

Železničář

6. ŘÍJNA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



20
ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Stát hodlá více dohlížet na strojvedoucí, kteří překročí počet zákonem daných odpracovaných hodin. O co jde, jsme se zeptali ředitele Drážního úřadu **Jiřího Koláře**.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Hned na několika místech ČR se v září uskutečnily **regionální Dny železnice**. Na všech akcích si na své přišli především milovníci železniční techniky a fanoušci historie.

11-13 TÉMA

Čeká nás to v budoucnu také. O změně napájecí soustavy ze **stejnoseměrné na střídavou** se u nás mluví stále častěji. Touto cestou se už například vydalo sousední Slovensko.

14 AKTUÁLNĚ

Úpatním **Gotthardským tunelem** ve Švýcarsku projely letos v červnu první zkušební vlaky. Stavba o délce 57 kilometrů výrazně zrychlí cestování mezi Curychem a Milánem.

16-17 RECENZE

Novinky na knižním trhu. Jaký titul si vyberete do své knihovny? Přinášíme zajímavé tipy.



18-19 CESTOPIS

Nočních vlaků v jízdních řádech neustále ubývá. Ruské železnice jako by šly proti tomuto trendu. S jejich vozy se navíc můžete projet i jinam nežli pouze na východ.

20-21 HISTORIE

Místní dráha **Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách** v září oslavila 110. výročí zahájení provozu. Jak vypadá tato lokálka dnes?

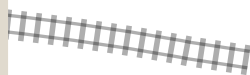


Železničář

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:** Milan Matoušek | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, 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 ZAJIŠŤUJE: České dráhy, a.s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

TITULNÍ FOTO: JAN CHALOUPKA *Podvečerní romantika na točně chebského depa během oslav Národního dne železnice.*



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Krásy severních Čech si nenechal ujít při nedělní procházce kolem Labe **Jaroslav Červenka**. Zachytil lom nedaleko Libochovan s tratí mezi Lito-měřicemi a Ústím nad Labem a osobní vlak tažený Peršingem. Regionální den železnice v pražském Braníku navštívil s dětmi **Jiří Pražák**. Zaujal ho vlak tažený Břejlovcem 754.008.



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

konverze stejnosměrného trakčního napájecího systému na jednofázový je motivována vyšší výkonností a nižšími ztrátami a levnější výstavbou střídavého systému na dalších tratích.

Touto cestou se rozhodlo jít více evropských i mimo-evropských železnic. Kromě čerstvého případu a plánu na úplný přechod ze Slovenska, kde je konverze spojena s postupující modernizací infrastruktury. Jsou známy i příklady změny trakčního napájecího systému 3 kV na 25 kV, 50 Hz na přibližně 400 kilometrů dlouhé části transsibiřské magistrály (úsek Zima - Sludjanka), kterou provedly Ruské železnice v polovině devadesátých let minulého století, aby vznikl ucelený úsek (5 000 km) napájený jednofázovým napájecím systémem 25 kV, 50 Hz. Vzpomenout lze také koncem osmdesátých let minulého století započatý proces změny 3 kV napájecího systému na 229 km dlouhé trati Záhřeb - Rijeka v dnešním Chorvatsku, který byl završen až v roce 2012 přepnutím posledního úseku Moravice - Rijeka, kdy Chorvatské železnice přestaly stejnosměrný napájecí systém 3 kV úplně používat. Aktuálně je toto téma řešeno i ve Španělsku, Francii, Belgii, Holandsku a Itálii, kde pronikají nové tratě elektrizované systémem 25 kV do tradičně stejnosměrných území.

Dokonce už koncem šedesátých let minulého století se konverze napájecího systému 3 kV na 25 kV začala připravovat i v tehdejší Československu, kdy vznikla sestava trakčního vedení typ U, která měla následnou konverzi napájecího systému usnadnit. V polovině 60. let vypracoval SUDOP ke konverzi první studii, kterou společnost aktualizovala na konci 80. let minulého století. Nyní se pracuje již na třetí studii konverze stejnosměrného napájecího systému 3 kV na jednofázový 25 kV.

Samozřejmě další otázkou je připravenost vozidového parku. Odbor kolejových vozidel postupně čistě stejnosměrná vozidla vyřazuje z provozu, jako je tomu v případě řad 451, 452 či 460, nebo je odprodává jako je tomu u řady 163. Nově pořízovaná vozidla jsou zpravidla ve dvou nebo vícesystémovém provedení a ta, která byla pořízena jen v jednosystémovém provedení na stejnosměrnou trakci 3 kV, je možné modernizovat dosazením transformátoru a další potřebné technologie k provozu pod střídavým napájecím systémem 25 kV, 50 Hz přímo do vozidel, jako je RegioPanter řady 440, nebo doplněním dalšího vozu s touto technologií. To navíc umožní zvýšit i kapacitu jednotky, což je případ patrových jednotek řady 471 CityElefant. Stejnosměrné lokomotivy řady 162 lze modernizovat na dvousystémové po vzoru řady 363.5 ČD Cargo nebo 361 ZSSK. Dvousystémové lokomotivy řady 371 (3 kV a 15 kV, 16,7 kV) by bylo možné rekonstruovat na třísystémové stroje úpravou transformátoru. Avšak proces změny systému bude probíhat řadu let, a tak velká část stejnosměrných vozidel dožije ještě před jeho dokončením a nebude je nutno upravovat.

Období konverze nebude jednoduché, ale cíl je zřejmý: jednou provždy sjednotit systémy napájení železnic v ČR směrem k hospodárnějšímu a výkonnějšímu systému a otevřít cestu k levné elektrizaci železnic na severu ČR i k snadnějšímu zaústění vysokorychlostních tratí do železničních uzlů.



Rostislav Novák

ředitel odboru kolejových vozidel



Novým šéfem CER se stal Rüdiger Grube z Deutsche Bahn

Společnost evropských železnic (CER) má od poloviny září nového prezidenta. Stal se jím šéf Deutsche Bahn (DB) Rüdiger Grube. Do vedoucího křesla jej zvolila valná hromada. Grube ve funkci nahradil šéfa rakouských ÖBB Christiana Kerna. Grubemu pogrataloval i generální ředitel Českých drah Pavel Krtek. Nový šéf už před zástupci národního dopravce konstatoval, že chce v CER prosazovat zájmy celého železničního společenství, tedy i středních a malých dopravců. Společnost je pro ČD důležitá i při prosazování zájmů vůči unijním institucím. Šéf DB nyní velí organizaci, která zastřešuje více než sedmdesátku železničních společností. Ty zaměstnávají 1,2 milionu lidí a přepraví téměř devět miliard cestujících ročně. (hol)

Tradiční výstava modelů v Břeclavi

Tradiční velkou výstavu modelových železnic v měřítcích 0, H0, N a také TT uspořádalo od 24. září do 2. října volné uskupení nadšenců do železnice, kteří si říkají „Přátelé železnic Břeclavska“. Výstavní exponáty, z nichž některé jsou vlastnoručně vyráběné unikáty, pocházejí ze sbírek desítky modelářů, z nichž dvě třetiny jsou zaměstnanci Českých drah. Zpravidla jde o strojevedoucí z DKV Brno, nechybí ale také jeden jejich kolega z Bratislavy. Pomocnou ruku při realizaci výstavy, která našla útočiště v Dělnickém domě nedaleko nádraží, podala i breclavská dopravní průmyslovka. Kromě modelových zajímavostí, kde nechybí takřka všechna vozidla, která byla v provozu od první republiky u bývalých ČSD, respektive dnešních Českých drah, se na výstavě návštěvníci mohli seznámit i s řadou různých artefaktů jako jsou například části motorů a brzd v řezu, ale také kotelní štítky nebo litinová čísla. (mah)



Poničené Pendolino

Vložený netrakový vůz řady 082 jednotky Pendolino, který byl poškozen při loňské tragické dopravní nehodě kamionu na přejezdu ve Studénce, v pátek 23. září zamířil na opravu do italského Savigliana. Nadměrný transport, který zajišťovala polská spediční společnost, byl na cestách pět dní. Stalo se tak proto, že tento druh nákladu může jezdit pouze v noci. Nezávisle na něm odjely do vagonky firmy Alstom ještě dva běžné kamiony s trakční výzbrojí a dalšími nezbytnými komponenty. Poškozený hlavový trakční vůz do Itálie vyrazí

Vlak místem jednání Asociace krajů ČR

Netradiční místo jednání zvolila v pátek 16. září komise rady Asociace krajů ČR pro dopravu. Zasedání se uskutečnilo ve zvláštním vlaku Českých drah, který vezl účastníky z Havlíčkova Brodu do Humpolce. Za přítomnosti předsedy představenstva ČD Pavla Krtka a místopředsedy představenstva ČD Ludvíka Urbana zástupci krajů řešili aktuální otázky regionální železniční dopravy, především záměr ministerstva dopravy na zřízení státní půjčovny vlaků a nevypisování dotačních výzev ministerstvem dopravy na nákup vozů pro regionální dopravu. Pavel Krtek a Ludvík Urban hovořili o předpokladech pro další rozvoj železniční dopravy a dopravní obslužnosti v regionech. Pavel Krtek ujistil, že České dráhy vnímají požadavky objednatelů a aktivně usilují o jejich naplnění. (rap)





zamířilo do Itálie

v říjnu. Souprava měřila na délku 36 metrů, na šířku 2,5 metru. Vložený vůz bez části výzbroje vážil zhruba osmapadesát tun. Nejnáročnější bude pro italskou strojírnou oprava hlavového vozu. Vyrobít se musí nová skříň vozu, stejně jako bude instalována kompletně nová kabeláž, rozvody tlakového vzduchu, vybudován bude interiér, některé rozvaděče a celá kabina strojvedoucího včetně řídicího pultu a příslušné techniky. Vše by mělo trvat něco málo přes rok. Reportáž z transportu přineseme v některém z dalších vydání. (hol)



Jízdu opět zpříjemnilo Čtení ve vlaku

Pavel Göbl, Irena Dousková, Radka Denemarková, Jiří Žáček, Arnošt Gofdflam, Halina Pawlowská, Michal Viewegh nebo Daniel Herman, který coby ministr kultury převzal nad projektem záštitu. To je výběr autorů a účastníků festivalu Čtení ve vlaku, který se v týdnu mezi 19. a 22. zářím uskutečnil ve vybraných vlacích Českých drah. Cílem pořadatelů bylo lidem zpříjemnit cestování vypravěčským, básnickým nebo humoristickým uměním. Pro autorská čtení byly vyhrazeny prostřední patrové oddíly jednotek CityElefant, spoje s autory tak zavítaly především do destinací v okolí Prahy. Festival vyvrcholil autogramiádou všech zúčastněných v knihkupectví na pražském hlavním nádraží. (hol)

FESTIVAL
ČTENÍ
VE VLAKU



Zástupci ČD předali další monitory dechu

Také letos České dráhy pokračují ve spolupráci s Nadací Křížovatka. Národní dopravce se spolupodílí na pořízení několika desítek kusů monitorů dechu pro novorozence a kojence, kteří patří do skupiny možného ohrožení syndromem náhlého úmrtí. Člen představenstva ČD Michal Štěpán se se zástupkyněmi nadace Křížovatka zúčastnil předání 18 monitorů dechu primární novorozeneckého oddělení FN v Motole Miloši Černému, přičemž právě 12 z nich věnovaly České dráhy. Do konce loňského roku zástupci ČD podle Michala Štěpána předali téměř 130 těchto přístrojů. Letos ČD pořídí dalších 34 monitorů dechu a obdržely je pražské nemocnice v Podolí a Motole a také nemocnice v Třebíči. (red)



Odborníci na dopravu a logistiku včetně představitelů ministerstev a státních institucí z České a Slovenské republiky, ale také Polska, se v polovině září sjeli na jubilejní 20. ročník mezinárodní konference Transport 2016, který se uskutečnil v Ostravě. Na konferenci, již pořádalo Sdružení pro rozvoj

Moravskoslezského kraje, zazněla také železniční témata jak od zástupců Českých drah, tak i od partnerské společnosti Koleje Śląskie z Polska. Státní organizace SŽDC přispěla svým referátem o přípravě a realizaci projektů železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji. Modernizaci dopravní infrastruktury v tamním regionu za posledních patnáct let hodnotil také náměstek moravskoslezského hejtmana Daniel Havlík. (red)

Konference Transport 2016 již podvácáte

FOTO: ČD

Náš dozor u dopravců může být daleko častější

Stát bude více sledovat, zda strojvedoucí nepřekračují zákonem dané limity odpracovaných hodin. Vzniká totiž systém, který ohlídá jejich „vedlejšáky“. Úředníci tím reagují na narůstající počet incidentů, při nichž unavení „fírové“ způsobili mimořádné události. Do programu, jehož testování se rozběhne příští rok, se zařadí většina tuzemských dopravců. Na podrobnosti jsme se zeptali ředitele Drážního úřadu Jiřího Koláře.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Za poslední rok vzrostl počet projetých návštěvidel v poloze stůj. Co je příčinou těchto incidentů?

Jejich počet skutečně roste, což potvrzují i poslední statistiky. Příčin může být několik. Od nepozornosti strojvedoucího, kdy se sehne do tašky pro svačinu a návštěvidlo projede, přes chybu při brzdění, až po únavu. Navíc strojvedoucí, ale i různí další provozní zaměstnanci, mohou trpět určitým stereotypem. To znamená, že vědí, že vlak jede zpravidla na určitou kolej a běda, když se při nějaké mimořádnosti přeloží křižování – tady evidujeme nejvíce incidentů. Můžeme se dále bavit o tom, že se strojvedoucí snaží dohnat zpoždění, jistý vliv tedy může mít i nervozita. Našli bychom i řadu dalších příčin vzhledem k tomu, že jde o dennodenní provoz.

