

Železničář

ČÍSLO 17 | ROČNÍK XXII

ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY

3. ZÁŘÍ 2015 | CENA 15 Kč



Vývoj počtu cestujících za 1. pololetí

2010 ↗ 81 587 909

2011 ↗ 82 990 270

2012 ↗ 85 780 374

2013 ↗ 85 802 455

2014 ↘ 85 437 070

2015 ↗ 85 467 305

FOTO MICHAL MÁLEK

Do našich vlaků v 1. pololetí nastoupilo 85,5 milionu zákazníků

Dokázali jsme si udržet cestující

Národní železniční dopravce si navzdory mnoha nepříznivým okolnostem dokázal připsat další velký úspěch. Ve 2. čtvrtletí se Českým drahám podařilo zastavit nepříjemný trend z úvodních tří měsíců letošního roku, jímž byl úbytek cestujících a stagnace tržeb. Za první pololetí nakonec využilo vlaky společnosti celkem 85,5 milionu lidí, což je stejně jako ve shodném období minulého roku.

Dosažené výsledky jsou pro České dráhy o to cennější, že letošek je ve znamení rekordního počtu výluk souvisejících s modernizací a opravami tratí. Navíc oproti loňskému roku poklesly ceny benzínu a nafty, což nahrává spíše individuální automobilové dopravě. Dopravce přesto nerezignoval a pokusil se pasažéry udržet dalšími službami. „Snažíme se dopady výluk minimalizovat a cestující s dostatečným předstihem informovat o stavbách, které Správa železniční dopravní cesty chystá,“ vysvětlil mluvčí firmy Radek Joklík.

Národnímu dopravci výrazně napomohlo i nasazování stále většího počtu nových souprav, včetně regionální dopravy. Velký zájem je samozřejmě o nejkvalitnější vlaky Českých drah, Pendolina a railjety. „Zbývající měsíce letošního roku jsou opět ve znamení souběhu rozsáhlých výluk, proto náš boj o zákazníky nesmí polevit,“ doplňuje Michal Štěpán, člen představenstva zodpovědný za úsek osobní dopravy.

Vzrostl i čistý zisk skupiny

Skupina České dráhy vykázala podle mezinárodních účetních standardů (IFRS) za první pololetí letošního roku čistý zisk 102 milionů korun. Pozitivně se do výsledku promítlo hospodaření osobní dopravy, kde meziročně rostly tržby o 245 milionů na 10,5 miliardy korun i přepravní výkon, a to o 101 milionů na 3,48 miliardy osobokilometrů. Ziskový byl rovněž segment nákladní dopravy. Dceřiná společnost ČD Cargo bojovala především se silniční konkurencí.

Ze statistik Českých drah také vyplývá, že se v prvním pololetí opět prodloužila vzdálenost, na kterou zákazníci s národním dopravcem cestují, a zároveň se zvýšila i průměrná obsazenost nabízené kapacity vlaků. Provozní hospodářský výsledek před odpisy (ukazatel EBITDA) vykázal třináctiprocentní meziroční nárůst, číselně to znamená zlepšení o 292 milionů korun.

„Díky vyšším tržbám a úsporám režijních nákladů se podařilo v segmentu osobní dopravy snížit dle IFRS ztrátu z loňských 262 na letošních 78 milionů korun. To je více než sedmdesátiprocentní meziroční zlepšení. Dosáhli jsme toho, ačkoli jsme investovali dalších 1,8 miliardy do modernizace vozidel, čímž se logicky zvýšily také odpisy,“ uvedl předseda představenstva ČD Pavel Krtek.

Cargo bojuje s konkurencí

Na liberalizovaném trhu železniční nákladní dopravy jsme také obstáli, a to i přes silné konkurenční prostředí, kde se ostatní dopravci soustředí především na profitabilní přepravy ucelených vlaků. Navzdory nenaplnění plánovaného objemu přeprav jednotlivých vozových zásilek dosáhl segment nákladní dopravy za první pololetí letošního roku čistého zisku dle IFRS ve výši 216 milionů korun. Pokles objemu přeprav jednotlivých vozových zásilek v tomto období je dán především snížením konkurenceschopnosti nákladního dopravce vůči silniční kamionové dopravě, která těží mimo jiné z aktuálně nízkých cen pohonných hmot.

PETR SLONEK s využitím tiskové zprávy ČD

SLOUPEK

Zůstáváme v zisku, naše práce ale nekončí

Letošek je pro nás těžkou zkouškou. Potykáme se s počtem výluk, který nemá v několikaleté historii obdoby. Cílíme problémům se zajištěním dostatečného počtu náhradních autobusů a musíme se vypořádat se zpožděními a omezením některých služeb, jako je třeba přeprava kol a větších zavazadel. Vyplácí-



Pavel Krtek
předseda
představenstva ČD

me i kompenzace za zpoždění vlaků, která jsme primárně nezavinili. Věřím však, že cestující vnímají pozitivní změny v kvalitě našich služeb. A také, že chápou i dočasné nepohodlí, které přináší stavby na železniční infrastruktuře v majetku SŽDC. Za to jim chci poděkovat. Ostatně právě lidem vděčíme za skvělé výsledky, jichž jsme v prvním pololetí dosáhli. Navzdory komplikacím jsme zastavili pokles přepravených pasažérů z počátku roku.

A to není vše. V segmentu osobní dopravy jsme dokázali snížit ztrátu z loňských 262 na letošních 78 milionů korun. Skupina ČD dokonce vykázala čistý zisk přes 100 milionů Kč.

Přesto jsou oblasti, v nichž je třeba se zlepšovat. Naše největší dceřiná společnost ČD Cargo v prvním pololetí hospodařila dle IFRS se ziskem, což je pozitivní. Problém ale vidím v poklesu tržeb, především v oblasti jednotlivých vozových zásilek. Hospodaření Carga má pochopitelně zásadní vliv na výsledek celé Skupiny ČD. Proto se musíme bavit o dalších možnostech posílení konkurenceschopnosti železnice vůči silniční dopravě, kde není například nutné platit poplatky za používání silnic nižších tříd, zatímco Cargo platí za každý ujetý kilometr.

Výsledky nás utvrzují v tom, že jdeme správným směrem. Musíme jen v našem úsilí vytrvat. Přípravu jsme také kampaň podporující cestování vlakem.

INFORMUJEME

Návrh jízdního řádu 2016: dálkové spoje o něco zrychlí

Cestování vlaky Českých drah bude v příštím roce o něco rychlejší než dosud. Vyplyvá to alespoň z návrhu jízdního řádu 2016, který dopravcům a objednavatelům veřejné dopravy v polovině června předala SŽDC. Do konečné zářijové uzávěrky nového jízdního řádu se ještě očekávají dílčí úpravy a změny.

Pomohou hlavně koridory

Podle navržené podoby nových jízdních řádů by měly vlaky Českých drah citelně zrychlit na úsecích, kde se podaří dokončit další koridorové stavby. Nejvýraznější zkrácení cestovních časů čeká spoje z Moravy a z východních Čech do Prahy, respektive v opačném směru, které používají 1. koridor. U některých vlaků to může být až o 10 minut. To se týká také mezistátních vlaků do Vídně, Bratislavy nebo Budapešti. Cestování ze Zlína nebo Olomouce do Prahy by mohlo zrychlit o 8 minut, z Prahy do Brna pak o 7 minut na 2 hodiny a 30 minut. Rychlejší pojedou i vlaky mezi Prahou a Českými Budějovicemi, kde se očekává zkrácení jízdy přibližně o 8 až 12 minut nebo po Podkrušnohorské magistrále mezi Chebem a Ústím nad Labem (úspora okolo 5 minut).

