraží, nejdříve ale musí získat potřebné pozemky. Právě pozemky, na kterých mají vzniknout záchytná parkoviště, musí město vlastnit, pokud chce žádat o dotace, řada měst tak musí některé pozemky nejdříve získat. ČTK 26. 4. 2017

Stát chce zrychlit dopravu z Prahy do Berlína nebo Mnichova

Lidé by se v roce 2025 měli dostat vlakem z Prahy do Berlína za tři hodiny a 40 minut, což bude asi o 50 minut méně než dnes. Stát usiluje o rychlejší spojení také do Vídně, Bratislavy, Budapešti nebo Katovic. V některých zemích to ale naráží na problémy, například v Polsku, kde se často mění lidé na ministerstvu i do úrovně referentů. Na konferenci Očekávaný vývoj odvětví kolejových vozidel v ČR a ve světě to v Brně řekl vedoucí oddělení koncepcí a mezinárodní spolupráce na železnici ministerstva dopravy Luboš Knížek. „S Poláky je nejtěžší se na něčem domluvit. Na polském ministerstvu se často mění lidé až do úrovně referentů. Někdo vám něco slíbí, pak bohužel nemáte s kým jednat,“ uvedl Knížek. Přesto je podle něj cílem zrychlit vlakové spojení mezi Prahou a Katovicemi až na 4 hodiny a 15 minut. Nejrychleji modernizuje svoje páteřní síť Německo, konkrétně na rychlost 200 kilometrů za hodinu. Na české straně jezdí na některých úsecích vlaky maximálně rychlostí 160 km za hodinu. Zlepšit se má spojení i směrem na Bavorsko do Mnichova. Český stát modernizuje úsek mezi Plzní a Domažlicemi. Zrychlit by měla do budoucna i doprava směrem na Bratislavu a Budapešť. ČTK 25. 4. 2017

Operátoři opět slibují kvalitní mobilní signál ve vlacích

Letitý problém s nulovým nebo nekvalitním pokrytím mobilních sítí ve vlacích má už řešení. Operátoři se shodli na třech bodech: Zahustit současnou síť GSM a LTE vysílači výstavbou nových, které by signál patřičně zvýšily. Dovybavit vysílače SŽDC vlastními systémy. Nové vlaky, do kterých by signál nepronikl, vybavit opakovači, které pokryjí celou soupravu. Zatímco v západní Evropě mohou cestující z vlaků bez problémů volat, v tuzemsku jde o dlouhodobou potíž. Obdobné řešení, které teď navrhuje operátoři, vyšlo v Rakousku na více než sto milionů eur, téměř 2,7 miliardy korun. Kalkulace pro české prostředí zatím neexistuje, měla by být ale citelně nižší. „Už stávající míra pokrytí mobilním signálem dává předpoklad, že řešení bude levnější. O podílu operátorů, dopravců a státu na financování se teprve bude diskutovat,“ vysvětlil Tomáš Prokopík, vedoucí pověřené pracovní skupiny Asociace provozovatelů mobilních sítí. Spoluúčast státu a dopravců bude nutná, přičemž nespočívá výhradně ve finančních prostředcích, ale i ve sdílení nemovitostí, prostředků napájení či optických kabelů. Operátoři na výzvu státu vytvoří pracovní skupinu s dopravci a SŽDC. Podle Prokopíka lze navrhované řešení uskutečnit do roka a půl. E15 4. 5. 2017



Hotel RIVA***

POSLEDNÍ
VOLNÁ
MÍSTA ZA
CENU LAST
MINUTE

NABÍDKA ČD TRAVEL

BULHARSKO

Slunečné pobřeží

Poslední volné pokoje v červnových termínech:

Hotel RIVA*** – all inclusive

Hotel KIPARISITE**** – polopenze

2-4 lůžkové pokoje jsou klimatizované s vlastním soc. zařízením, TV, ledničkou a balkonem
Cena zahrnuje ubytování, stravu a dopravu dle popisu,
služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.

Last minute cenu najdete na

www.cdtravel.cz nebo tel. 972 243 053, 602 397 359 pí. Štěchová



Hotel KIPARISITE****



ŘECKO – KRÉTA

odlety Praha, Brno

Studia ANATOLI, Staliá, 50m od pláže

ubytování bez stravy ve studiu pro 2-3 osoby s nově zrekonstruovanou koupelnou,
kuchyňským koutem

pouze termín 3.6.-14.6. a 14.6.-24.6.

Last minute cenu najdete na

www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 055, 723 811 984 pí. Handrejchová



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

Slovácký EXPRES

Praha – Luhačovice od 249 Kč

Rychleji a s větším komfortem

www.cd.cz

 **České dráhy**
Národní dopravce

Jedeme
vlakem!