Eviduje Drážní úřad konkrétní případy, kdy strojvedoucí ukončí u jednoho dopravce směnu, krátce si odpočine a jde na další?

Drážní úřad z pohledu orgánu bezpečnosti pro železnici by měl být v tomto ohledu skutečně aktivním. Proto se snažíme vymyslet preventivní program, kterým bychom – ve spolupráci s ČD, ČD Cargo, SŽDC a dalšími velkými dopravci – spustili určité hlídání povinných přestávek mezi směnami.

Můžete být konkrétnější?

Půjde o program, který je ve stádiu vývoje, a zatím jsme se dohodli s dopravci a SŽDC, v jakých dimenzích by se vše mělo odehrávat. Princip je ale velmi jednoduchý. Program by měl hlídat přechod licence strojvedoucího z jednoho vlaku na druhý. To znamená, že by v něm mělo být upozornění na to, že licence přešla z jednoho čísla vlaku na druhý a byla překročena doba maximální možné patnáctihodinové směny.

Lze tedy potvrdit fakt, že dopravce toleruje práci svého podřízeného u konkurence?

Pozor, dopravce to neví a ani o tom vědět nemusí. V současnosti může být strojvedoucí zaměstnancem jedné firmy, ale co si dělá ve svém volném čase, do toho zaměstnavatel nic není. On má platnou licenci, která je jeho osobním majetkem a řekneme si to otevřeně, jestli jde na brigádu a nastoupí na další směnu, to nejsme schopni my ani dopravce obsáhnout.

Jak může proti tomuto nešvaru Drážní úřad bojovat? Mám na mysli třeba změnu legislativy.

Drážní úřad oficiálně navrhnout změnu legislativy nemůže. I proto bychom rádi ve spolupráci s minis-

terstvem dopravy takovou věc otevřeli, minimálně k odborné debatě.

A váš osobní názor?

Dříve měl dopravce své vlastní strojvedoucí a ty se snažil hlídat. Pamatuji však dobu před patnácti lety, kdy si například pražští strojvedoucí přivydělávali na metru a tramvajích. Vše ale bylo tehdy jednodušší. Dnes prostě nemůžete nikomu brigádu zakázat.

Kdo konkrétně by kontrolní systém vyhodnocoval?

Byli bychom to my ve spolupráci se SŽDC. Ta totiž bude držitelem programu, respektive její dispečerský aparát. Na vstupu do systému jsme se s ní dohodli my a další dopravci, kteří tvoří asi osmdesát procent provozu na železniční síti. V rámci bezpečnosti by se ale do věci měly postupně přidávat i menší firmy.

V případě, že byste narazili na pochybení, jaký postih by strojvedoucím hrozil?

Pokud se stane mimořádná událost a zavíní ji strojvedoucí, který nerespektoval povinný odpočinek, budou to šetřit inspekce práce a policie. Strojvedoucí pak na sobě má trestněprávní odpovědnost. V případě našeho zjištění, že nebyly respektovány přestávky, upozorníme danou firmu a můžeme se na ni zaměřit. Naše státní dozory tedy mohou být u dopravců daleko častější. Zaměřujeme se na platnost lékařských prohlídek, licencí, pravidelnost školení a vůbec na vše, co podléhá legislativě. V rámci státních dozorů se můžeme zúčastnit školení strojvedoucích, popřípadě se namátkově zúčastňujeme odborných zkoušek. Je ale věcí dopravce, jak si své zaměstnance hlídá a trestá.

Kdy by se mohl nový systém kontroly rozběhnout?

Rádi bychom v příštím roce spustili testování. Pokud chceme systém dostat do minimální legislativní normy, tak bychom požádali SŽDC, aby jej dala do Pro-

”

Dříve měl dopravce své vlastní strojvedoucí a ty se snažil hlídat. Pamatuji však dobu před patnácti lety, kdy si například pražští strojvedoucí přivydělávali na metru a tramvajích. Ani dnes prostě nemůžete nikomu brigádu zakázat.



VIZITKA

Začínal u ČSD jako výpravčí, poté v ČD zastával několik vyšších manažerských pozic. V roce 2005 se stal náměstkem generálního ředitele, nejprve pro osobní dopravu, posléze pro provoz. V roce 2012 jej z 21 kandidátů vybrala správní rada SŽDC na post generálního ředitele této státní organizace. Nyní z pozice ředitele vede už dva roky Drážní úřad. Absolvoval studium oboru Provoz a ekonomika dopravy na Fakultě provozu a ekonomiky Vysoké školy dopravní v Žilině. V roce 1999 získal doktorát na Univerzitě Pardubice. Mezi jeho záliby patří sport, rybaření a četba. Je ženatý, má tři děti.

hlášení o dráze, které je vždy vydáváno s dvanáctiměsíčním předstihem před následným plánovaným grafikonem. Znamená to, že bychom to tam chtěli mít již letos. Program je myšlen jako stavebnice a měl by se zatím týkat vlaků. Pokud se osvědčí, rádi ho rozšíříme i na posun. V ostrém provozu by tedy mohl být v roce 2018. Soutěž na vývoj projektu by spadla na manažera infrastruktury (SŽDC, pozn. red.), protože každý vlak je sledován jeho dispečerským aparátem.

Jakou si od tohoto projektu slibujete efektivitu?

Hlavně to, že se v okamžiku, kdy se tento preventivní krok rozkřikne, přestanou dít „viditelné“ švindly v přechodech licencí. Dopravce, strojvedoucí i stát tak budou vědět, že je licence sledována. Strojvedoucí si tedy snad uvědomí, že končí dvanáctihodinovou směnu a že si nějaký dvouhodinový „vlozáček“ neodpracuje. Přípravení jsme i na variantu, že by si strojvedoucí své licence půjčovali anebo měnili. Dříve už podobný, nikoli však elektronický, systém fungoval. Psávala se hlášenka vlaku, do které se vypisovalo jméno, lokomotivní depo, doba nástupu a bylo jasné vidět, kdo je na mašině a kdy a kým bude vystřídán. Byla ale jiná doba a existovala jen jedna organizace. Dnes máme v republice 107 dopravců. Strojvedoucí si tak může udělat další směnu mezi osobním vlakem a nákladním, aniž byste postřehl, že vám jede bez odpočinku. Celý program tedy není o ničem jiném než o hlídání bezpečnosti za pomoci prevence. Řekněme, že to je alfa a omega úspěchu celé věci. Problém asi úplně nevymýtíme, ale zamezíme nejkřiklavějším incidentům.

Mluví se o vzniku nezávislého regulátora provozu.

Kdo to bude, vy?

Nikoli. Vláda a Sněmovna odsouhlasily vznik nezávislého železničního regulátora coby samostatného úřadu. Ten bude přímo pod vládou a bude na úrovni třeba Nejvyššího kontrolního úřadu. Jeho předseda bude vládou jmenován na šest let, a pokud vše projde Senátem a zákon podepíše prezident, vznikne příští rok. Obecně vzato si myslím, že regulátor je potřeba, protože máme v tomto ohledu za Evropou zpoždění a v zemi je množství dopravců, kteří soutěží o nejhodnější časové polohy. Přidělování kapacity je tedy velmi důležité a důležité také je, aby byl regulátor nezávislý, i co se týče ministerstva dopravy. To by byl problém i Drážního úřadu, neboť my jsme organizační složkou ministerstva, které objednává dálkovou dopravu. Regulátor vznikne šest měsíců poté, co patřičný zákon vyjde ve Sbírce zákonů. Bude to tedy nejspíše příští rok. Nám zůstanou technické a stavební agendy, ale přidělování bude na novém úřadu.

Dá se tedy říct, že vznikne další úřednický aparát?

Ne, protože v něm budou úředníci z Drážní inspekce a od nás. Takže navýšení počtu státních úředníků nehrozí. ♦

Dny železnice v regionech ve znamení páry, historie a zábavy

Hned na několika místech Česka se v září uskutečnily regionální Dny železnice. Na všech akcích si na své přišli především milovníci železniční techniky. Organizátoři přichystali jízdy historických vlaků s nejrůznějšími lokomotivami, projížďky na šlapacích drezínách či prohlídky běžně nepřístupného zázemí ČD i SŽDC.

JOSEF HOLEK, JAN CHALOUPKA, MARTIN HARÁK, MARTIN HÁJEK
FOTO: AUTOŘI, ČD

Centrem oslav Dne železnice v Praze se již tradičně stalo nádraží Praha-Braník. V sobotu 17. září se tu návštěvníci mohli pobavit jízdou na šlapacích drezínách, prohlédnout si výstavu současných i historických lokomotiv nebo vystoupení hudebních skupin. Největší zájem byl jako vždy o statickou prohlídku lokomotiv, jimž vévodila Bobina řady 141 a posunovací lokomotivy řady 714 resp. 110. Chybět nemohly ani jízdy motorákem Hurvínek po trase Praha hlavní nádraží - Braník - Zbraslav, či motorovým vlakem na Odstavné nádraží Jih a okružní jízdy historického vlaku s lokomotivami Bardotka a Brejlovec po pražských nádražích. Součástí programu byly také komentované prohlídky Výtopny Nusle s průvodcem. Během pražského dne byly pro zájemce připraveny i exkurze do dopravní kanceláře, která je za normálních okolností veřejnosti nepřístupná. Nepříjemností bylo jen to, že kvůli zákazu jízdy parních lokomotiv vydaného HZS Středočeského kraje nebyly tyto skvosty zařazeny v čelech zvláštních vlaků, jak bývá během těchto drážních svátků zvykem.



V Klatovech hlavní hvězdou Ušatá

Stejný den se zrození železnice oslavovalo také v Klatovech. Tahákem akce se staly především nostalgické jízdy v čele s parní lokomotivou 464.008 Ušatá. Akci si nenechaly ujít stovky cestujících, byť počasí nebylo nejpřívetivější. Historická souprava sestavená z osobních vozů řady Bam vyjela čtyřikrát do Jano-

vic nad Úhlavou, z toho dvakrát zajela až do nedalekého Nýrska.

Obchodní ředitel plzeňského Regionálního obchodního centra (ROC) Vladimír Kostelný neskryval radost z toho, že vlaky byly vždy plné. „Návštěvnost byla úměrná počasí, ale lidí i přesto přišlo dost,“ zhodnotil. Příchozí navíc příliš nez mokli, veškeré další dění se totiž odehrávalo na zastřešených peronech. „Navíc jsme si tady v Klatovech připomněli stočtyřicáté výročí trati Plzeň - Klatovy - Nýrsko,“ řekl šéf plzeňského ROCu. Oslavy Dne železnice připravily České dráhy společně s městem Klatovy.

Ač byly jízdy historickou soupravou velmi atraktivní, nenechali si návštěvníci ujít ani doprovodný program. Zaujaly je i prohlídky lokomotiv 754.064, 242.231, osobního motorového vozu 810.418 a zmíněné Ušaté. Mnozí si pak ještě prohlédli modelové kolejiště a výstavu k historii železnice Václava Šimbartla.

Na Pardubicku opět dvakrát

Stalo se již tradicí, že Den železnice se v Pardubickém kraji oslavuje na dvou místech - v České Třebové a Pardubicích. Zajímavý program a pěkné počasí přivedlo stovky návštěvníků do prvního z nich - České Třebové. Jako





osvědčená lákadla pro příznivce železnice zapůsobily exkurze na pracovištích řízení provozu a Den otevřených dveří v depu kolejových vozidel. Dopravu návštěvníků mezi osobní stanicí, depem a vjezdovým nádražím zajišťovala Regionova, která převezla přes 1 300 zájemců, více než 400 dalších přijelo vlastními auty. Výstava vozidel na malé točce, modelové vláčky, trenážer v prostorách školící budovy, svezení na stanovišti elektrické posunovací lokomotivy a mnohé další – tím vším si přátelé železnice zpestřili sobotu v České Třebové.

V Pardubicích opět lákalo kolejiště chrudimských modelářů, exkurze na ústřední stavědlo i historický motoráček spojující hlavní nádraží se železničním muzeem v Rosicích. Svezl více než dvě stovky zájemců nejen o železniční historii. V rosickém muzeu přichystali kromě tradiční ukázky zahradní železničky LGB také výstavu stabilního motoru Slavia v chodu, který poháněl

obilnou mlátičku, a poprvé se otevřela expozice hradla Hrádek, která představuje služebnu odlehlého pracoviště z období 30. až 50. let minulého století.

Na Olomoucku dvě páry a Hurvínek

Letošní regionální Den železnice na střední Moravě byl spojen s oslavami 130. výročí trati Červenka – Litovel. Do Litovle zamířily dva protokolární vlaky a pro malé i velké byla nachystána výstava kolejových vozidel a další atrakce. Den železnice navštívil hejtmán Olomouckého kraje Jiří Rozbořil, který převzal záštitu nad touto akcí, nebo náměstek ministra dopravy a zároveň předseda dozorcí rady Českých drah Milan Feranec.