S delším cestováním naopak musejí počítat cestující do/ze Žiliny jedoucí přes Horní Lideč, ale pouze na slovenském území. Jízdní doby se prodlouží kvůli modernizaci trati mezi Púchovem a Žilinou. Spojení Žiliny a Prahy přes Ostravsko se opět o několik minut zrychlí.

Díky těmto zkrácením cestovních časů bude vlak na dalších relacích srovnatelně rychlý, na některých mezistátních linkách pak i výrazně rychlejší oproti nejrychlejšímu autobusovému spojení provozovaným v letošním roce. Na rozdíl od autobusů, které často vyjíždějí z autobusových nádraží v okrajových částech Prahy, však vlakové spoje zajíždějí přímo do centra na hlavní nádraží, které leží v docházkové vzdálenosti od pražského Václavského náměstí.

Jízdní řády dálkových vlaků budou i v roce 2016 stabilní. Na většině tratí zůstává pravidelný hodinový nebo dvouhodinový interval mezi spoji. Přesto něko-

lik novinek bude s největší pravděpodobností zavedeno. Ve vnitrostátní dopravě se plánuje například provoz pátečního odpoledního posilového vlaku Praha – Opava, který se bude vracet zpět do Prahy v neděli odpoledne.

Jednou z výraznějších změn v dálkové mezistátní dopravě bude rozdělení ramen vlaků EuroCity Praha – Berlín – Hamburk a Praha – Brno – Bratislava – Budapešť. Zachován bude pouze jediný přímý vlak Hungaria Budapešť – Hamburk. U ostatních spojů se zajistí přestup



Jízdní řády dálkových vlaků budou i v roce 2016 stabilní. Na většině tratí zůstává pravidelný hodinový nebo dvouhodinový interval mezi spoji.

v Praze hlavním nádraží. Cestující dostanou novou kvalitu vozidel, přičemž spojení nadále zůstanou spolehlivá díky zachování přestupních vazeb v Praze. Na rameni Praha – Hamburk bude jeden vlak prodloužen až do Kielu.

Pozitivní zprávou v dálkové dopravě je rozšíření počtu vlaků do Polska ze současných tří párů na dvojnásobek. Do Varšavy mají jet nové přímé vlaky EuroCity Comenius z Ostravy, Porta Moravica z Prahy přes Pardubice a Olomouc a Varsovia z Budapešti a Bratislavy přes Břeclav a Přerov. V regionální dopravě by měla být posílena například doprava v aglomeraci hlavního města Prahy. Ve špičkách pracovních dní se má díky prodloužení spojů linky S7 zkrátit interval vlaků mezi Prahou a Českým Brodem a některé spoje linky S 9 budou prodlouženy až do Lysé nad Labem. **PETR SLONEK**

Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle plakát s tematikou proměn.



PRO ZAMĚSTNANCE

**Pozor na potvrzení o studiu dětí!**

Upozorňujeme všechny držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, kteří uplatňují nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, na povinnost odevzdat v termínu do 31. 10. 2015 potvrzení o studiu pro školní rok 2015/2016. Potvrzení doložte na personálním útvaru příslušné organizační složky dle své evidence jízdních výhod. Pro tento účel je postačující i kopie potvrzení.

Důchodci a pozůstalí dokládají (osobně, doporučenou poštou nebo v elektronické podobě naskenované, odeslané e-mailem) potvrzení na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby a datum narození.

Pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti v příslušném informačním systému automaticky odebrán a aplikace Železniční průkazka na In Kartě zablokována až do 31. 8. 2016. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní výhody za úhradu manipulačního poplatku ve výši 200 Kč.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo na intranetu ČD na adrese: <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody. Pro uživatele Lotus Notes platí následující adresářová cesta: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální. (op)



FOTO 2M

Cestující odškodňujeme podle nových evropských pravidel

INFORMUJEME

**Preventivní vlak startuje na Vysočině**

Preventivní vlak, který od roku 2007 přivádí dětem důležité informace o bezpečnosti na železnici, letos vyrazí již podruhé. Na jaře hostoval v západních Čechách, jeho podzimní cesta startuje na Vysočině, poté zamíří do Prahy. Prvním dnem, kdy se může veřejnost a zejména žáci a studenti pozvaných škol netradičním způsobem seznámit s riziky a důsledky nesprávného chování na železnici, bude pondělí 14. září (oficiální zahájení je v 10.30), kdy se souprava představení v Humpolci. Následovat bude Havlíčkův Brod (15. 9.), Žďár nad Sázavou (16. 9.), Jihlava (17. 9.) a Třebíč (18. 9.). Od 22. do 24. září mohou zájemci Preventivní vlak navštívit ve stanicích Praha-Bubny. Účast je zdarma. Projekt organizovaný národním dopravcem ve spolupráci se SŽDC a partnery je příspěvkem k jejich společenské zodpovědnosti. A k ní varování před důsledky rizikového chování na železnici a příklady zbytečných neštěstí rozhodně patří. (red)

Od tragické srážky Pendolina s polským kamionem na přejezdu u Studénky sice uplynulo již více než šest týdnů, vyšetřování nehody však stále nebylo uzavřeno. Nejpravděpodobnějším a jediným viníkem zůstává řidič nákladního vozu. Ani tato skutečnost však neovlivnila průběh odškodňování postižených cestujících. Právní odbor Českých drah dosud vyřídil dvacet žádostí.

Vůbec poprvé od 3. prosince 2009, kdy vstoupilo v platnost nařízení Evropského parlamentu č. 1371/2007 (dále jen Nařízení), došlo k takovým následkům mimořádné události, že národní železniční dopravce využívá jeho paragrafy obsažené v kapitole III „odpovědnost železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla“. Stalo se tak v případě nedávné nehody ve Studénce a také u srpnové boční srážky dvou rychlíků v Horažďovicích předměstí. Odbor právní vycházel ze zahraničních zkušeností a už po prvním neštěstí se pustil do identifikace oprávněných osob.

Vyplaceny statisíce korun

Článek 13 Nařízení praví, že železniční podnik do 15 dnů po zjištění totožnosti osob zraněných nebo usmrčených, které mají nárok na odškodnění, provede zálohové platby ve výši potřebné k pokrytí okamžitých ekonomických potřeb a při-

měřené utrpěné újmy. Za usmrčeného cestujícího náleží pozůstalým nejméně 21 000 eur.

V případě nehody ve Studénce bylo Odboru právnímu ČD zatím doručeno 20 žádostí o odškodnění cestujících, z toho tři se vztahovaly pouze na poškození věcí (postoupeno pojišťovně). Zbývajících 17 žádostí se týkalo újmy na zdraví, přičemž doposud bylo vyplaceno na zálohových platbách za 9 případů lehké újmy na zdraví 90 000 Kč, za tři případy těžké újmy na zdraví 500 000 Kč a za dvě smrtelná zranění ekvivalent po cca 560 tisících korunách. Nevypořádané zůstávají pouze tři případy pasažérů, kteří nároky uplatnili u ČD, z toho v jednom případě se u pozůstalých po zemřelém čeká na dohodu rodiny, komu světit zálohu.

Pomohl také e-mail

Právníci také písemně kontaktovali zbývajících šest cestujících s újmami na

zdraví, kteří doposud nijak své nároky na ČD neuplatnili. Využili přitom výzvy na internetu i v médiích. „Osobně jsem preferoval rychlost komunikace a osobní styk se zraněnými či pozůstalými. Poučil jsem se, že je optimální být jim nablízku, ale nikoli jim lézt do soukromí. V některých případech s kyticí za zraněnými do nemocnice zašli zástupci vedení,“ říká Leoš Görner, vedoucí oddělení Odboru právního a upozornil, že komunikaci významně urychlil e-mail. „Je to obraz firemní kultury dopravce. Ze zkušeností se učíme a myslím, že do budoucna bude možno postup ještě zrychlit,“ tvrdí.