20. KVĚTNA, 10. ČERVNA, 8. A 22. ČERVENCE, 5. A 19. SRPNA 2017

Historickým motorákem za permoníky

Od května do srpna můžete o vybraných sobotách podniknout celodenní výlet historickým motorákem za permoníky. Motorový vůz M 262 pojedě ráno z brněnského hlavního nádraží do Zastávky u Brna, kde si lze prohlédnout prostor Regionálního informačního centra se stálou muzejní expozicí. Následně se přesunete autobusem k dolu Kukla na prohlídku bývalé těžní věže s možností oběda. Poté vás autobus doveze do Oslavan. V oslavanském zámku jsou k vidění expozice Muzea hornictví a energetiky nebo Hasičského muzea. Z Oslavan zamíříte autobusem do Muzea průmyslových železnic ve Zbýšově s jedinečnými exponáty na. Podrobné informace včetně ceny výletu najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejblíže železniční stanice:
Brno hl. n./Zastávka u Brna



27. KVĚTNA 2017

Foto: Bejbypank ČZ, s. r. o.

Na narozeninový mejdan Kašpárka v rohlíku

Poslední sobotu v květnu (27. 5.) se na Kmochově ostrově v Kolíně uskuteční první ze šesti narozeninových mejdanů pořádaných k 10. výročí projektu Bejbypank a kapely Kašpárek v rohlíku. Koncertní mejdan, na který mají všechny děti vstup zdarma, potrvá celé odpoledne. Na co se můžete těšit? Kromě kapely Kašpárek v rohlíku se o zábavu postarájí mistr světa v loopingu En.Dru a jeho parťák hudebník a rapper Jen Hovorka, zpěvačka Tonya Graves nebo třeba DJ Mardoša. Pro desítky diváků ležících na postelích se skutečnými nebesy nad hlavou budou ze svých oblíbených knížek předčítat známé osobnosti z kraje. Připravena bude také řada bejbypankových atrakcí. Děti i dospělí si mohou nechat načesat čiro v Bejbypankovém holičství, vyrobit výtvarný exkrement v Hovínkové dílně, natočit si zmrzlinu a mnoho dalšího. Aktuální informace získáte na www.bejbypank.cz.

Nejblíže železniční zastávka:
Kolín zastávka



20. KVĚTNA 2017

Foto: Milan Vašíček

S párou na Slavnosti chřestu v Ivančicích

Od 19. do 21. května se v Ivančicích konají Slavnosti chřestu. V sobotu 20. 5. se můžete svést do Ivančic zvláštním parním vlakem s historickými vozy, v jehož čele pojedě lokomotiva Skaličák (433.001). Součástí vlaku bude i bufetový vůz. Parní vlak uskuteční dvě jízdy mezi Brnem a Ivančicemi tam i zpět. Z brněnského hlavního nádraží odjíždí v 10:20 a 14:20 hod. a přes Troubsko, Střelice, Radošovice, Silůvky a Moravské Bránice dojezdí do Ivančic v 11:10, resp. 15:10 hod. Na zpáteční jízdu z Ivančic se parní vlak vydá ve 12:40 a 18:40 hod. a do Brna s ním přijedete v 13:30, resp. 19:47 hod. A na kolik přijde jízdné? V rámci jednoho úseku Brno hl. n. – Střelice nebo Střelice – Ivančice stojí jednosměrné jízdné 50 Kč, zpáteční 70 Kč. Děti ve věku 6 až 15 let mají slevu 50 %. Jízdenky se prodávají v ČD centru na brněnském hlavním nádraží (pokladna č. 1). Více na www.cd.cz/zazitky.

Nejblíže železniční stanice:
Brno hl. n./Střelice/Ivančice a další



20. KVĚTNA 2017

Foto: Petr Votříček

Lanovkou na Komáří vížku plnou atrakcí

V sobotu 20. května se od 9 do 17 hodin koná Zahájení turistické sezony v Krušných horách s Dopravou Ústeckého kraje na Komáří vížce. Akce s atrakcemi a soutěžním výletem otevírá letní sezonu 2017 na hřebenech největších hor regionu a propaguje používání integrované veřejné dopravy v Ústeckém kraji. Výjimečně výhodné sveszení nejdelší českou lanovkou z Krupky na Komáří vížku čeká každého, kdo pojedě už z domova krajskou integrovanou veřejnou dopravou a přijede s platnou jízdenkou Dopravy Ústeckého kraje (DÚK). Vlaková linka U1 vás dopraví na nádraží Krupka-Bohosudov, odkud bude zajištěna mimořádná kyvadlová autobusová doprava DÚK ke stanicí lanovky. Na hřebenu bude připraven výletní okruh k Sedmihůrské vyhlídce, herní rodinná trasa s využitím mobilní aplikace v terénu, různé soutěže a další atrakce. Bližší informace na www.dopravauk.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Krupka-Bohosudov