České dráhy vypravily hned dva zvláštní vlaky. První, vedený olomouckou parní lokomotivou Rosničkou 464.202, se vydal na cestu před devátou ranní ze stanice Olomouc hlavní nádraží. Malou atrakcí se stalo přejíždění stro-

je v Senici na Hané z jednoho konce vlaku na druhý díky tamní úvratí, což ocenila řada fotografů. Po dojezdu do stanice Litovel předměstí, která se stala centrem oslav, už vlak očekávaly stovky lidí, z nichž se část dopravila druhým parním speciálem, který vedl valašskomeziříčský Kocúr, neboli stroj 314.303. Historická provozní vozidla doplnil i malý motorový Hurvínek M 131.101, jenž přijel povozit návštěvníky oslav z nedalekého Šumperka.

Kulaté výročí trati do Litovle

Oslavy regionálního Dne železnice byly spojeny i s oslavami 130. výročí trati Červenka – Litovel, na kterou vyjely první vlaky v roce 1886. Dráha z Litovle do nedaleké Červenky, která se nachází na koridorové trati Praha – Ostrava, vznikla z prozaických důvodů. Lidé do roku 1886 byli nuceni chodit na vlak do Červenky několik kilometrů pěšky a navíc leckteré výrobní firmy „železnou dráhu“ postrádaly. Jedním z hlavních důvodů zřízení přípojně místní dráhy byl ale svoz cukrové řepy. Projekt na novou přípojnou trať byl podán roku 1882 a samotný provoz na dva a půl kilometrů dlouhé dráze byl zahájen 10. července 1886. Blíže k městu železnice dospěla až na začátku první světové války v roce 1914.

V rámci Dne železnice bylo možné pořídit pamětní razítka i řadu upomínkových předmětů. Cestující v historických vlacích, které byly v provozu na trati z Olomouce přes Senici na Hané do Litovle a Červenky, a naopak z Litovle předměstí do Mladče, byli obsluhováni vlakovým doprovodem v dobových uniformách. Ve stanici Litovel předměstí si mohli nadšenci vychutnat zbrojení parních lokomotiv nebo obdivovat historická i současná kolejová vozidla, kde nechyběla například „nulková“ Bobina či Bardotka. Akci, kterou navštívilo několik tisíc malých i velkých, připravilo za finanční spoluúčasti města Litovel olomoucké ROC ve spolupráci s Odborem obchodu osobní dopravy Českých drah.

Centrem oslav v Královéhradeckém kraji se stalo nádraží v Rokytnici v Orlických horách a hlavní nádraží a depo v Trutnově. Do obou stanic přijely zvláštní vlaky ČD tažené parní lokomotivou Bulík. Oslavovalo se však i na dalších místech republiky – v Ostravě, Příbrami, Jindřichově Hradci či v Zastávce u Brna. ◆

NA PADESÁTĚ ČD AKADEMII SE JEDNALO O OSOBNÍ DOPRAVĚ

JOSEF HOLEK

Hlavním tématem zářijové ČD Akademie, která do kinosálu Generálního ředitelství přilákala desítky manažerů Českých drah, at už ze samotného ředitelství, provozních jednotek, ale i z regionů, se stala osobní doprava. O novinkách účastníky informoval v zastoupení člena představenstva Michala Štěpána ředitel jeho kanceláře Radek Dvořák a zástupkyně ředitele odboru obchodu osobní dopravy Zu-

zana Čechová. „Hovořili jsme o aktuálním vývoji trhu osobní dopravy, postavení ČD na trhu a opatřeních, která naše společnost chystá na poli modernizace kolejových vozidel, nových produktů a doprovodných služeb. Nepochybně zajímavou součástí přednášky bylo i vyhodnocení marketingových kampaní a marketingové strategie,“ přiblížil Radek Dvořák s tím, že řeč přišla i na výsledky hospodaření. „Chtěli jsme všem přiblížit, jaký je skutečný stav na poli vývo-

je tržeb, jaký je očekávaný výhled v nejbližších letech mimo jiné ve vztahu k liberalizaci trhu.“

O projekt je zájem

Oddělení vzdělávání se snaží tématu skládat tak, aby byla atraktivní zejména pro vedoucí pracovníky, nicméně zkrátka nepřicházejí ani systémoví specialisté z generálního ředitelství – pokud mají zájem a je volné místo, jsou vítáni. Projekt ČD Akademie funguje už pátým rokem a podle Věry Nadějové z odboru

personálního je úspěšný. „Mnohdy přidáváme i židle. Mnozí chodí opakovaně, jiní si témata vybírají. Nejoblíbenějšími tématy jsou ale ty ryze manažerské – například o komunikaci a osobnosti vedoucího pracovníka,“ přiblížila Nadějová. Leckdy na „výuku“ zavítají i kantoři z dopravních a technických fakult. Projekt je v gesci oddělení vzdělávání personálního odboru a jeho jednapadesáté dějství se bude konat v říjnu letošního roku na téma Jak najít klíč ke svému potenciálu.

Do Chebu dorazilo přes 20 tisíc lidí

Ohlédnutí za minulostí dráhy i pohled do její budoucnosti – v takovém duchu se nesl 6. ročník Národního dne železnice. Ten letošní se uskutečnil v Chebu a navštívilo jej bezmála třiaadvacet tisíc lidí z celé republiky. Nádraží a depo nabídlý pohled do historie a současnosti tuzemské železniční dopravy, na své si přišli i ti nejmenší. Celodenní program završila vizuálně atraktivní noční show.



JOSEF HOLEK | FOTO: MICHAL MÁLEK, VÁCLAV RUBEŠ

Železničáři oslavili o poslední zářijové sobotě svůj svátek. Cheb hostil šestý ročník Národního dne železnice, který do depa a na nádraží přilákal bezmála třiaadvacet tisíc návštěvníků. Pokochat se mohli více než třicítkou historických lokomotiv a vozů nebo moderními jednotkami railjet a InterPanter. Bohatý celodenní program završila v depu komentovaná a vizuálně atraktivní noční show. Svátek připomíná 27. září 1825 – tehdy začal provoz s parní lokomotivou mezi anglickými městy Stockton a Darlington.

Celý areál chebského železničního uzlu organizátoři rozdělili do tří prostorů, přesněji Světů historie, změny a zábavy. Milovníci železnice, kteří přicestovali vlakem, si tak nejdříve na nádraží vychutnali moderní jednotku railjet nebo InterPantera. Poté se mohli neustále pendlující dvojici jednotek RegioShark či autobusy přesunout do depa, kde byly vystavovány kousky, které psaly nejen tuzemskou železniční historii. „Obešel jsem si každou lokomotivu i vůz zvlášť a kde to šlo, tam jsem si i sedl,“ řekl

desetiletý Daniel Horáček z Plzně. „Jsem nadšený, všechno je na jednom místě. Je skvělé, že tu jsou i vozy, kterých nebylo vyrobeno tolik anebo to jsou prototypy,“ zhodnotil a ukazoval přitom na Stříbrný šíp M 260.001 a opodál stojícího Kyklopa T 499.0002. Z parniček ho nejvíce zaujal obří bratislavský Albatros 498.104, budějovický Štokr 556.0506, hradecká Ušatá 464.008 nebo luženské duo Kremák 534.0323 a Papoušek 477.043. A lákaly nejen mašiny na točném, ale desítky návštěvníků se také utkaly v závodech drezín, jiní vyrazili na výlet historickou soupravou.

Stovky hostů noční show

Den železnice si nenechal ujít ani generální ředitel ČD Pavel Krtek, byt část dne strávil pracovními povinnostmi a jednáními s partnery. „Pro nás je důležitá historie i současnost a na to navazující modernizace nebo spolupráce s partnery. Jsme v Chebu, takže se to týká kolegů z Bavorska a Saska. Mluvili jsme o oživení regionu a o tom, že chceme dále rozvíjet přeshraniční spolupráci. Je to jeden z rostoucích

segmentů stejně jako příměstská doprava a integrované systémy,“ uvedl Krtek.

Celodenní propracovaný program uzavřelo defilé šestnáctky historických lokomotiv a vozů. Poutavou noční show zhlédlo přes šest stovek návštěvníků.

Příště na sever Moravy

Akce byla pořadatelsky velmi náročná. Realizační tým z řad zaměstnanců Českých drah a specializovaná agentura na organizaci pracoval téměř celý rok. Podle Michala Štěpána, člena představenstva ČD zodpovědného za osobní dopravu, veškeré úsilí stálo za to. „Chceme všem fandům železnice ukázat, jak dalekou cestu ušla železnice u nás i ve světě,“ vysvětlil a připomněl, že národní dopravce se rád věnuje vedle svého základního poslání také popularizaci veřejné dopravy.

Národní dny železnice už hostily Olomouc, Brno, Děčín, Břeclav nebo Hradec Králové a zůstává tedy otázkou, kam se akce přesune v příštím roce. Podle zástupců vedení ČD už jsou místa vytipovaná. Jisté zatím je, že půjde o jedno ze severomoravských sídel. ◆



VS.



STEJNOSMĚRNÝ ČI STŘÍDAVÝ? DVOJVLÁDÍ NA TRATÍCH SKONČÍ

Čeká nás to v budoucnu také. O změně napájecí soustavy ze stejnosměrné na střídavou se u nás mluví stále častěji. Touto cestou se už například vydalo sousední Slovensko. A i v jiných evropských státech se jasně ukázalo, že pro potřeby neustále se rozvíjející železniční sítě a rostoucí výkony je daleko vhodnější právě střídavé napájení.

MARTIN HARÁK
FOTO: AUTOR, MIROSLAV PETR, ARCHIV SIEMENS AG

Česká republika, podobně jako sousední Slovensko, využívá pro napájení trakčních vozidel dva systémy. Kraje v jižní a jihozápadní části jsou elektrizovány střídavým napětím 25 kV 50 Hz a naopak střed a sever země jezdí pod stejnosměrným napětím 3 kV. Stejnosměrné napětí je ale výhledově určeno k zániku a měla by ho postupně nahradit „střídavina“, která je výkonnější a efektivnější.

Současná technická jednotnost železnic nebyla vždy samozřejmostí a ani dodnes nelze hovořit o úplné shodě. Sjednocování rozchodu, obrysu vozidel, tažného a narážecího ústrojí či systémů ovládnání brzd se v Evropě povedlo, byť ne zcela všude. Avšak ve dvou důležitých kategoriích – v oblasti zabezpečení jízdy vlaků a elektrického napájení drah evropské železnice dosud ke své škodě silně pokulhávají za jednotností infrastruktury silniční, vodní či letecké dopravy. V novém miléniu ale nastává silná motivace k přechodu železnice na jednotný evropský vlakový zabezpečovač a na jednotné střídavé napájení. Nad všechna programová prohlášení je prostý fakt, že stejnosměrné systémy na současné, natož na budoucí přepravní výkony železnic, už jednoduše nestačí.

Vše ovlivnila politika

Rozvoj elektrizace evropských železnic zastavila první světová válka. V rámci UIC, mezinárodní železniční organizace řízené podle francouzského práva, neprošel návrh na jed-



notný systém elektrizace evropských železnic 15 kV 16 2/3 Hz, který dodával švýcarský, německý, rakouský a švédský průmysl. Národní obchodní zájmy byly silnější než matematika a fyzika. To se dotklo i bývalého Československa. S poněkud nepřesným tvrzením, že systém 15 kV používají „nepřátelské státy trojspolku“, zatím co „přátelské země dohody“ se orientují na systém 1,5 kV, bylo v ČR po vzoru Francie rozhodnuto ve prospěch stejnosměrného systému. Navzdory tomu, že v Kořenově, Meziměstí a Bratislavě přecházely z Německa a Rakouska na území ČR tratě elektrizované napětím 15 kV! Zvolení jiného systému bylo v oficiálním dokumentu zdůvodněno též argumentací, aby „lokomotivy nepřátelské nemohly vnikat na naše území“.

Avšak již první projekt elektrizace hlavní trati Praha – Plzeň ukázal nevhodnost volby

příliš nízkého napětí 1,5 V pro značná převýšení na trase. Na stoupání deseti promile ze Zdic na Kařízek by bylo nutno budovat měničrny blízko sebe a používat velmi drahé těžké trakční vedení s velkými průřezy. A tak zůstalo jen u elektrizace pražského uzlu. Avšak vývoj způsobu napájení železnic se v Evropě nezastavil. Italský průmysl se vydal cestou zvýšení stejnosměrného napětí alespoň na hodnotu 3 kV, který se rozšířil i do Polska, Ruska a později i do ČR. Prapor pokroku však neslo Maďarsko a Německo. Ve vazbě na rozvíjející se plošnou elektrizační území se erudovaní elektrotechnici na německé Höllentahlbahn snažili ve 30. letech uvést v život jednofázový systém o průmyslovém kmitočtu 20 kV 50 Hz.

Napětí na 25 kV 50 Hz nejdříve ve Francii

Pokračovat ve Francii s elektrizační tratí archaickým systémem 1,5 kV bylo po druhé světové válce technicky neúnosné. Logickým vyústěním bylo použití jednofázového systému s průmyslovým kmitočtem 50 Hz, napětí bylo zvýšeno z 20 na 25 kV. Rozvoji tohoto systému výrazně napomohl pokrok v elektrotechnice. Vozidla v krátké době prošla vývojem od rotačních měničů přes rtuťové usměrňovače k polovodičům. Jednofázové napájení železnic střídavým napětím o průmyslovém kmitočtu 25 kV 50 Hz (respektive v některých zemích 60 Hz) se stalo nejen evropským, ale i světovým standardem. Země, které se s elektrizační poněkud opozdily, jako například Bulharsko, Rumunsko, Portugalsko či Dánsko, se následně rovnou orientovaly na použití systému 25 kV.