Podle Görnera vágní formulace článků Nařízení 1371 bohužel umožňuje velmi široký výklad, a tak třeba nebylo vůbec jasné, zda se oněch 21 000 euro zálohové platby vyplácí za jednoho usmrčeného, anebo každému z určitého okruhu pozůstalých. Každopádně na zálohových platbách bylo v případě Studénky dopo-

sud vyplaceno ve 14 případech celkem 1 730 000 Kč. Část této sumy již byla regresně Českým drahám uhrazena pojišťovnou polského dopravce, jehož řidič nehodu zřejmě způsobil. V jednom nevypořádaném případě ještě budou ČD vypořádat za smrtelné zranění ekvivalent částky 21 000 euro v korunách.

Devět žádostí za Horažďovic

Složitější situace vznikla po nehodě v Horažďovicích. České dráhy přijaly devět žádostí o odškodnění cestujících, kterým vzniká nárok na výplatu zálohové platby. Při nehodě rychlíků se zranilo 13 pasažérů a dva zaměstnanci ČD. První tři případy byly postoupeny SŽDC, jakožto odpovědnému subjektu, s žádostí o od-souhlasení zálohových plateb. Zálohová platba nepředstavuje podle odstavce 3 Nařízení uznání odpovědnosti a částka je nevratná. V tomto případě platí článek 14 Nařízení, který říká, že i když železnice popírá odpovědnost za zranění cestujícího – protože v případě druhé nehody se Drážní inspekce vyslovila, že se nehoda stala vinou zaměstnance SŽDC – vynaloží úsilí, aby cestujícímu pomohla domáhat se náhrady škod od třetích osob. Na vypořádání v případě Horažďovic se aplikují stejná pravidla. „Abychom klienty nezatežovali, berou České dráhy po dohodě se SŽDC, ač nejsou samy odpovědné za tuto událost, břemeno na sebe,“ uzavřel Görner. MARTIN NAVRÁTIL

Novou In Kartou si pořídilo již 25 tisíc lidí a další přibývají

České dráhy od letošního 1. června spustily ostrý provoz nového typu In Karty. Zákazník si možná řekne, že „karta jako karta“. Novinka však nabízí mnohem víc než jen nový design.

Co nového nabízí?

Start proběhl podle harmonogramu, který byl před pár lety stanoven a průběžně aktualizován podle vývoje tohoto průlomového prvku. Zrod nové In Karty ČD nebyl vůbec jednoduchý. Trval několik let a národní dopravce investoval nemalé finanční prostředky. Vývoj výrazně ovlivnila spolupráce s Plzeňským městským dopravním podnikem, který také řešil integrační problematiku a přechod na novou technologii. Spojením potřeb obou partnerů tak vznikl tým řešící nároky v dopravě jak celorepublikové, tak i regionální.

Od původního typu se technicky liší čipem, ukládáním a zpracováním dat. To uživatelé ocení především tehdy, když

využívají hromadnou dopravu častěji, respektive cestují v rámci různých integrovaných dopravních systémů. Nová karta je již multifunkční a použitelná v neomezeném počtu systémů v Česku. Ta původní měla výrazně omezený akční rádius, ve vlaku bylo možno elektronicky načítat maximálně dva různé tarifní systémy, přičemž zpravidla šlo o sousední oblasti. Například cestující z Plzně do Ostravy nemohl na jedné kartě využít elektronicky integrovaný jízdní doklad z oblasti výchozí stanice a zároveň i cílové destinace.

Od června se tedy výrazně zvyšuje užitečný komfort nové vydávané karty, a to nejen u aplikací integrovaného jízdního, ale jsme připraveni i na další funkce a potřeby. „Jednáme už s některými partnery, kteří budou chtít toto moderní médium zapojit do svých provozů nebo i do mobilních zařízení. Primárně cílíme na městskou dopravu větších měst, ale chceme nabídnout více.



FOTO 2M

Například parkoviště, sportoviště nebo kina,“ říká Michal Štěpán, člen představenstva ČD pro úsek osobní dopravy.

Studentům se bude líbit

Významným prvkem nového typu In Karty je i možnost její integrace se žákovským průkazem, který běžně známe

v papírové podobě. Ten si žáci a studenti sice musí poříditi vždy – slouží k prokázání nároku na žákovské jízdné u všech dopravců. Pokud si však zákazník u Českých drah pořídí nový typ In Karty, má možnost si přímo na tento doklad nechat nahrát nárok na žákovské jízdné. „V případě, že cestuje vlakem národního do-

pravce, postačí k ověření nároku předložit In Kartou s žákovským průkazem nahraným v novém čipu,“ vysvětluje Michal Štěpán.

K novým uživatelům rychle

Za první tři měsíce přijímání žádostí o nové In Karty, resp. v případech výměny tohoto dokladu (výměna se provádí u všech karet, kterým již vypršela platnost), je mezi uživateli již téměř 25 tisíc kusů. A žádanky každým dnem přibývají. Dodací lhůta činí zhruba 3–4 týdny. ČD jsou připraveny na nápor zákazníků z řad školáků, osobní pokladny byly personálně posíleny. Další kapitolou v éře nové In Karty tvoří držitelé jízdních výhod. Většine z nich už vypršela platnost čipu původní In Karty a je nezbytná výměna karty. Národní dopravce tak bude mít do poleletí příštího roku mezi uživateli distribuováno okolo 200 tisíc nových In Karet. S tímto zorkem se dá racovat a zpřístupňovat určité funkce. VÁCLAV RUBEŠ

Koněspřežka slavila 190 let, přijel railjet, Štokr i císař se Sissi

Nejen tradiční Léto s párou na Šumavě, které získává stále více příznivců, ale i oslavy 190 let od zahájení stavby první koněspřežné železnice ve střední Evropě, přilákaly během letních prázdnin do malebných jižních Čech stovky zájemců o železnou dráhu. Vrcholem železničních radovánek se stala sobota 22. srpna, kdy bohatý program kromě railjetu, defilé lokomotiv či jízdy koňkou završila hraná scénka rekonstrukce slavnostního výkopu při začátku budování dráhy.



KOŇKA. V hornorakouském Kerschbaumu se na půlkilometrové trati rozjela věrná kopie jubilující koněspřežky. Zájemce přilákala i návštěva muzea.

O víkendech od 18. července do 9. srpna se v jižních Čechách konalo již poosmnácté Šumavské léto s párou s historickými vlaky Českých drah, které jezdily z Černé v Pošumaví do Nového Údolí a zpět. Ve vlaku, v jehož čele statečně supěl Kafemlejnek, nebyli parní stroj 310.093, byly řazeny historické vozy 3. třídy s plošinkami, bufetový a také otevřený vyhlídkový vůz. Větší na spojů byla zcela vyprodána hlavně rodinami s dětmi. Parní vlak, pojmenovaný po slavném šumavském fotografovi Josefu Seidlovi, svezl zájemce po břehu lipenského jezera, aby u Nové Pece zamířil do Národního parku Šumava, kde sledoval tok řeky Vltavy v její nejkrásnější partii – uvnitř šumavských slatí.