Státy, které se příliš brzy rozhodly elektrizovat své železnice a zvolily stejnosměrný systém, byly v 60. letech minulého století postaveny před nesnadné rozhodnutí, jak pokračovat dál. Zda zůstat v té době u výhradního použití stejnosměrného systému – příkladem je Španělsko, Belgie, Holandsko, Itálie či Polsko, nebo zda souběžně s ním zavést i druhý systém 25 kV. Tou cestou se kupříkladu vydala Francie, bývalý Sovětský svaz a Československo. Formálně sice byla hlášána myšlenka budoucího sjednocení napájení směrem ke střídavému systému, ale žádné výrazné kroky k jejímu naplnění činěny nebyly. Katalyzátorem dalšího dění se staly vysokorychlostní



železnice. Jízda velkými rychlostmi vyžaduje odebrání velkého množství energie, ale sběrač proudu musí být lehký. Toho lze dosáhnout jedině při odběru nevelkých proudů, tedy při náležitě vysokém napětí v trakčním vedení. Vícesystémová vysokorychlostní vozidla dosáhnou svých plných výkonových a rychlostních parametrů jen na střídavých systémech 15 nebo 25 kV. Při napětí 1,5 či 3 kV jsou jejich parametry redukovány na hodnoty vhodné jen pro výjezd z železničních uzlů. Ve Španělsku, Itálii či Belgii – tedy na tradičních stejnosměrných sítích – se poměrně nedávno objevily nově vybudované vysokorychlostní tratě napájené již napětím 25 kV. Životnost pevných trakčních zařízení je zhruba padesát let. Vždy zhruba po půlstoletí je potřebné pevná trakční zařízení obnovit. Na otázku, zda má smysl investovat do již historicky překonané techniky nebo zda vyměnit stejnosměrná zařízení za nová střídavá, je logická odpověď rozloučit se s minulostí a hledět vpřed. Tak se rozhodlo i Slovensko a další země bude pravděpodobně i Česká republika.

Neefektivnost dvou systémů v Česku

SŽDC nyní disponuje 1 774 kilometry napájených třemi tisíci voltů a 1 305 km tratí napájených střídavou soustavou 25 kV 50 Hz. Koeistence dvou napájecích systémů způsobila mimo jiné i nevhodné rozdělení vozebních ramen na krátké úseky a časově i technologicky komplikované přepojování lokomotiv obou napěťových systémů ve stykové stanici Kutná Hora hlavní nádraží. Pokud ohlídneme od dvaceti dvousystémových strojů řady 350 z poloviny 70. let určených na rychlíkovou a expresní vozbu mezi Prahou a Bratislavou, vznikly vícesystémové lokomotivy řady 363, resp. 362 až o mnoho let později. To už se ale psala osmdesátá a devadesátá léta, kdy se začaly postupně modernizovat železniční koridory v některých úsecích až na rychlost 160 km/h a vznikla další styková místa mezi stejnosměrnou a střídavou trakcí.

Stejnou směrností má řadu úskalí. Jedním z nich je nízká přenosová schopnost

trakčního vedení, na kterém vznikají velké úbytky napětí a velké ztráty energie. Stejnou směrností trakční napájecí stanice, tedy měniřny, jsou od sebe vzdáleny pouze kolem dvaceti kilometrů, což leckdy nestačí, protože napětí ve střední části úseku mezi měniřnami nepřijemně klesá a je „měkké“. To se projevuje zejména v souvislosti se zvyšováním rychlosti jízdy vlaků a tedy i výkonů lokomotiv. Obecně je sice u systému 3 kV násobně větší počet napájecích stanic než u střídavé trakce, ale ani to nepostačuje. Systém je přetěžován, výpadekům napájecích stanic či vozidel je bráněno citelným snižováním výkonu vozidel, které se však projevuje prodloužením jízdních dob s důsledkem nedodržování jízdního řádu.

Kritická situace může nastat zejména při rozjezdu několika vlaků za sebou, což je typické při předjíždění ve stanicích. V trakčním vedení se při použití napětí jen 3 kV ztrácí díky vysokým proudům nemalá část energie. Další škody vznikají i působením stejnosměrných bludných proudů. Rostoucí četnost, hmotnosti a rychlost jízdy vlaků vyžaduje nejen výkonnější vozidla, ale i napájení. A v tomto parametru se systém napájení železnic napětím 3 kV, v padesátých letech minulého století dimenzovaný pro tehdejší lokomotivy řady 140 a 141 o výkonu 2 MW, již dostal za hranice svých možností. Pro současné rychlosti a jim úměrné výkony již nestačí.

Zachovat systém či opustit?

Řešení jsou v zásadě dvě. Buď ponechat systém 3 kV a zkrátit vzdálenost mezi napájecími stanicemi, což by znamenalo zdvojnásobit počet měniřen, nebo naopak opustit stejnosměrný systém a použít v celé síti systém 25 kV 50 Hz. Výhodnější se ukazuje druhá možnost, a to z více důvodů. Investičně je efektivnější přestavba současné stejnosměrné napájecí stanice na střídavou než budovat

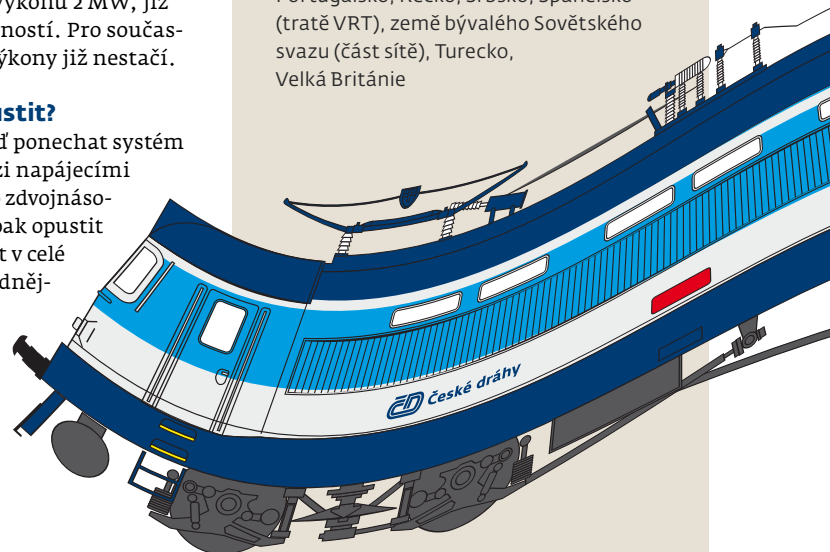
NAPÁJECÍ SYSTÉMY V EVROPĚ

Stejnou směrností

- 0,75 kV Velká Británie – tratě na jih od Londýna, napájení pomocí přívodní kolejnice,
- 1,2 kV Městská rychlodráha Hamburg
- 1,5 kV Česká republika = Tábor – Bechyně, jižní část Francie, Nizozemí
- 3 kV Belgie, Česká republika a Slovensko = severní části zemí, Estonsko, Itálie, Lotyšsko, Lucembursko (19 km), Polsko, země bývalého Sovětského svazu = část sítě, Slovinsko, Španělsko

Střídavé

- 15 kV, 16 2/3 Hz Česká republika = trať Znojmo – Šatov státní hranice, Německo, Norsko, Rakousko, Švýcarsko, Švédsko
- 25 kV, 50 Hz Belgie (tratě VRT), Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Česká republika a Slovensko = jižní části zemí, Dánsko, Finsko, severní část Francie a tratě VRT, Chorvatsko, Itálie (tratě VRT), Litva, Lucembursko (část sítě), Maďarsko, Makedonie, Nizozemí (trať Betuwe), Portugalsko, Řecko, Srbsko, Španělsko (tratě VRT), země bývalého Sovětského svazu (část sítě), Turecko, Velká Británie





3 kV
1 798 km

25 kV
1 381 km

(Pokrytí napájecími systémy v ČR)



Tak vypadala zkušební lokomotiva na třífázový proud na snímku z roku 1899.

nové další měnirny mezi současnými. Meze výkonů jsou při střídavém napájení násobně vyšší než při stejnosměrném a současně se odstraní potíže s poškozováním kovových konstrukcí bludnými proudy a zvýší se také schopnost kontinuálního provozu železnice při nenadálé ledovce. Přepojením lze též vytvořit podmínky pro ekonomicky efektivní elektrizaci železnic v severní části ČR, neboť elektrizace systémem 25 kV je podstatně levnější. Používá totiž lehčí trakční vedení a násobně



Pohled na montáž lokomotiv Siemens řady E10 v padesátých letech minulého století.

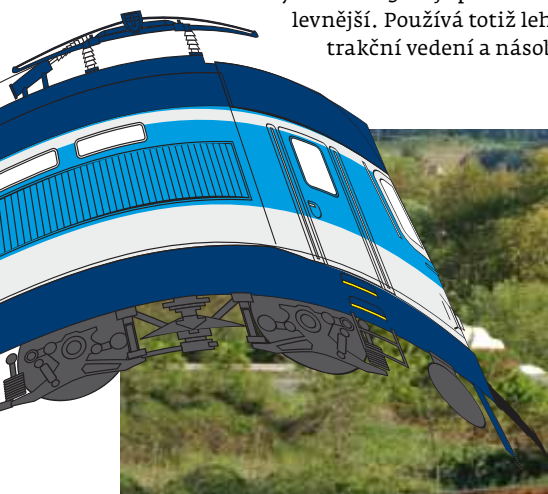
menší počet napájecích stanic. K optimálnímu řešení přechodu na jednotné napájení českých železnic napětím 25 kV zadalo ministerstvo dopravy odbornou studii.

Konverze systému z 3 kV na 25 kV se pochopitelně týká i vozidel. Ceny stejnosměrných a dvousystémových vozidel se příliš neliší, a proto v současnosti již několik let dopravci zpravidla nakupují pouze dvou či vícesystémová vozidla. Skutečnost, že převážná většina v Česku dosud používaných stejnosměrných vozidel je již úctyhodného stáří, vede k poznatku, že

při správně koordinovaném přístupu lze proces konverze zvládnout bez velkých problémů, Slovo proces je na místě, protože akci je nutno rozložit do více let.

Pilotní program začne na Zlínsku

V současnosti je ve stavu přípravné dokumentace pilotní projekt „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“ na Zlínsku. Přepojení v pilotním projektu je důležité i pro následnou modernizaci a elektrizaci trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, která by měla být pojižděna již pod napětím 25 kV 50 Hz. Následovat by měla elektrizace i dalších tratí, jako například Staré Město u Uherského Hradiště – Kunovice – Újezdec u Luhačovic – Bojkovice, resp. Luhačovice nebo Kunovice – Veselí nad Moravou a také Kojetín – Kroměříž – Hulín – Holešov – Valašské Meziříčí. Elektrizace střídavým systémem se předpokládá také v úsecích Ostrava-Kunčice – Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí a Český Těšín – Frýdek-Místek. Ve vazbě na konverzi evropských koridorů by měly následovat úseky Hranice na Moravě – Púchov a Český Těšín – Čadca, což bude kontinuální pokračování směrem ze Slovenska, které s přepojováním stejnosměrného systému na střídavý už začalo a bude v něm pokračovat. ◆



České Plecháčce zajišťují vozbu osobních vlaků na jedné z pravidelných tras v Bulharsku. V zemi je zaveden střídavý trakční systém.

Veletrh InnoTrans 2016: Soumrak kupé, nástup velkoprostorů

Berlínský veletrh InnoTrans ukázal, jakým směrem se bude železnice v dalších letech ubírat. Umíráček zřejmě zvoní vagonům s kupé, rozkvět naopak zažívají otevřené prostory nebo elektrické jednotky. A například osobní vozy stále více sází na propojení a hi-tech technologie. Na akci se vypravila i skupina zástupců Českých drah a tuzemských firem. Posloužil jim speciální expres Národní vlak.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Dopravci stále častěji upřednostňují velkoprostorové uspořádání osobních vozů. Tento trend jasně potvrdil i veletrh železniční techniky InnoTrans, který se koncem září konal v Berlíně. Na jednom místě tak bylo k vidění to nejlepší z portfolií světových výrobců kolejových vozidel, respektive dopravců. Do německé metropole se vydali i zástupci Českých drah a tuzemských firem. ČD k této příležitosti vypravily expres Národní vlak tažený lokomotivou 371.001 v národních barvách s osmičkou moderních vozů.

Podle místopředsedy představenstva ČD Ludvíka Urbana si v Berlíně každý přišel na



své. „Veletrh je významný ze dvou důvodů. Prvním z nich je možnost srovnání, kam se kvalitativně a kvantitativně posouvá celý železniční trh. Máme tady možnost vidět nejmodernější vozy, technologie a další výrobky,

které souvisí s provozováním železniční dopravy. Druhým důvodem je setkávání s ostatními zástupci firem, se kterými projednáváme především rozvoj a spolupráci,“ řekl Urban s tím, že národní dopravce je pravidelným účastníkem. Kromě top managementu vyřáží na veletrh i odborníci z jednotlivých odborů a organizačních jednotek. Urban se zároveň před cestou netajil tím, že pokud by nějaký vůz či konkrétní technický prvek zástupce Českých drah zaujal, bude v budoucnu možné, na základě setkání v Berlíně, začít jednat o koupi. „InnoTrans pro nás není tedy o tom, že bychom jeli hned něco nakupovat,“ upřesnil.

Spací Stadler výjimkou

Koncepce veletrhu je nastavena tak, aby si mohli návštěvníci co nejvíce vozů a jednotek projít a jednotlivé detaily osahat. Nejzřejměji pak z tohoto vyšel fakt, že dopravci reagují na stále se zvyšující poptávku po cestování tím, že nechávají montovat do vagonů čím dál více sedaček. Samozřejmě v oblíbeném velkoprostorovém uspořádání. Výjimku v Berlíně tvořil jen švýcarský Stadler, který vystavil lůžkový vůz pro zákazníka z Ázerbájdžánu. Především na interiérové uspořádání se zaměřili i lidé z ČD. „Zajímaly nás monitory v opěradlech sedadel, provoz a nové možnosti minibarů, prostory pro vlahové čtyři nebo interaktivní dotykové stoly,“ upřesnil Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy.

Na veletrhu InnoTrans letos vystavovalo 2 950 firem z více než šedesáti zemí, včetně České republiky. Podle organizátorů jde o rekordní účast. Výstava se v Berlíně koná každé dva roky a pokaždé přiláká stovky tisíc návštěvníků. ♦

VÝBĚR TECHNIKY

- lokomotiva ŠKODA Emil Zátoupek v barvách DB
- lokomotiva Stadler EURO DUAL DRS/BRLL
- lokomotiva CZ Loko EfsHunter 1000
- lokomotiva Alstom Prima H3 hybrid
- lůžkový vůz Stadler ADY
- jednotka Nevag EMU IMPULS
- jednotka Stadler NS Flirt
- jednotka Pesa Link (v ČR RegioShark)
- jednotka Pesa DART – 43WE
- jednotka Siemens Desiro ML ÖBB cityjet
- jednotka Siemens Desiro SWT
- jednotka Siemens Mireo (koncept)
- jednotka (diesel/elektro) Končar DEMU
- jednotka Alstom Lint (vodíkový pohon)
- osobní vůz MÁV-START IC+
- osobní vůz Locomore Bmz²³⁵
- diagnostický vlak MÁV-START FMK-008
- jednotka Siemens Velaro (pro tureckého dopravce)
- lokomotiva Siemens Vectron (pro finského dopravce)
- jednotka Stadler EC250 Giruno (pro švýcarského dopravce – nové spojení Gotthardským tunelem)





Nejdelším tunelem světa za pár minut

První zkušební vlaky začaly letos v červnu projíždět nejdelším a nejhlubším tunelem na světě, který byl vybudován ve Švýcarsku. Úpatní Gotthardský tunel (Gotthard Basis Tunnel) o délce 57 kilometrů výrazně zrychlí cestování mezi Curychem a Milánem. Oba jeho portály v Erstfeldu a v Bodiu leží jen asi 400 metrů nad mořem, takže většine vlaků od prosince odpadne romantické, leč zdoluhavé šplhání po horské trati.

MARTÍN HARÁK | FOTO: AUTOR, ALPTRANSIT GOTTHARD

Nová spojnice urychlí průjezd pod alpským masivem, ale na otevření si veřejnost musela počkat celých sedmáct let. Právě tak dlouhou dobu trvala výstavba tohoto impozantního díla, které nemá na světě obdoby. V konečném součtu vyšel úpatní tunel v přepočtu na necelých tři sta miliard korun a stavbu zajišťovala dceřiná společnost švýcarských spolkových drah AlpTransit Gotthard AG. Kde Švýčari vzali na tunel finanční prostředky? Především ze spotřební daně ze silniční nákladní dopravy a DPH. Obyvatelé švýcarské konfederace si vše odhlasovali, jak je v zemi helvétského kříže běžným zvykem, v referendu v roce 1998. A navíc si ti, kteří měli štěstí, mohli za nemalé peníze pořídit jízdenku na speciální expres Gottardino, který zájemce až do listopadu zaveze doprostřed nového tunelu na krátkou exkurzi. Všechna místa byla během krátké doby vyprodána a kdo se do Gottardina nedostal, má bohužel smůlu. Tato šance se již nikdy nebude opakovat.

Jízda se o půl hodiny zkrátí

Nově bude jízda vlakem z Curychu do Lugana, ležícího v italsky mluvícím kantonu Ticino, trvat o půl hodiny méně než po původní horské dráze. Ta se vine v romantických smyčkách od Erstfeldu přes Göschenen a původním patnáctikilometrovým Gotthardským tunelem z roku 1882 až k Bodiu. Nádherná trať s velkým převýšením zůstane pochopitelně zachována především pro regionální a turistické spoje. Dálková osobní, ale i nákladní doprava bude ale od prosince převedena právě do nového úpatního tune-

lu, což ulehčí hlavně přetíženým silnicím. Díky tomu se expresní vlaky osobní dopravy budou moci prohnát novým tunelem dvousetkilometrovou rychlostí a 57 kilometrů podzemní trasy překonají za zhruba dvacet minut. Nákladní vlaky budou dosahovat délky až 750 metrů, ale pojedou nižší rychlostí, proto se obousměrně počítá každou hodinu jen se čtyřmi spoji. Od roku 2020, kdy bude nedaleko Lugana dokončen další úpatní tunel „Ceneri“ o délce patnáct kilometrů, se doprava zrychlí natolik, že nové moderní rychlovlaky zvládnou trasu Curych – Lugano – Milán za pouhé tři hodiny, oproti dnešním čtyřem hodinám a třem minutám.

Do prosince zkušební režim

Švýčari byli vždy pověstní precizností a bezpečností provozu je u nich logicky na prvním místě.

ZAJÍMAVOSTI Z ÚPATNÍHO GOTTHARDSKÉHO TUNELU

- Délka tunelové trasy Erstfeld – Bodio 57,017 km
- Délka obou tubusů celkem 114,121 km
- Ražba tunelu trvala 11 let
- Stavba trvala celkem 17 let
- Nejvyšší vrchol nad tunelem 2300 m n. m.
- Max. rychlost pro osobní vlaky 200 km/h
- Max. rychlost pro nákladní vlaky 160 km/h
- Řízení z centrály v Pollegiu (kanton Ticino)
- Dvě nouzová nádraží v oblasti Sedrunu a Faidó
- Zabezpečovací zařízení ETCS Level 2
- Od srpna do listopadu 2016 se v tunelu konají speciální exkurze vlakem Gottardino

Proto je v tunelu až do letošního prosincového zahájení pravidelného provozu naplánován tvrdý zkušební režim, kdy se testují nejen samotné jízdy vlaků, ale nacvičují záchranné práce či různé druhy oprav. Právě s ohledem na zajištění vysoké bezpečnosti byly proraženy dva samostatné tunelové tubusy, přičemž každý je určen pouze pro jeden směr jízdy. Oba jsou navíc každých 325 metrů spojeny záchrannou chodbou a v případě havárie by právě druhá tunelová trasa měla sloužit jako úniková. Proto vznikla necelý kilometr pod horskou železniční stanicí Sedrun, ležící na trati Andermatt – Disentis/Mustér, záchranná stanice. Podobná je připravena v oblasti stanice Faidó. Navíc by měl být u každého portálu úpatního tunelu připraven k zásahu speciální hasičský a záchranný vlak.

Bez italštiny nepojedou

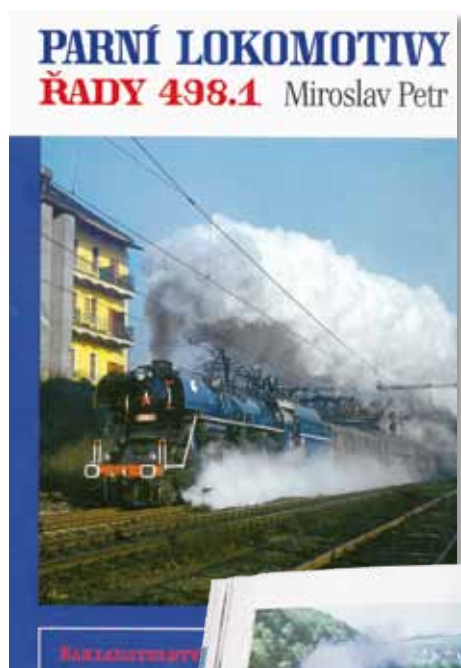
A aby vše bylo tak, jak má být, procházejí náročnými zkouškami a školeními stovky zaměstnanců švýcarské spolkové dráhy SBB/FFS. Jen pro názornost – SBB/FFS má k dispozici na 700 různých scénářů řešení problémových situací a technických výpadků. Nepochybně nejsložitějšími zkouškami muselo projít několik stovek strojvedoucích, kteří budou nejdelším tunelem na světě jezdit. Ne každý se na takovou práci hodí a také ne každý byl ochoten naučit se dokonale italsky, protože provoz je řízen z Pollegia z kantonu Ticino. Centrální dispečink leží v italsky mluvící zóně Švýcarska, leč většina strojvedoucích pochází z německy mluvících kantonů. Navíc musí být strojvedoucí v špičkovém zdravotním stavu a také psychicky a fyzicky odolní, už třeba z důvodu neobvykle vysokých teplot v tunelu či nenadálých příhod. Podle jednoho z luzernských instruktorů se každý „muž na mašině“ musel naučit také řadu specifických předpisů a projít psychologickými testy. „Jde o průjezd netradičním stavebním dílem, které vyžaduje řadu nestandardních přístupů, proto byl výběr tak přísný,“ dodal instruktor.

RECENZE

Parní lokomotivy řady 498.1

Příznivci a nadšenci parní vozby se konečně dočkali! O jednom z nejnádhernějších parních strojů v českých dějinách – lokomotivě řady 498.1 zvané jedničkový Albatros, vydalo nakladatelství RCH knihu od plzeňského železničního historika Miroslava Petra. Patnáctikusová série mohutných elegantních strojů z let 1953 až 1955 se stala nejvýkonnějším zástupcem parní trakce v bývalém Československu. Nejprve vozily rychlíky z Prahy do Brna a ze Žiliny do Košic, a jeden z Albatrosů dokonce dosáhl i české rekordní rychlosti 162 km/h. S postupující elektrizací se nasazení jedničkových Albatrosů pomalu snižovalo a úplný konec parních strojů nastal díky moderním motorovým lokomotivám, které vystřídaly tyto úžasné parní stroje na jejich posledním vozebním rameni Plzeň – Praha. Pro budoucí generace byly zachovány celkem tři stroje. Monografie je poctou všem lidem, kteří se kdy pohybovali kolem Albatrosů. Vyčerpávajícím způsobem popisuje vznik, výrobu a technické provedení lokomotiv řady 498.1. Ve výpravné publikaci o 484 stranách najdeme 450 převážně černobílých, ale i barevných záběrů a sedm desítek faksimile různých dobových dokumentů. Součástí knihy jsou i dvě vložené skládací přílohy s barevnými schémata nátěrů a fotografickými záběry. Toto dílo lze zakoupit například v prodejnách firmy Pragomodel v Klimentenské ulici v Praze 1 nebo na Masarykově nádraží za 1860 Kč.

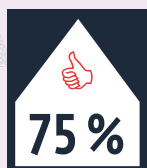
(red)



Pozor přijíždí vlak! aneb Historie Kraslické dráhy

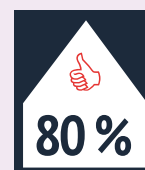
„Pozor, přijíždí vlak! aneb Historie Kraslické dráhy“ je název nové publikace, která byla prezentována 11. června u příležitosti oslav 140. výročí zahájení provozu na prvním úseku regionální trati ze Sokolova do Kraslic. Jejími autory jsou Robert Koutný (text a výběr fotografií a obrázků), Thorald Meisel (kapitola „Nádraží Klingenthal“ a Rudolf Tyller (náčrtů a schémat). Kraslická dráha má bohatou historii. Během 140 let se zde vystřídala řada provozovatelů – od Buštěhradské dráhy přes ČSD, Německé říšské dráhy až po soukromou společnost Viamont. Dne 1. června 1876 byl zprovozněn první 20 kilometrů dlouhý úsek ze Sokolova do dnešní zastávky a nákladního Kraslice předměstí. O deset let později pak byla Kraslická dráha napojena na síť německých železnic, když byl otevřen přeshraniční úsek z Kraslic předměstí přes nádraží Kraslice do saského Klingenthalu. Doprava přes státní hranici se zastavila krátce po druhé světové válce. Obnovena byla v roce 2000. Nyní sem zajíždí přímé vlaky z německých měst Zwicau a Plauen. Knihu vydalo Vlastivědné nakladatelství Jos. R. Vilímka a Romana Kotlíčka v Kraslicích jako třetí publikaci edice „Regionální historie“, která mapuje region na samém západě Krušných hor. Nová publikace navazuje na dřívější vydání brožury „Dráha údolím Svatavy“. Oproti starším vydáním je nová publikace obsáhlejší. Na takřka dvou stovkách stránek je množství z velké části dosud nepublikovaných fotografií, náčrtů a schémat a také kapitoly dokumentující historii této zajímavé trati, její infrastrukturu a vozidlový park a také okolí dráhy. Publikaci lze zakoupit za 195 Kč například v prodejně Pragomodel v Klimentenské ulici v Praze 1.