Navíc se železniční fanoušci mohli v Nové Peci pokochat zbrojením parní lokomotivy. U romantické lesní železniční křižovatky Černý Kříž se parní vlak pomalu vydával údolím Studené Vltavy do Stožce, obce proslavené největší pytláckou bitvou v dějinách a také dřevěnou vyřezávanou kaplí. Ve Stožci si navíc na své přišli fotografové, kteří si zdokumentovali zbrojení parního stroje. „Naši zákazníci mohli využít z Nového Údolí také návazný speciální autobus ČD Bus Šumava, který je zavezl až na vrchol Třístoličníku, respektive Dreisesselbergu, jehož vrchol o výšce 1 333 metrů nad mořem se tyčí přímo na česko-německých hranicích,“ říká ředitel ROC České Budějovice Jiří Kafka.

Výročí koňky s párou i modernou Jízdu několika zvláštních vlaků si předposlední srpnovou sobotu národní dopravce připomněl neuvěřitelných 190 let od zahájení stavby koněspřežné želez-

nice z Českých Budějovic do hornorakouského Lince, jež se stala první svého druhu v kontinentální Evropě. Budovat se začalo ve Výhni u Netřebic v červenci 1825 a na dráze započal provoz v letech 1827 až 1836. Veřejnost se mohla na oslavě svěřt přímo z Prahy, Plzně či Českých Budějovic současnou chloubou českého národního dopravního – jednotkou ČD railjet nebo naopak parním spojem, který z jihočeské metropole až do Summerau v sousedním Rakousku vedl Štokr 556.0506. V obci Kerschbaum v Horním Rakousku byl umožněn volný vstup do tamního muzea koněspřežky, včetně jízdy koňskou železnici po zhruba půl kilometru dlouhé trati. V Kaplici také nechyběl Vlášek Hráček a Kinematovlak.



HORKÁ NOVINKA. O tom, jaký význam měly oslavy pro rakouské partnery, svědčí i to, že jednotku Cityjet ukázali v Summerau veřejnosti dříve než ve Vídni.



Zastávka Bujanov ožila veselím

Centrem oslav se na české straně stala zastávka Bujanov s tamním malým muzeem historie koněspřežné dráhy, kde byl připraven program pro velké i malé. Od třetí hodiny odpolední návštěvníky zaujalo komentované defilé lokomotiv převážně moderní trakce. Malí



VESELÍ. Organizátoři oslav pojali akci s velkou nadsázkou. Císař s chotí by se prvního výkopu stavby zúčastnit nemohli, teď ale zvládli i prohlídku railjetu.

i velcí mohli obdivovat railjet, po němž následovala dvouzdrojová lokomotiva řady 218 a ze stejné stáje dceřině společnosti ČD Cargo dvousystémová lokomotiva řady 340 a modernizované Eso řady 363.5, jež v krátké chvíli dostihl Štokr s pěti vozovými soupravami. Necelých šest minut byla pauza na oddech a po ní se „přivalili“ Čmelák řady 771 s nákladními vozy řady Eas. Defilé uzavíralo Eso řady 363. „Doprovodné akce se konaly současně na dalších sedmi místech, mezi kterými se dalo cestovat v Čechách i Rakousku po železnici nebo kyvadlovými autobusy. Organizace perfektně klapla, za což patří obrovský dík nejen všem našim zaměstnancům, ale i rakouským kolegům, kteří nám velmi pomohli,“ upřesnil Kafka.

Akce v duchu c. a k. mocnářství Ve Výhni u Netřebic nedaleko Kaplice se letos poněkud netypicky setkali rakouský mocnář František Josef I. s císařovnou Sissi. Ty si včetně jejich doprovodu s gusem zahráli rakouští herci a naopak českého inženýra Františka Antonína Gerstnera a zástupce železniční společnosti ztvárnili čeští ochotníci.

Šlo o určitou uměleckou nadsázkou, v realu totiž k tomuto setkání nemohlo dojít, neboť akt prvního výkopu se uskutečnil 22. července 1825, kdy panovníkovi do narození scházelo ještě celých pět let. To ale divákům věrně provedené scénky

vůbec nevadilo. „Ve scéně si zahrál i originální ryč, který byl na památku slavnostního výkopu uchován a dodnes je v držení rakouského muzea c. k. první privilegované železniční společnosti v Kerschbaumu. Byl samozřejmě vystaven pouze k prohlédnutí a fotografování, a ten, který použili herci, bude na památku uložen ve stejném muzeu,“ vysvětlil Jiří Kafka.

Blížkost Čechů s Rakusy byla příznačná i na malé slavnosti se stylovou místní hudební skupinou v přechodové stanici Summerau. Po zdavících si bylo možné prohlédnout jak railjet, který do Summerau přijel poprvé v historii, a naopak čeští hosté si měli možnost „osahat“ nejnovější regionální vlak pro rakouské spolkové dráhy Cityjet, jehož prototyp měl v Horních Rakouských předpřeměru. „Jsem spokojený, že jsme si v dnešní den mohli připomenout nejen společnou historii, ale zároveň prezentovat naše nejmodernější vlaky. Účastníci oslav viděli náš nejnovější Cityjet na předpřeměře v Summerau dokonce o den dříve než byl oficiálně předveden rakouské veřejnosti ve Vídni,“ rozhodl oslavy regionální manažer ÖBB pro Horní Rakousy Paul Sonnleitner.

MARTIN HARÁK



Více fotografií a video z akce najdete na webu zeleznicar.cz.

Tradiční expresy odvezly milovníky pěnivého moku

Hlahol, zpěv, staccato kolejnič a hlavní potoky piva. Takové byly tradiční slavnosti rodinného pivovaru Chodovar v Chodové Plané, kam České dráhy odvezly dvěma páry zvláštních vlaků stovky návštěvníků oslav. Karlovarský i Plzeňský Chodovar expres vyjel v sobotu 22. srpna již podesáté.

Hektorem přes Bečov, Bangli přes Tachov

Stejně jako v předchozích ročnících jely zvláštní spoje nezvyklými trasami. Plzeňský Chodovar expres vedený strojem 742.385 ČD Cargo se z plzeňského hlavní nádraží vydal osm minut před půl devátou a jeho cesta vedla přes Staňkov, Horšovský Týn, Tachov a Planou u Mariánských Lázní. Karlovarský vlak piva a zábavy, v čele s tradičním historickým malým Hektorem T 435.0145, vyrazil z lázeňského města v deset dopoledne, projel po trati číslo 149 vedoucí působivým údolím říčky Teplé a přivezl i cestující

z Mariánských Lázní. Cílovou destinací obou vlaků se stala Chodová Planá, kde se kolem poledne sjely u ostrovního nástupiště. Zatímco se zhruba dvě stovky cestujících (na některých z nich bylo znát, že náklonnost k místní značce projevíli již cestou) přesouvaly do areálu pivovaru Chodovar, na personál vlaku, tradičně posílený řadou dobrovolníků, čekalo ještě „otočení“ souprav pro



Část osazenstva začala slavit již cestou do Chodové Plané. FOTO AUTOR (2X)

večerní cestu zpět a jejich „uklizení“ na manipulační kolej. Stanici, kde běžně zastavují jen osobní vlaky, ten den totiž čekal nebývalý provoz. Pro lepší dostupnost oslav i dalších návštěvníků, kteří se rozhodli využít jiných než zvláštních vlaků, v Chodové Plané zastavilo pět rychlíků a dva spoje SuperCity Pendolino (SC 512 a SC 506).