(red)



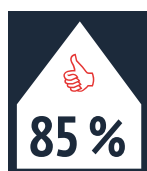
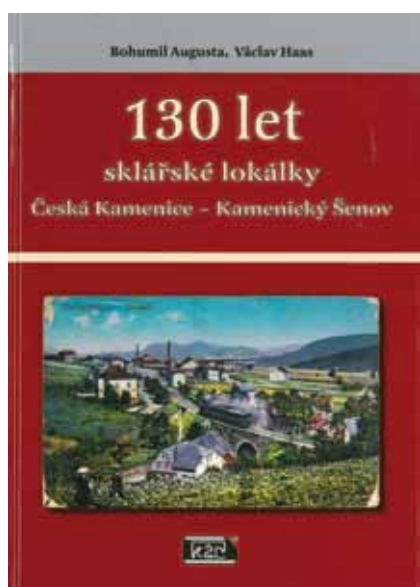
150 let dráhy ze Střelice do Vídně

Na začátku léta vydalo Městské muzeum v Moravském Krumlově brožovanou publikaci s neobvykle dlouhým názvem „150 let státní dráhy z Brna přes Moravský Krumlov do Vídně a Znojma“ od autorů Martina Kuči a Jiřího Kacetla. Brožovaná kniha formátu A4 se na 65 stranách věnuje historii železniční trati Střelice – Moravský Krumlov – Hrušovany nad Jevišovkou – Laa an der Thaya – Wien-Stadlau s odbočnými úseky do Znojma a Oslavan. Hlavním podnětem napsání publikace je letošní 150. výročí udělení koncese k výstavbě této dráhy, která se stala významnou spojnici mezi Vídní – hlavním městem tehdejšího Rakouska-Uherska a jižní Moravou. Koncesi získala po náročných jednáních a boji s konkurenčními společnostmi Společnost státní dráhy (německy StEG). Publikace představuje dějinné osudy dráhy a obsahuje desítky černobílých a barevných záběrů výpravních budov a také pochopitelně vlaků. Samostatná kapitola je věnována vozovému parku, odbočným tratím z Hrušovan nad Jevišovkou do Znojma, ze Střelice do Oslavan a také uhelným vlečkám či mostům nebo tunelům. Publikaci lze zakoupit za 139 Kč například v prodejně Pragomodel v Klimentské ulici v Praze 1. (mah)



130 let sklářské lokálky Česká Kamenice – Kamenický Šenov

Společnost KŽC vydala ve spolupráci s nakladatelstvím Nadatur na začátku léta obsáhlou historii o místní dráze Česká Kamenice – Kamenický Šenov. Autoři Bohumil Augusta a Václav Haas v knize zachytili všechny důležité milníky, které provázely vze-
stup i pád této lokální dráhy. Dílo o 192 stranách obsahuje 258 černobílých nebo barevných záběrů, map či nákresů a zachycuje historii dráhy a postupné etapy jejího rozvoje. Značnou pozornost autoři věnují železničnímu životu poslední doby – a to jak samotnému provozu, tak i infrastruktuře. Publikace je rozčleněna chronologicky – nejprve se dozvíme řadu podrobností o vzniku a rozvoji České severní dráhy, která měla vliv na stavbu popisované místní dráhy. Tvůrci se věnují i popisu zkoušek provozu parních vozů, které měly provoz na sklářské lokálce zhospodárnit. Samostatnou kapitolu má období mezi dvěma světovými válkami, po ní následuje popis provozu železnic po druhé světové válce. Vzhledem k vládnímu rozhodnutí byla na lokálce v roce 1979 zastavena osobní doprava a po roce 1992 zde přestaly jezdit i nákladní vlaky. Díky úsilí příznivců této dráhy a později i KŽC, který se v roce 2007 stal majitelem trati, začala současná úspěšná kapitola této romantické dráhy. Trať je nyní udržována ve sjízdném stavu a jsou na ní provozovány pravidelné muzejní vlaky, které jsou dokonce začleněny do ústeckého integrovaného dopravního systému. Vázanou knihu na kvalitním křídovém papíru lze zakoupit za 399 Kč například v prodejně Pragomodel v Klimentské ulici v Praze 1. (mah)



Pohled Čecha na Evropu z lůžka ruského vozu (1.)

Zatímco cestování nočními vlaky po Evropě zažívá v současnosti silný útlum, Ruské železnice jako by šly proti tomuto trendu. S jejich vozy se navíc můžete projet i jinam než pouze na východ. Podívejme se nyní do míst, kam zajíždějí. A jaké to vlastně je se s nimi svézt?

JIŘÍ MAZAL | FOTO: AUTOR

Ruské železnice (RŽD – Rossijskije železnye dorogi), respektive jejich dceřiná společnost Feděralnaja passažirskaja kompanija (FPK), vypravuje hned tři vlastní komerční vlaky směřující do Evropy. Spoj Moskva – Paříž s příznačným názvem Trans-European Express je momentálně nejdelším přímým vlakem v Evropě. Jezdí třikrát týdně (v létě pětkrát) a kvůli jízdě přes Polsko je pro nás přeci jen trochu z ruky. Naopak spoj z Moskvy do jihofrancouzského města Nice protíná Česko mezi polskými a rakouskými hranicemi a zastavuje v Bohumíně a v Břeclavi.

Ani koupě jízdenky nepřestavuje žádný problém. K dostání je v mezinárodních pokladnách Českých drah a kdo by chtěl ušetřit, může nakoupit i v e-shopu RŽD, kde je lístek při včasném nákupu levnější. Ve vlaku neplatí žádné obvyklé slevy ani FIP a cena vyjde na přibližně 3 430 Kč, ale důchodci nad 60 let nebo mládež do 26 let mají výraznou slevu, takže zaplatí přibližně 2 280 Kč (v závislosti na kurzu ruského rublu). Oba vlaky jsou tvořeny moderními lůžkovými vozy vyrobenými v rakouském Siemensu, které nabízejí velmi slušný komfort. Vyznačují se pro nás nezvyklým uspořádáním čtyř lůžek v kupé (vždy dvě nad sebou), což je naopak obvyklé v zemích bývalého Sovětského svazu. Kdo se chce povozit opravdu přepychově, může využít služeb luxusního vagonu. Soupravu ještě doplňuje polský jídelní vůz. Třetí vlak směřuje z Moskvy do Prahy, nedá se však s ním jet jinam než na východ, navíc postrádá luxusní vůz.

Volíme vlak do Nice

Svezení se v těchto vlacích představuje jedinečný zážitek, proto se spoj do Nice rozhodujeme vyzkoušet a jednoho pátečního dopoledne (jezdí jen jednou týdně) netrpělivě očekáváme jeho příjezd na břeclavském nádraží. Ne necháme se odradit skutečností, že vůz, do kterého máme místenky, není uveden v řaze-

ní souprav vyvěšeném v nádražní hale a záhy jej nacházíme jako druhý za lokomotivou. U jeho dveří nás již vítá průvodčí – neboli, jak se jim v Rusku říká, děžurná – v poněkud vytahaném firemním svetru a po kontrole jízdenek nás zve dál. Usedáme do kupé, již obsazeného trochu zmatenou bábuškou, která se nás ptá, zdali je ve Vídni. Snažíme se jí vysvětlit, že ještě není ani Rakousko, ale moc nám nedůvěřuje. Prý jede do Vídne za dcerou a jak ji tak pozorujeme, zjevně poprvé.

Ještě ani nevyjedeme z Břeclavi a ve dveřích se objevuje děžurná, která se představí jako Ili-na a provádí úvodní instruktáž, co kde najdeme. Všechno jí sice nerozumíme, ale nemáme na vybranou – jinými jazyky než rodnou ruštinou zjevně příliš nevládne. Pak následuje praxe ruské obchodování – naše kupé je zavaleno

množstvím reklamních předmětů, od hrnečků přes pantofle, propisky, magnetky a flash disky až po plyšového „načálníka pajězda“ (vlakvedoucího), vše samozřejmě s firemním logem RŽD. My si nakonec vybíráme typicky ruské sklenice na čaj s nosičem z alpaky, se stylovou výzdobou k 60. výročí velké vlastenecké války a nezbytným logem RŽD. Naproti sedící bábušce je zboží nabídnuto také, ale ta raději podrobí děžurnou křížovému výslechu, jestli už opravdu nejsme ve Vídni.

Později je nám do stejných sklenic, jaké jsme zakoupili, naservírován výborný černý čaj a přitom si lebedíme v zakoupených pantoflích. Cestující mají k dispozici zdarma horkou vodu, kterou si mohou sami napustit ve služebním oddíle, čaj je pak za menší poplatek. Klasický samovar však nečekejte i v tomto





ohledu proběhla „modernizace“ a ve služebním oddíle trůní ohříváč na horkou vodu.

Prozkoumáváme naše kupé se čtyřmi lůžky, která se nakonec ukazují mnohem praktičtější než naše tři lůžka nad sebou. Mezi nimi je královsky široká ulička a pod oknem se nachází bytelný stolek, pod nímž se po odklopení ukrývá umyvadlo. Na stolku, pokrytém ubrusem, jsou již nachystány skleničky na čaj včetně konvičky. Na konci vozu je vedle WC dokonce i sprchový kout, vše dokonale čisté a neustále pečované děžurnou.

Luxus jen pro osm vyvolených

Toužíme především probádat luxusní vůz, jehož třída je označována (jak jinak) jako „ljuks“. V prostorných kupé po dvou máte vedle postelí i vlastní pohovku, televizi, WC a koupelnu. Není divu, že ve vagoně této třídy se nachází pouze čtyři taková luxusní kupé, veze se v něm tudíž maximálně osm pasažérů! Část vozu je vyhrazena barovému oddílu, kde mohou cestující trávit volný čas. V ceně jízdenky je také jídlo, pití i denní tisk.

Prohlédnout si tento vagon se však nedaří zrovna snadno. V soupravě se nachází dva – první je pro jistotu zamčený a statnou postavu jeho děžurného lze zahlédnout pouze při postávání ve stanici. Druhý nalézáme až na samém konci vlaku za restauračním vozem, a je dokonce odemčený! Hned v prvním kupé je rozvalená děžurná sledující své oblíbené programy v televizi a na nezvané návštěvníky okamžitě vystartuje. Vysoukáme ze sebe naučené ruské fráze žádající o možnost pořízení pár fotek, děžurná se slituje, a dokonce nám jedno volné kupé odemyká. Navštívíme i jídelní vůz, který soupravu doprovází z Varšavy. Při pohledu na ceník, jenž odpovídá západní cenové úrovni, jsme však rádi, že máme „nafasováno“ z domova.

Do Lince poloprázdná souprava

Náš vlak zatím z Břeclavi uhání směrem k Vídní, kde většina cestujících vystupuje na tamějším novém hlavním nádraží a již poloprázdná souprava se obrací na západ, k Linci. Kdo by čekal, že tak „pres-tižní“ expres bude mít všude volno a pojede bez jediného zastavení, krutě by se mýlil. Přednost mají vlaky, které zajišťují základní dopravní obslužnost, a ten náš se v železniční hierarchii nachází až téměř na konci. Často brzdíme, když se před námi courá některý ze zdejších osobáků, a ve stanicích nás naopak předjíždí spoje důležitější. Jízdní řád s tím ovšem počítá, takže do Lince přijíždíme včas a pobyt ve stanici se snaží využít technik, kterého trápí nefungující dveře našeho vozu. Nejspíše si něco brumlá o starých dobrých časech, kdy stačilo praštit kladivem a bylo opraveno.

Již za tmy dorazíme do Innsbrucku dokonce s hodinovým náskokem. Stačí se ještě poko-chat překrásnými alpskými scenériemi, neboť projíždíme vnitrozemím Rakouska přímo mezi horami. Naši děžurné končí služba, obleče se do šatiček leopardího vzoru a po zkrášlovací proceduře před zrcadlem odchází neznámo kam. Našeho vagonu se pak ujímá usměvavá blondýna, která se o vůz vzorně stará až na konečnou.

Z Innsbrucku zamíříme do severní Itálie, abychom ráno zjistili, že pro změnu máme hodinové zpoždění. V pohraniční italské stanici Ventimiglia ještě dostaneme na zbytek cesty francouzskou lokomotivu a záhy se před námi objevuje pobřeží Francouzské riviéry. Zastavujeme ve zdejších světoznámých letoviscích – v Mentonu, Monaku a konečně v Nice, kde naše jízda pod nádražní halou plnou exotické zeleně končí. Příště se podíváme na skromnější sourozence těchto vlaků, přímé vozy, které lze využít při cestování do balkánských zemí. ♦



ŠOTOINFO:

RŽD aktuálně vypravuje tři komerční vlaky do Evropy. Spoj Moskva – Paříž s příznačným názvem Trans-European Express je nejdelším přímým vlakem v Evropě. Jezdí třikrát týdně (v létě pětkrát). Další spoj z Moskvy do jihofrancouzského Nice protíná Česko a zastavuje v Bohumíně a v Břeclavi. Třetí vlak směřuje z Moskvy do Prahy a míří dále na jih a jihovýchod (přes Bratislavu a Budapešť do srbského Bělehradu a bulharské Sofie. V létě navíc jezdí i do černohorského Baru a bulharské Varny a Burgasu.



Lokálka v Podorlicku slavila výročí tisícího kilometru

Oslavami včetně jízdy parního vlaku taženého lokomotivou 464.008 si nejen představitelé Českých drah v sobotu 10. září připomněli 110. výročí zahájení provozu na místní dráze Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách. Tedy jedné z lokálek, které byly vystavěny na základě zemského zákona č. 8 ze 17. prosince 1892 „o zvelebení železnic nižšího řádu“ s podporou a zárukou Království českého, chcete-li Země české. Na Moravě fungovaly jiné systémy garance.

MARTIN NAVRÁTIL | FOTO: AUTOR, SBÍRKA LŽK A MĚSTO ROKYTNICE

Právě tady v Podorlicku dosáhla „zemská akce železniční“ jakéhosi pomyslného vrcholu. Byl zde položen už tisící kilometr zemí garantovaných lokálek stavěných za dozoru zemského výboru království Českého. Po ještě několika dokončených tratích (například Obrataň – Jindřichův Hradec, Libochovice – Vraňany či Opočno – Dobruška) akce z let 1893 – 1913 skončila. Výsledkem bylo celkem 33 drah o délce 1094 km. Ona tisícovka v kilometru 14,3/4, která se nacházela u severního portálu Pěčínského tunelu, byla označena velkou bronzovou deskou se secesním nápisem, že právě tu „za panování jeho veličenstva Františka Josefa I.,... byl tisící kilometr... na tomto místě dobudován dne 20. září 1906.“

Pamětní deska skončila ve sběrně

Deska podle návrhu akademického sochaře L. Herzla byla při slavnostní jízdě 13. 10. 1906 okázalým způsobem odhalena za přítomnosti nejvyššího maršálka Království českého Jiřího knížete z Lobkowicz. Rozměrnou bronzovou tabuli před pár lety kdosi ukradl a rozbitou zpeněžil ve sběrně, nicméně úsilím rokytnického starosty, nadšenců z Letohradského železničního klubu, Petra Tejkla a dalších, kteří vypsali veřejnou sbírku, se předloni v červenci podařilo repliku jedinečného artefaktu vrátit na místo. A zároveň umístit její kopie jednak v muzeu lokálky v Rokytnici a také v centrále SŽDC v Praze Dlážděné ulici. Ale o tom všem Železničář již informoval.

Ceněný spis o zemské akci

Při příležitosti dobudování tisícího kilometru vydal Zemský výbor pamětní spis o podporování železnic nižšího řádu. Tato více než dvoustránková velmi ceněná kniha stručně představuje oněch dvatřicet do roku 1906 dokončených garantovaných lokálek včetně informací o iniciátorech a stavebnících, náčrtu výškového profilu s vyznačením poloh stanic a přepravně ekonomických ukazatelů. Nechybějí atraktivní fotografie často z doby výstavby. Pamětní spis srozumitelně popisuje stavbu místních tratí před vznikem zemského zákona



č. 8, vznik celé akce, způsoby financování a garantování včetně účasti státu a místních zájemců a přináší statistické přehledy, usnesení sněmu a návrhy zemského výboru a také přímé a nepřímé pozitivní účinky železniční akce včetně příkladů. Poměrně podrobně je zde představena stavba těchto drah a vybavování

zařízením včetně vozidel. Vše na základě veřejné soutěže a s použitím normalizovaných vzorů budov, zabezpečovacího zařízení a prvků kolejového svršku i spodku. To vše spolu s legislativními úlevami mělo pomoci výstavbu a následně i provoz zlevnit.

A jak si stála rokytnická lokálka ukrytá pod zkratkou D-V-R? Její ekonomické údaje pochopitelně spis ještě neuváděl, nicméně v dalších

letech se navzdory obtížnějšímu horskému charakteru a slabšímu průmyslu vyvíjel vcelku příznivě. Působivé krajinné partie v údolí říčky Zdobnice na 19,9 km dlouhé trati se dvěma tunely a třemi většími ocelovými mosty se za oněch jedenáct desetiletí příliš nezměnily. Motorové vlaky Českých drah dál vozí místní obyvatele



Zvláštní vlak k 50. výročí dráhy v roce 1956. Na snímku vpravo je zachycena oslava příjezdu prvního spoje 14. 9. 1906.



Nádražní budova Slatiny nad Zdobnicí
na dobové pohlednici →



Tisící kilometr připomíná kopie pamětní desky sochaře L. Herzla.



DRÁHA V DATECH

- Koncese pro stavbu a provoz dráhy – 27. 12. 1904
- Zaručení garance zemským sněmem – 21. 12. 1904
- Zahájení stavby – jaro 1905 (stavbu provádělo podnikatelství Zdeněk Kruliš podle projektu technické kanceláře Kodl a Hammer)
- Otevření dráhy – 14. 10. 1906
- Zestátnění – 1925

i návštěvníky Orlických hor a manipulační vlaky ČD Cargo svázejí jak vytěžné dřevo, tak slouží obsluze významného přepravce ESAB Vamberk. Množství zajímavostí o této lokálce nejdete nejen v literatuře nebo na webu, ale hlavně v rokytnickém muzeu v tamní výtopně, kde vás rádi přivítají. A přitom se můžete zastavit i v rokytnickém muzeu Sýpka, kde je až do 30. října letošního roku otevřena výstava Pod praporem tunelářů věnovaná právě 110. jubileu dráhy D-V-R. ◆

Železniční trať Doudleby nad Orlicí - Rokytnice v Orlických horách (v jízdním řádu označená číslem 023) je kusá jednokolejná regionální trať a prochází dvěma tunely. U portálu Pěčínského tunelu je pamětní deska odhalená u příležitosti dokončení 1000. kilometru českých lokálek. V současné době jsou na většinu osobních vlaků na trati nasazovány motorové vozy řady 810, 814 a RS-1, které provozuje společnost České dráhy. Trať je také pro svůj horský charakter někdy označována jako Orlickohorský semmering podle horské dráhy Semmering v Rakousku mezi Vídní a Grazem. (Zdroj: Wikipedia)



502 e Daudleb (Adler)–Rokitnitz Doudleby n. Orlici–Rokitnitz																			
9435	9441	3701	9443	3705	9445	Zug Nr. Cís. vlaku ED Königgrätz		Zug Nr. Cís. vlaku Ad Hradec Králové		9438	9440	3704	9442	3706	9444	9446	3708	a nur werktags b verkehrt nicht werktags 1) nur Passabfertigt. 2) verkehrt nur auf besonderen Anordnung a jem v proc. dny b nejedzí v proc. dny 1) jen pas. prohl. 2) toho času nejedzí	
2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	km	Klasse	Třída	km	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.		
6:25	8:00	11:00	15:02	18:44	20:35	0,0	ob odj.	Doudleb (Adler)	Doudleby n. Ori.	5:12	7:05	49:17	10:58	14:08	17:02	18:27	19:11		
6:32	8:09	11:49	15:41	18:51	20:45	2,6		Wamberk	Vamberk	16:9	5:05	7:08	49:10	10:51	14:01	16:55	18:20	19:04	
an příj.	8:15	11:55	15:47	an příj.	20:51	4,4		Höllengrund	Peklo n. Zdobnicí	15:1	4:56	...	10:42	13:53	...	18:14	18:57		
...	8:24	12:04	15:56	...	21:00	7,4		Deutsch-Rybna	Ném. Rybné	12:1	4:48	...	10:34	13:45	...	18:06	18:49		
...	8:52	12:21	16:24	...	21:23	10,6		Moarwies	Slatina n. Zdobnicí	8:9	4:41	...	10:27	13:38	...	17:59	18:42		
...	9:13	12:37	16:45	...	21:45	15,1		Petschin	Pěčín	4,4	4:25	...	10:13	13:21	...	17:43	18:28		
...	9:28	12:52	17:00	...	22:00	18,6		Uebergang	Přechod	0,9		
...	9:28	12:52	17:00	...	22:00	19,7	an příj.	Rokitnitz	Rokitnitz	0,0	4:12	...	10:00	13:07	...	17:29	18:14		

Jízdní řád během okupace v zemi na přelomu let 1941–42



Průvodčí mi v nouzi moc pomohl, koupil mi jízdenku ze svého

Vlak z Plzně do Prahy se rozjede, přichází průvodčí a ouha: moje peněženka i s lístkem je fuč. Asi zmizela, když jsem v nádražním bistro pracoval na notebooku. „Jediné, co pro vás můžu udělat, je, že vám odpustím pokutu za černou jízdu. Ale v Rokycanech si musíte vystoupit, dál nemůžete pokračovat.“ To chápu... Nevím, co si počnu v Rokycanech bez peněz, odnese to moje žena, která pro mě bude muset přijet. Průvodčí se loučí a odchází do dalšího vagonu. Rokycany se blíží. Když vlak začíná zpomalovat, pan průvodčí se vrací. „Poslyšte, dělám to už dlouho. A myslím, že umím odhadnout situaci. Takže navrhuju, že vám koupím akční jízdenku a zaplatím ji ze svého. Berete?“ Aby ne! Později si vyměňujeme kontakty, abychom se mohli vyrovnat. Mezitím mi telefonuje paní pokladní z bistra, že peněženku našel nějaký zákazník a vrátil ji. Sice bez peněz, zato se všemi doklady včetně platební karty, řidičáku, občanky. O pár hodin později píšu panu průvodčímu s prosbou o číslo jeho účtu. A odpověď? „Vážený pane Šálku, jsem rád, že jsem vám mohl pomoci. S přáním hezkého dne, Petr Šorm“ (zaměstnanec ČD, ZAP RP Praha – pozn. red)

MAREK ŠÁLEK

Paní vlakvedoucí z Cyklohráčku svým chováním dělá dobré jméno ČD

Moc rád bych se svými kamarády pochválil paní vlakvedoucí, která vozila v neděli 4. 9. 2016 Cyklohráček na trase Praha – Slaný. My se s ní setkali ve vlacích Os 9782 a Os 9783, číslo na její průkazce bylo tuším 14 013 nebo 14 023, nejsem si teď úplně jistý. Její neuvěřitelně příjemný přístup k cestujícím, neustálý úsměv a přátelská a milá komunikace s dětmi ve vlaku vytvářela na palubě opravdu pohodovou atmosféru. To se u každého vlakvedoucího nevidí. Paní vlakvedoucí dělala svou práci správně a podle všech předpisů, ale o tom nechci psát – jde o to, že k tomu všemu přidala také pořádný kus vstřícnosti a vřelé komunikace s nadhledem. Všichni do jednoho jsme si hned řekli: Sakra, to je správná ženská. Myslím, že dělá svým přístupem k cestujícím Českým drahám skvělé jméno a chtěl jsem se s vámi o tuto zkušenost podělit. A možná ani netušila, že udělala ČD velmi dobré jméno i před těmi několika novináři, s nimiž jsme cestovali v neděli odpoledne na výlet do Slaného a zpět.

ONDŘEJ KUBALA

Podle ředitelky ZAP Jitky Kubíkové se jedná se o vlakvedoucí Nikolu Šponiarovou SVČ Praha hl.n.

Střední škola České Velenice oslaví kulatých 70 let od svého vzniku

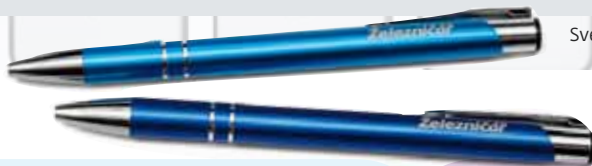
Naše Střední škola České Velenice oslaví dne 14. října 70 let od svého vzniku. Po celou dobu jsme partnerskou školou Českých drah i po jejich rozdělení na různé odnože. Naše škola vychovala řadu pracovníků, kteří pracovali nebo pracují na různých pozicích u Českých drah a ČD Cargo. Srdečně zveme na slavnostní setkání absolventů a přátel školy, které se zde uskuteční v pátek 14. října.

PAVEL VONDRYS,
ZÁSTUPCE ŘEDITELKY SŠ České Velenice

Pardubice vzdaly hold Janu Pernerovi

Položením květin na hrob projektanta a stavitele železnic Jana Pernera vzdaly Pardubice hold slavnému železničáři. Stalo se tak 7. září, v den 201. výročí narození muže, který projektoval trať z Olomouce do Prahy právě přes nynější krajské město. Pietního aktu se zúčastnili nejen představitelé kraje, města Pardubice, akademického světa i soukromého sektoru, ale také Jan Perner, pokračovatel rodu Pernerových. Pořadatelem pietního aktu byla Společnost Jana Pernera, která se rozhodla v rámci oslav udělit Cenu Jana Pernera za dlouhodobou podporu rozvoje železniční dopravy v regionu.

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



Spoj do Curychu pojede od prosince přes České Budějovice

České dráhy začnou od 11. prosince provozovat nové přímé noční spojení z Prahy do Curychu přes České Budějovice. Spoj nahradí současný noční vlak jedoucí přes Drážďany a Frankfurt nad Mohanem. Cesta potrvá kolem 14 hodin. Nepůjde o celý vlak, ale o skupinu vozů. Klimatizovaný lůžkový vůz řady WLABmz pojede v jízdním řádu 2016/2017 celoročně. Cestující si budou moci vybrat mezi kategoriemi T3, což je třímištný oddíl, double nebo single. A v provedení economy (s umyvadlem) nebo se sprchou a dalšími službami. V létě a během únorového MS v Alpském lyžování ve Svatém Mořici doplní lůžkový vůz také klimatizovaný vůz 2. třídy k sezení. Na českém území bude možné do vlaku nastoupit kromě Prahy také v Táboře, Českých Budějovicích, Velešíně, Kaplicích a Rybníku. Ve Švýcarsku budou moci cestující vystoupit kromě cílového Curychu také v Buchsu poblíž hranic s Lichtenštejnem nebo v Sargansu. Cena jízdenky ve voze k sezení bude začínat na 18 eurech (497 Kč) v rámci first minute nabídky, jízdenka s rezervací do třímištného oddílu v lůžkovém voze na 36 eurech (994 Kč).