Pod dohledem četníků a Michala Kavalčíka

Od jedné hodiny po poledni, kdy byly tradiční slavnosti zahájeny, se začaly plnit stoly v pódia a v pivovarské zahradě, včetně tradičního, ajznboňáckého. U něj se (opět tradičně) sešli Vladimírové (Vladimír Omelka a Vladimír Kostelný, obchodní ředitel ROC Karlovy Vary, ROC Plzeň) jako zástupci národního dopravní, „druhou stranu“ zastupoval Josef Hendrych, náměstek generálního ředitele SŽDC pro řízení provozu a Pavel Koucký, personální šéf správce infra-

struktury. V tradiční sestavě došlo rovněž na tradiční přátelské špičkování na téma infrastruktura versus zájmy národního dopravní i na tradiční zinscenovanou kontrolu ajznboňáků četnickou pátračkou alias členy historického spolku SOS Falknov nad Ohří. Z pódia se zahradou nesl tradičně svérázný projev Michala Kavalčíka. Že nevíte, kdo to je? Určitě ano, jen tuto ikonu trochu drs-



Karlovarský Chodovar expres opět náležal i na cestu romantickou trasou.

nějšího humoru znáte pod uměleckým jménem Ruda z Ostravy.

Tradičně pestrý byl i následující program, kde se opět hledal Rytíř a Rytířka Chodovaru (muž a žena nejrychleji polknoucí pívni obsah tupláku, resp. půllitru), heligonka a vystoupení několika těles. Hvězdou večera se (tentokrát netradičně) stal Ondřej Hejma a Žlutý pes, čtyřlístníky zase rozpochybovala Lucie Revival. Když nastal čas jít domů, cestující se spořádaně zvedli a tradičně odkráčeli (pár jich bylo tradičně neseno) na nádraží, odkud odjely oba Chodovar expresy po tradičních trasách zpět do Plzně, resp. Karlových Varů.

A pokud se vám zdá, že výraz „tradičně“ je v tomto textu nadužíván, nemýlíte se. Nicméně není to chyba autora, editora ani korektora, v tomto případě je tradice známkou skvělého piva i zábavy. Některé věci se prostě nemusí měnit. Takže za rok (tradičně) v Chodovar expresu na viděnou! **VÁCLAV RUBEŠ**

Cargo

KRÁTCE

Výluka u Trutnova odklonila vlaky

Rozsáhlá výluková činnost na síti SŽDC se nevyhnula ani Podkrkonoší. Od 23. června do 14. srpna 2015 se uskutečnila nepřetržitá výluka tratí Jaroměř – Staroč – Trutnov střed. Při ní se zrekonstruovala část tratových koleje, zmodernizovaly některé přejezdy a zastávky. Nepřetržitá výluka si vyžádala zavedení odklonové vozby v trase Jaroměř – Stará Paka – Kunčice nad Labem – Trutnov. Po odklonové trase byl veden zpravidla jeden pár manipulačních vlaků. Ty byly pro urychlení vedeny v motorové trakci již z Hradce Králové. Na trati přes Starou Paku jsme však mohli potkat i uhlé vlaky. Ty byly z odesílacích stanic Světec a Třebušice řazené na normu max. 1 760 tun a po přeprahu v Jaroměři dopraveny na dvě části do elektrárny. V případě nahromadění zátěže nebo při zpoždění uhlých vlaků byly zaváděny mimořádné odklony. ČD Cargo si operativně poradilo i s neplánovaným prodloužením výluky, která měla původně skončit 10. srpna ve večerních hodinách a byla prodloužena až do pátku 14. srpna. Důvodem prodloužení výluky byla velká horka, při kterých nemohly být prováděny některé, například svářečské práce. Pozitivní skutečností je, že na realizaci některých výlukových prací se spolupodílelo i ČD Cargo, konkrétně středisko logistických služeb v Trutnově patří pod provozní jednotku Česká Třebová. Naše jeřáby zajišťovaly v některých stanicích manipulaci s kolejovými poli, s betonovými prefabrikáty a dalšími materiály. To vše jako subdodávku pro stavební firmu Strabag. (čdc)

ČD Cargo i v prvním pololetí obstálo

Největší dceřiná společnost Českých drah společnost ČD Cargo dosáhla v prvním pololetí 2015 zisku před zdaněním dle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ve výši 174 mil. Kč. Z pohledu hospodaření segmentu nákladní dopravy, kam řadíme i dceřiné společnosti ČD Cargo, a. s., bylo za první pololetí dosaženo zisku po zdanění ve výši 216 mil. Kč. V 1. pololetí ČD Cargo bojovalo na liberalizovaném trhu železniční nákladní dopravy se stále silící konkucí ostatních železničních dopravců v rámci přeprav ucelených vlaků a svádělo nerovný boj se silniční dopravou v segmentu jednotlivých vozových zásilek. „Pololetní výsledky hodnotím v zásadě pozitivně a odrážejí stávající možnosti firmy. A to i přesto, že se výsledek nedosahuje úrovně loňského roku. Musíme si uvědomit, že konkurenční prostředí je v nákladní dopravě rok od roku silnější. Z pohledu českých účetních pravidel se tak individuální výsledky ČD Cargo v pololetí pohybují na úrovni vyrovnaného hospodaření,“ konstatoval předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednářik. Za první pololetí ČD Cargo přepravilo 32,9 mil. tun zboží, což je o cca 1,3 mil. tun méně než v loňském roce. „Ztratili jsme přepravní objemy jednotlivých vozových zásilek. Nízké ceny nafty ještě více zvyšují kamionovou dopravu, takže mnohdy nejsme schopni nabídnout konkurenceschopnou cenu. Naopak v segmentu ucelených vlaků jsme mírně nad plánovanými přepravními objemy, postupně se také zvyšuje přepravní aktivita dceřiných společností v zahraničí a to je pozitivní,“ doplnil Bednářik. Přepravy jednotlivých vozových zásilek vážou velké množství kapacit a jsou pro ČD Cargo nerentabilní. Kvůli tomu společnost prošla restrukturalizací, nyní se však pozitivní trend předchozích období zastavil. (red)

NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



NÁKLAD. Přeprava dřeva patří vedle uhlí na západě Čech mezi nejvýznamnější zakázky společnosti ČD Cargo.

FOTO MICHAL ROH ML.

Karlovarský kraj: prim hrají dřevo, šrot i minerálky

Karlovarský kraj vznikl rozdělením bývalého Západočeského kraje. Jeho rozloha je 3 314 km², což představuje 4,25 procenta rozlohy České republiky. Železniční síť tvoří cca 430 km tratí, jejichž správu a údržbu zabezpečuje až na výjimky SŽDC. Necelá stovka kilometrů je dvoukolejná, elektrický provoz je možný na 140 km tratí. Na území kraje realizuje ČD Cargo řadu zajímavých přeprav, nejvýznamnější si nyní představíme.

Elektrizovaná dvoukolejná trať Chomutov – Karlovy Vary nabízí dostatečně kapacitní spojení z vnitrozemí (seřaďovací stanice Most) k západní hranici s Německem. Další zmodernizované tratě, včetně např. zkrácení jízdní doby nákladních vlaků, přineslo dokončení modernizace 3. tranzitního koridoru. Mimo výše uvedené tratě existuje v oblasti Sokolovska poměrně rozsáhlá síť důlních železnic normálního rozchodu akciové společnosti Sokolovská uhelná.

Přes milion tun sokolovského uhlí ročně

Jedním z nejvýznamnějších obchodních partnerů ČD Cargo v Karlovarském kraji je již zmíněná těžební společnost Sokolovská uhelná. I přes výrazný pokles těžby ve zdejší pánvi zajišťuje ČD Cargo přepravy více než 1 mil. tun sokolovského uhlí ročně. To z přípojné stanice Nové Sedlo u Lokte putuje nejen k tuzemským odběratelům, ale i do zahraničí, např. na Slovensko nebo do Maďarska. Jako zajímavost můžeme uvést, že sokolovské uhlí se dnes nepřepravuje jen ve výsypných vozech Falls, ale do teplárny v Plzni míří také v kontejnerech Inno freight.