ČTK, E15 22. 9. 2016

Přestavba rizikových železničních přejezdů přijde na miliardy

Tragická srážka rychlovlaku Pendolino s kamionem z loňského července ve Studénce, při níž zemřeli tři lidé, odstartovala velké plány na radikální přestavbu železničních přejezdů. Jde o nejdůležitější tratě s největší hustotou provozu. Stát už na základě speciálně zadané studie vybral 24 rizikových přejezdů, do jejichž větší bezpečnosti přednostně nalije peníze. Postaví tam buď mosty, nebo třeba odvede auta na jinou silnici a na původním místě zůstane jen podchod pro pěší či cyklisty. Celkem chce správa železnic utratit téměř dvě miliardy korun, které začne už v příštích měsících vyplácet za stavební projekty. Nejdražší bude přestavba přejezdu v Pardubicích v Dašické ulici, kde se za více než čtvrt miliardy postaví nový most. Za 160 milionů pak železničáři nechají upravit trojici přejezdů poskládaných nedaleko sebe mezi Hulínem a Tlumačovem. Odstranění nebezpečného přejezdu u nádraží ve Studénce, kde loni havarovalo Pendolino, pak vyjde na 116 milionů. V plánu je stavba podchodu a nová silnice, která odvede kamiony z tamního nadjezdu mimo centrum města. Celkem nechalo ministerstvo dopravy prověřit bezpečnost více než stovky přejezdů.

AKTUALNE.CZ 21. 9. 2016

Náhradní dopravu má u výluk proplácet správce trati

Náklady spojené s výlukami a zavedením autobusové dopravy má podle nového zákona o drahách dopravcům kompenzovat správce kolejí, SŽDC. Ročně tak správa může železničním společnostem vyplatit zhruba 300 milionů korun. Vyplyvá to z návrhu prováděcí vyhlášky, kterou ministerstvo dopravy poslalo do připomínkového řízení. Konkrétní výše náhrad se ale může podle množství oprav na železniční síti mezi jednotlivými roky výrazně měnit. Doposud náhrady za výluky stanovuje prohlášení o dráze, které vydává přímo SŽDC. Výše těchto náhrad ale například podle Českých drah nepokrývá všechny náklady, které má dopravce s výlukami. „Správce kolejí totiž platí paušální částku za nahrazený spoj, nehradí ale další náklady, například přesčasy zaměstnanců,“ uvedl mluvčí dopravce Radek Joklík. Kromě přínosu ve spravedlivějším nahrazování škod způsobených dopravcům množstvím výluk, bude mít podle ministerstva dopravy nařízení kladný vliv i na jejich racionálnější plánování. Dosud správce infrastruktury nemá podle úřadu přímou motivaci, aby práce prováděl ve vhodnějším období, nebo tlačil na zkracování doby oprav.

ČTK 29. 9. 2016

Zakázka na dostavbu koridoru z Hostivaře se soutěží podruhé

Obří zakázka na dostavbu čtvrtého koridoru mezi pražskou Hostivaří a Vršovnicemi se soutěží už podruhé. Napoprvé Správa železniční dopravní cesty tendr zrušila s poukazem na nejasnosti ve vlastních kvalifikačních požadavcích. Za vítěze přitom komise vybrala menší litoměřickou firmu Chládek & Tintěra, která nabídla nejnižší cenu. Předpokládaná cena šestikilometrové stavby se v novém tendru nijak nezměnila a zůstává na 3,6 miliardy. Změnily se ale další podmínky. „Je stanovena požadavek na zajištění vybraných prací a dodávek hlavním zhotovitelem a stanovena tomu odpovídající část kvalifikace, která musí být prokázána hlavním zhotovitelem,“ informovala mluvčí správce infrastruktury Kateřina Šubová. Faktický vítěz zrušeného tendru je přitom přesvědčen, že jej nové podmínky znevýhodňují. „Obecně je to smutné čtení, když vidíte, že zadavatel cíleně mění podmínky proti vám,“ uvedl obchodní ředitel Chládek & Tintěry Pavel Stoullil. Například většina personálu musí mít zkušenost se stavbou nad 540 milionů korun, v první soutěži se však podmínka vztahovala jen na stavbyvedoucího. Kvůli zrušení soutěže poslal na SŽDC kontrolu ministr dopravy Dan Ťok.

E15 3. 10. 2016



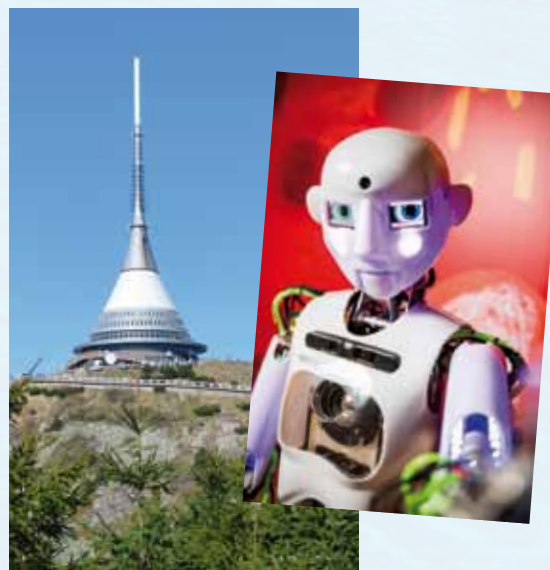
WELLNESS HOTEL BABYLON**** v Liberci

Výhodná nabídka do 31. 10. 2016
1 dospělý + 1 dítě do 12 let - 1 490 Kč/
1 NOC se snídaní

Snídaně formou bufetu, neomezený vstup do iQLANDIE, iQPARKU, LUNAPARKU s ADVENTURE GOLF, AQUAPARKU a saunového světa po celou dobu pobytu. Nově 1x vstup do zrcadlového labyrintu a 1x vstup do 4D kina.

Příplatky za večeře formou bufetu 299 Kč/ dospělý, 169 Kč / dítě 3–11, 99let.

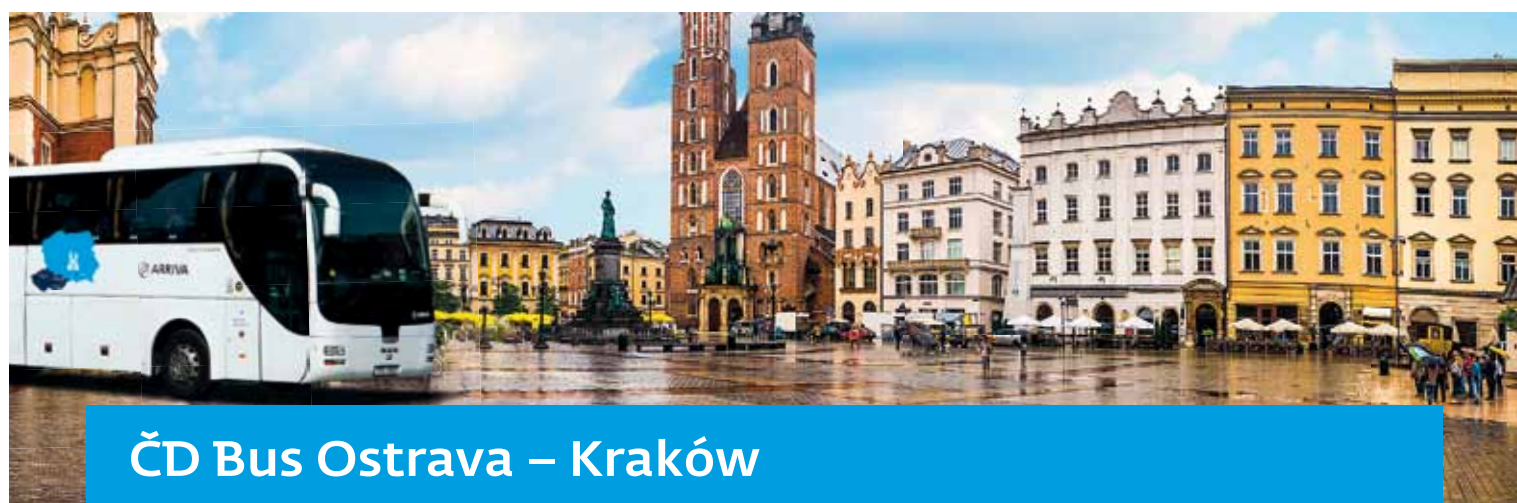
Tato akce platí v libovolném termínu a počtu dní. V případě zájmu volejte pí. Štěchovou 972 243 053. Více na www.cdtravel.cz



NABÍDKA ČD TRAVEL



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



ČD Bus Ostrava – Kraków

Nejrychlejší spojení do Krakova od 248 Kč

- denně z Ostravy, jízdní doba 2 h a 10 min
- spoj jede do 31. 10.

www.cd.cz/cdbus



Lepší cesta každý den





Foto: Železniční modelář Lhota, z. s.

Jedeme vlakem!

Za mašinkami do Lhoty u Opavy

15. a 16. října 2016

Ve Lhotě u Opavy mají jedno z největších modelových kolejišť na Moravě. Prohlédnout si ho můžete o víkendů 15. a 16. října vždy od 13 do 17 hodin v bývalé tělocvičně místní základní školy v Komenského ulici č. 135 (vchod je v zadní části budovy). Na modelu kolejiště, které se rozprostírá na ploše 30 m², jezdí až třicet vlakových souprav. Při budování železnice v měřítku HO (1:87) se modeláři ze Lhoty u Opavy nechali inspirovat dobou, kdy na kolejích začaly parní lokomotivy nahrazovat diesellové lokomotivy a motorové vozy. Takřka všechny stavby na modelovém kolejišti vyrobili vlastnoručně a většina má svoji reálnou předlohu, například nádraží Opava Západ nebo Kravaře ve Slezsku. V současné době pracují na modelu hlavní staniční budovy Suchdol n. O. A kolik zaplatíte za vstup, né? Dospělí 30 Kč, za děti nad 1 m 10 Kč, menší mají vstup zdarma.

Nejbližší železniční stanice:
Lhota u Opavy



Foto: archiv Letohrádku Mitrovských

Do 27. listopadu 2016

S dětmi do Světa stavebnic a kostek

Do 27. listopadu je v brněnském Letohrádku Mitrovských k vidění velká rodinná výstava Svět stavebnic a kostek. Jde o zajímavou přehlídku stavebnic z období od poloviny 19. století až do současnosti. Nechybějí ukázky stavebnice Merkur i jejích jednoúčelových předchůdců – papírových skládaček nebo dřevěných mechanismů. Důležitou součástí výstavy je také sbírka stavebnice Lego. Z ní jsou postaveny stavební stroje, kolejiště s vlakovými soupravami, letiště, kolotoče a mnoho dalšího. Malým dětem je na výstavě k dispozici dětský koutek s kostkami, větší děti a rodiče mohou využít velkou hernu. Pokud přijedete na výstavu do Brna vlakem, získáte pro předložení platné jízdenky ČD slevu 20 % na vstupné. K Letohrádku Mitrovských vás z brněnského hlavního nádraží přiblíží tramvaj č. 1. Letohrádek se nachází mezi Menšovským náměstím a hlavní branou Výstaviště.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.



Foto: Dostihový spolek - Tomáš Kubelka

9. října 2016

Na Velkou pardubickou se slevou

Tradiční vrchol české překážkové sezony – 126. ročník Velké pardubické s Českou pojišťovnou – se koná v neděli 9. října. Program dostihového dne začíná slavnostním zahájením v 11 hodin. První dostih se poběží v 11:30 h a start Velké pardubické je naplánován na 16:40 h. Pokud přijedete do Pardubic na dostihy vlakem Českých drah, získáte po předložení platné jízdenky s cílovou stanicí v Pardubicích slevu 50 procent na vstupné. Tato sleva neplatí na vstupenky zakoupené v předprodeji. Vlaková zastávka Pardubice závodistiště se nachází jen několik metrů od hlavní brány dostihového areálu. První Velká pardubická steeplechase se běžela už v roce 1874 a s výjimkou válečných let a roků, kdy dostihu nepřálo počasí či politická situace, se pořádá každý rok. Dostihová dráha se mírně měnila. V současnosti je na ní vybudována na 50 překážek včetně Velkého Taxisova příkopu.

Nejbližší železniční stanice/zastávka:
Pardubice závodistiště



Foto: Karel Mikolášek

Do 30. října 2016

Motoráčkem po Švestkové dráze

Na trati z Lovosic do Mostu, známé pod názvem Švestková dráha, byl pravidelný provoz ukončen před devíti lety. Od té doby po ní jezdí v letní sezóně nostalgické motorové vlaky jako turistická linka T4 Dopravy Ústeckého kraje. Do konce října se tak můžete svést po kolejích vedených malebnou krajinou Českého středohoří motorovým vozem ř. 820 (M 240.0). Z Lovosic odjíždí tzv. Středohorský motoráček v sobotu, v neděli a ve státní svátek vždy v 8:10, 12:10 a 14:34 h. Všechny tři spoje jedou do Třebívlic, ranní a odpolední pokračují až do Mostu. Z Mostu se motoráček vrací v 10:07 a 16:07 h, z Třebívlic do Lovosic lze jet také spojem ve 12:50 h. Cenu jízdného snadno zjistíte prostřednictvím tarifního počítačidla na www.dopravauk.cz. Z těchto stránek si lze také stáhnout praktický leták o turistické lince T4 s kompletním jízdním řádem, navazujícími spoji Českých drah a tipy na výlety.

Nejbližší železniční stanice:
Lovosice/Čížkovice/Obrnice/Most