Vlakem jsou přepravovány i další nerostné suroviny, jako např. živec nebo kaolin. Firma KMK Granit těží živec (surovinu pro výrobu keramiky) v blízkosti obce Krásno. Odtud část vytěžené suroviny dopravuje nákladními automobily do Chodova, kde je živec překládán do železničních vozů a v ucelených vlacích odesílán především zahraničním odběratelům. Z Božičan se přepravuje kaolin. Dříve významný zákazník Lasselsberger, a. s. – divize suroviny ve Skalné, nakládající jíly v nákladních na trati Tršnice – Luby u Chebu, dnes bohužel využívá spíše silniční dopravu.

Šrot do Německa shromažďujeme v Chebu

Komoditou nakládanou v poměrně velkém rozsahu v řadě míst po celém kraji je kovový odpad. V případě přeprav železného šrotu je ovšem nutné zmínit poměrně zajímavou službu, kterou již několik let nabízí ČD Cargo dvěma svým zákazníkům ve stanici Cheb. Sem směřují zásilky s kovovým odpadem z celé republiky, zde se shromažďují, řadí a pak ucele-

ně předávají do Německa. V jednom případě jsou dopravovány soukromým dopravcem SWT (Stahlwerke Thüringen), ve druhém případě se shromažďují pro zákazníka Badische Stahlwerke a jsou přebírány k dopravě německým národním dopravcem DB Schenker. Tato spolupráce je výhodná pro všechny zúčastněné strany.

Když už jsme se dotkli mezinárodních přeprav, na území Karlovarského kraje se nachází několik železničních hraničních přechodů, z nichž však větší význam pro nákladní dopravu má pouze přechod Cheb/Schirnding. Přes ten ročně směřuje do zahraničí cca 700 tisíc tun zboží, především již zmínovaného železného šrotu, automobilů, betonových výrobků nebo chemických produktů. Do České republiky nebo i v tranzitu dále do zahraničí je přes Cheb dopravováno cca 500 tisíc tun zboží (hutní produkty, chemické produkty, prázdné vozy). S jistotou dávkou nostalgie je možné konstatovat, že doby kontejnerových vlaků směřujících přes Cheb do zahraničí, stejně jako ucelených vlaků s uhlím pro elektrárnu v nedalekém Arzbergu, jsou minulostí. Přesto mezinárodní nákladní doprava v Chebském výběžku neztrácí svůj význam. Hraniční přechod v blízkém Vojtanově je v současné době využíván spíše pro osobní dopravu, nákladní vlaky tudy projíždějí jen mimořádně, např. při výlukách.

Přepravujeme i minerální vody

Významnou část plochy Karlovarského kraje zaujímají lesy. Je proto samozřejmé, že své služby nabízí ČD Cargo i lesním společnostem zde působícím. Nejvíce dřeva se do železničních vozů naloží v Bochově, Stráži nad Ohří, Štědré nebo Toužimě. První jmenovaná nákladnice leží na trati Protivec – Bochov, na které je od 31. května 1996 zastavena osobní doprava. Nezanedbatelný podíl na přepravě této komodity mají zásilky naložené v Sokolově – je to dřevo, které se dříve nakládalo v Kraslicích ležících na trati soukromého provozovatele PDV Railway. ČD Cargo však dokáže zajistit i svoz z této soukromé trati. Významné jsou rovněž přepravy dřevní štěpky v kontejnerech Inno freight do plzeňské teplárny.

Zajímavostí, která si zaslouží zmínku v tomto článku, je přeprava minerálních vod Mattoni. Ta se již od roku 2012 uskutečňuje v relaci (Kyselka) – Vojkovice nad Ohří – Prostějov – (Mostkovice) ve spolupráci s dopravcem RAILSystém. Minerální voda Korunní vyvěrající ve Stráži nad Ohří je nákladními automobily přepravována do Obrnic, zde nakládána do železničních vozů a přepravována opět na Moravu, do Olomouce. MICHAL ROH



ZPÁTKY NA KOLEJÍCH. Minerální vody Mattoni jsou od roku 2012 znovu přepravovány po železnici. FOTO AUTOR

Kudy jezdí nákladní vlaky v regionu



Dostupné pouze v tištěné podobě

Traťové lokomotivy pro osobní dopravu v Evropě vymírají Nastává soumrak velkých dieselů?

Věci hráči na poli osobní železniční dopravy v Evropě v posledních letech hojně omlazují svůj vozidlový park ve všech kategoriích. S jednou výjimkou. Reč je o kdysi nepostradatelných výkonných motorových lokomotivách pro traťovou službu. Jejich počty rok od roku klesají a objednávky na stroje tohoto určení se u výrobců rozhodně nehromadí. Zdá se, že epocha velkých dieselů v čele osobních spojů končí. Co vyhání tyto mohykány z kolejí Evropy?

V roce 2015 České dráhy rozjel řadu nových jednotek řady 755, které nahradí zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.



LEGENDA. Nová řada 755 nahradí zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.

Finanční priority. Někdy se zdá, že vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.



ZAČÁTEK KONCE. Po dohodě o výměně zastaralých jednotek řady 750 za nové jednotky řady 755. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.

Uplatnění. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.

Nepříjemný sen o řadě 755. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.



RAKOUSKO. Především jsou řady 755 v provozu v Rakousku. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.



VÝVOJ POČETNÍHO STAVU KLÍČOVÝCH ŘAD MOTOROVÝCH LOKOMOTIV ČD PRO TRÁŤOVOU SLUŽBU

Řada	Stav	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16*
749	Traťová služba	8	15	6	6	0	0	0	0	0
	Provozní stav	42	33	26	27	19	15	8	4	5
750	Traťová služba	1	3	3	3	0	0	0	0	0
	Provozní stav	12	10	10	17	0	4	1	0	0
750,7	Traťová služba					14	17	18	18	18
	Provozní stav					14	19	19	19	19
754	Traťová služba	39	36	35	35	34	29	22	22	23
	Provozní stav	64	64	60	62	64	61	53	46	46

Prakticky všechny výkonné lokomotivy v čele osobních spojů v Evropě jsou zastaralé. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.



REINARBEIT. Nová motorová vozidla na území České dráhy nahradí zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.

Prakticky všechny výkonné lokomotivy v čele osobních spojů v Evropě jsou zastaralé. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.



POLSKO. Do 160 modernizovaných jednotek řady S145 přišlo například.

Výhledy na budoucnost. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.



Věpřarčsko a Benešov chybí. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.

Také německé železnice uplatňují v čele osobních spojů v Evropě zastaralé lokomotivy. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.

Prakticky všechny výkonné lokomotivy v čele osobních spojů v Evropě jsou zastaralé. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.

Výhledy na budoucnost. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.

Prakticky všechny výkonné lokomotivy v čele osobních spojů v Evropě jsou zastaralé. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.

Věpřarčsko a Benešov chybí. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750. Tyto lokomotivy jsou výkonné a spolehlivé, ale jejich výroba byla zastavena už před desítkami lety. V současnosti se jedná o poslední vyrobené kusy této série. Vzhledem k tomu, že tyto lokomotivy jsou stále v provozu, je jejich výměna poměrně drahá. České dráhy se proto rozhodly pro nákup nových jednotek řady 755, které budou nahradit zastaralé jednotky řady 750.

Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

Noční spoje na Slovensko hrají barvami omlazených lůžkových vozů



FOTO 2M (4x)



Od poloviny srpna jsou postupně do souprav spojů EuroNight 444 a 445 Slovakia zařazovány modernizované lůžkové vozy řady WLABmee²⁰⁰ NG společnosti WAGON SERVICE travel. Vozy zakoupila tato slovenská společnost od ruského národního dopravce RŽD, kde nosily označení WLABmee⁶², v červnu 2015. Vozy následně podstoupily modernizaci, repasi a technické revize v ŽOS Vrútky a ŽOS Trnava. Nyní je již využívají naši cestující, přičemž servis na jejich palubách poskytuje společnost Wagon Slovakia Košice.

Vozy WLABmee⁶², ze kterých modernizovaná řada vychází, byly vyráběny v 90. letech v tehdejší východoněmecké vagone Waggonbau Görlitz (dnes Bombardier Germany) a již z původní výroby šlo o moderní konstrukci.



Jsou například vybaveny podvozky GP200 s maximální rychlostí 200 km/h. Disponují klimatizací nebo toaletami s uzavřeným systémem. Nový slovenský majitel se během modernizace zaměřil na další vylepšení, na palubě jsou zcela nové chladničky a vnitřní vybavení, například koberce, matrace nebo zařízení oddílu průvodce.

Nejviditelnější změnou je ale celkový redesign vozů, jehož autorem je známý český dopravní architekt Patrik Kotas. Ten stojí mimo jiné též za barevným ře-

šením českého Pendolina, designem vagonů pražského metra typu M1 nebo několika pražských tramvajových zastávek a stanic metra.

Zajímavostí jsou velká stylizovaná písmena WL na skříni vozu, které nevycházejí z názvu majitele nebo provozovatele služeb na palubě, jak by se mohlo na první pohled zdát. Jsou odkazem na jednu z nejstarších společností v oboru – Wagon Lits, která stála za luxusem slavného Orient Expressu a určila označení vozů zvláštní stavby WL.

WLABmee²⁰⁰ NG v číslech

Délka (přes nárazníky) – 26,4 m
Hmotnost (obsazený vůz) – 61 t
Konstrukční rychlost – 200 km/h
Brzdový systém – KNORR KE-PR-Mg(D)
Obsaditelnost – 33 osob (11 oddílů)
Počet lůžek v oddíle – 1 až 3

Slovakia jezdí v jednotném složení

Novinka je konstrukčně totožná s vozy slovenského národního dopravce ZSSK. Ty k nám pravidelně zajíždějí na spojích EuroNight 444 a 445 Slovakia již několik let a po doplnění o nové vozy WAGON SERVICE travel tak bude souprava EN 444/445 sestavena z vozů této jednotné řady. Na rozdíl od vozů ZSSK a dřívě zakoupených vozů WLABmee⁶² se tato novinka liší zmíněným výrazným designem, který upoutá cestující především v interiéru (přehlednější navigace kupé, kdy jsou jednotlivé dveře oddílu řešeny odlišnými barvami).

Uvolněné lůžkové vozy řady WLABmee⁶² Českých drah s klimatizací, vakuovými toaletami a rychlostí 160 km/h, budou z řazení EN 444/445 přesunuty na výkon R 442/443 Bohemia. Tím bude sjednocen nabízený standard na nočních vlacích mezi Českem a Slovenskem a poslední neklimatizované lůžkové vozy řady WLABmee⁶² Českých drah, pocházející z roku 1985, zůstanou ponechány jen jako záloha pro mimořádnosti a pro sezónní výkony. **ALEŠ KUČERA**

Vylepšené „velkoprostory“ míří do zkušebního provozu

První dva prototypy modernizovaných velkoprostorových vozů řady Bďpee³³ Českých drah z produkce Pars nova Šumperk (člen skupiny Škoda Transportation) budou nasazeny ve zkušebním provozu. Cestující se s nimi budou moci setkat v dálkové dopravě na trati Praha – Plzeň – Cheb. Po ukončení zkušebního provozu s cestujícími, které se očekává v průběhu letošního podzimu, by měly být zařazeny do souprav dálkových spojů na linkách Praha – Brno – Bratislava – Budapešť, Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda a Praha – České Budějovice – Linz. Prototypy jsou součástí kontraktu, který národní dopravce uzavřel na podzim roku 2014 jako výsledek otevřeného výběrového řízení. Vylepšení se dotkne celkem 62 vozů. První série čítající 31 kusů bude předána do provozu do konce března 2016, na ni naváže 2. série zahrnující modernizaci zbývajících 31 vagonů v rámci opce.

Zásadní modernizace vně i uvnitř vagonů

Modernizace se výrazně dotkla jak technických parametrů vozů, tak interiéru. Zachován zůstal koncept uspořádání se-

dadel proti sobě po čtveřicích. Ta jsou však zbrusu nová a na rozdíl od minulosti jsou mezi nimi rozkládací stoly. Práci na notebooku nebo s dalšími elektronickými přístroji umožní elektrické zásuvky 230 V. O průběhu cesty informuje nový audiovizuální systém. Původní polosopuštěcí okna byla nahrazena plnými s detemální sklem, interiér vo-

zu je totiž plně klimatizovaný. Samozřejmě rekonstrukce jsou dvě vakuové toalety. Pro přepravu jízdních kol je určen prostor na jedné straně vozu s celkem pěti háky.

Snazší nástup do vozů a přechod mezi nimi umožňují nové nástupní předsvně a mezivozové dveře s elektro pneumatickým pohonem. Významným bezpeč-

nostním prvkem je blokování dveří za jízdy které je navíc vybavené i možností tzv. selektivního odblokování dveří při zastavení vlaku. Dveře tak mohou být blokovány i po zastavení vlaku a jejich otevření je možné po odblokování strojevodoucím nebo doprovodem vlaku pouze na straně nástupiště, podobně jako v moderních jednotkách.

Rychleji o 40 km/h

Velice významnou změnou je zvýšení maximální rychlosti vozů ze 120 na 160 km/h. Tomu odpovídá nový účinnější kolejničový a elektro pneumatický brzdový systém. Vůz dostal modernější elektrickou výzbroj, například baterie a centrální zdroj energie. Zvládá komunikovat přes WTB sběrnici, což umožňuje provoz s řídicími vozy. Dalším aspektem, důležitým pro provoz v zahraničí, je splnění konstrukčních podmínek pro provoz v tunelech o délkě do pěti kilometrů.

Po úspěšných typových zkouškách nutných pro schválení změny na drážním vozidle začne pro první dva rychlíkové vozy pro mezistátní dopravu další fáze zkoušek a schvalování, a to v rámci tzv. zkušebního provozu s cestujícími. Prvním dvěma vozům udělil Drážní úřad povolení ke zkušebnímu provozu s cestujícími. Ten probíhá na vlacích R 750/751 Úhlava, Rx 758/759 Křivoklát a Rx 766/767 Egrensis na trati Praha – Plzeň – Cheb. Poté dojde k vyhodnocení a následovat bude příprava na konečné povolení k provozu tak, aby rutinní provoz mohl být zahájen počátkem roku 2016.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ



STÁLE ON-LINE. Práci na notebooku nebo s dalšími elektronickými přístroji umožní elektrické zásuvky 230 V. FOTO PARS (2x)





VIADUKTY. Na trati se nachází šestice velkých mostů o celkové délce přes třináct kilometrů.

FOTO DB (2x)

Lipsko – Erfurt zrychluje Megaprojekt míří do cílové rovinky

Už za několik měsíců, přesněji v prosinci letošního roku, bude zahájen komerční provoz na nové vysokorychlostní trati spojující Lipsko a Halle s Erfurtem. Jde o další významný dílek velkého projektu Německá jednotka 8 (VDE 8), který má spolu s dalšími projekty v Bavorsku umožnit dosáhnout cestovního času 4 hodiny mezi Berlínem a Mnichovem. DB předpokládá, že tímto zkrácením přiláká další cestující do vlaků, a dosáhne tak čtyřicetiprocentního podílu na trhu osobní dopavy mezi oběma velkoměsty. To by bylo dvakrát více než v roce 2012.

Nová vysokorychlostní trať je budována pro smíšený provoz osobní a nákladní dopavy. Rychlovlaky budou moci dosahovat rychlostí až 300 km/h, což dosud nebylo u vysokorychlostních tratí se smíšeným provozem příliš obvyklé. Testovací soupravy tak musely v uplynulých měsících prověřit kvalitu trati při rychlostech až 330 km/h (maximální rychlost + 10 %). Zátěžové

zkoušky se pak prováděly dvěma nákladními soupravami najednou, každá vážila tisíc tun. Trať měří 123 kilometrů, z toho 23 kilometrů mezi Lipskem a Cröbers u Halle bylo uvedeno do provozu již před několika lety. Přestože tento úsek není stavebně tak náročný jako poslední etapa projektu VDE 8 mezi Erfurtem a Norimberkem, nachází se zde řada významných umělých staveb.



Úsek Lipsko – Erfurt je již dokončen. Rutinní provoz začne v prosinci 2015.

Přes nivu po šestikilometrovém mostu nedaleko Halle

Na trase se nachází šestice velkých viaduktů o celkové délce přes 13 kilometrů. Rekordmanem je Saale-Elster-Talbrücke, který překonává nivu na soutoku řek Saale a Elster nedaleko Halle. Jeho hlavní rameno má délku 6 465 metrů, maximální výšku nad terénem 21 metrů a umožňuje rychlost 300 km/h. Navíc je na něm umístěna odbočka do města Halle s mos-

tem o délce 2 112 metrů, po kterém se může jezdit rychlostí až 160 km/h.

Na trati se nachází také trojice velkých tunelů. Nejkratší z nich Osterbergtunnel měří „jen“ 2 082 metrů, další dva tunely mají délku velmi podobnou. Bibra-tunnel měří 6 466 metrů, a nejdelší Finnetunnel má dokonce 6 970 metrů.

Stavba zcela přepíše jízdni řád DB

Otevření úseku projektu VDE 8 mezi Lipskem/Halle a Erfurtem má podstatně změnit jízdni řády v celé oblasti tzv. středního Německa a zasáhne také daleko do všech koutů spolkové republiky. Cesta mezi Lipskem a Erfurtem se má zkrátit o půl hodiny, ze 75 na přibližně 45 minut. Asi o 20 až 30 minut má být rychlejší i spojení Lipska a Frankfurtu nad Mohanem. Cestovní čas mezi oběma městy se tak přiblíží ke třem hodinám.

K ještě větší časové úspoře má dojít z Halle a Drážďan do Erfurtu a Frankfurtu nad Mohanem. Tyto úspory se mají pohybovat přibližně mezi 45 a 60 minutami. Například cesta mezi labskou metropolí Drážďany a Frankfurtem se má zkrátit z 5 a čtvrt hodiny na 4 a čtvrt hodiny.

Uvedením popisovaného úseku se projekt VDE 8 za více než 10 miliard eur (přes 270 miliard Kč) blíží do finále. První stavební práce na tomto koridoru začaly už v roce 1991 a dokončen má být v roce 2017 otevřením zbývajících vysokorychlostních tratí pro rychlost 300 km/h a části modernizované železnice na 230 km/h z Erfurtu do Norimberka. I po roce 2017 se však počítá s dalšími stavbami, které umožní projekt plnohodnotně využívat jak osobní, tak nákladní dopravou.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

KRÁTCE

ŠVÝCARSKO

Maketa interiéru přinesla 270 podnětů

Stadler Rail vyrobil v měřítku 1:1 dřevěnou maketu interiéru budoucího rychlovlaku Giruno pro SBB, dosud označovaného jako BeNe nebo IC 250, a podrobil ji v první polovině roku testování. Toho se účastnilo více než 200 osob z řad odborníků a zájmových skupin. Ti si mohli vyzkoušet oddíl 1. a 2. třídy, prostory pro vozíčkáře, restaurační oddíl a stanoviště strojvedoucího. Výroba prvních vozů vlaku Giruno má odstartovat na začátku budoucího roku a na konci roku 2019 mají soupravy zajistit spojení Curychu a Milána. Cestovní čas se má zkrátit pod 3 hodiny. Jednotka má mít délku 200 metrů, kapacitu přibližně 400 míst k sezení a rychlost až 250 km/h. SBB si objednalo 29 vlaků. (Pešť)

NĚMECKO

Studená fronta zastavila vlaky

Extrémní vedra na počátku prázdnin v Německu vystřídalo prudké ochlazení doprovázené silným větrem. Studená fronta Siegfried tak zastavila na mnoha částech severní poloviny spolkové republiky veškerou dopravu. Na mnoha místech bylo poškozeno trakční vedení a blesky ochromily funkčnost stávek a celého zabezpečovacího zařízení. Tisíce lidí nemohly dojet do cíle a trávily noc na nádražích. DB nechala přes noc otevřené haly, čekárny a vlakové soupravy, ve kterých mohli cestující přečkat noc. Na hlavních tratích včetně vysokorychlostní spojnice Berlína a Hannoveru byla obnovena doprava až následující den odpoledne. (Pešť)

FRANCIE

Pařížská linka RER2 dostala stý vlak

Stý nový dvoupodlažní vlak typu MIO9 pro pařížskou městskou linku RER 2 předali zástupci konsorcia Alstom a Bombardier uživateli. Ten si v roce 2009 objednal 130 jednotek a v roce 2015 rozšířil objednávku o dalších 10 souprav. Ty jsou pětivozové. Každý vůz má trojici širokých dveří pro rychlý výstup a nástup. Kapacita jedné soupravy je až 2600 osob, maximální rychlost 120 km/h, ale konstrukce vlaku umožňuje rychlé rozjezdy a brzdění. Pařížská linka RER2 přepraví denně 1,2 milionu cestujících. (Pešť)

BRAZÍLIE

Vznikne mezi oceány 3 000 km dlouhá trať

Brazílská vláda navrhla na setkání reprezentantů Ruska, Brazílie, Indie, Číny a Jižní Afriky, aby tyto země vybudovaly železnici mezi Atlantickým a Tichým oceánem. Trať má být cca 3000 km dlouhá a vycházet z brazilského přístavu Paraguaná, přes Argentinu a Paraguay a končit v chilském přístavu Antofagasta. Cílem je zrychlení přepravy zboží mezi Jižní Amerikou a Čínou bez využití Panamského průplavu. Brazílie v současnosti jedná s Čínou o vedení železnice amazonským pralesem do Peru, které je však kritizováno ochránci přírody. (sh)

Příměstská trať v Maďarsku se modernizuje už tři roky

Extrémně velký počet výluk a nepřijemnosti s přestupováním na náhradní autobusovou dopravu během letních měsíců dělá vrásky na čele nejen cestujícím a železničářům v Česku, ale i v Maďarsku. Maďaři se ale navíc potýkají s jiným problémem. Jde o případ modernizace trati z Budapešti do Esztergomu (Ostřihomi) na severu Maďarska (v jízdni řádu označena jako trať č. 2 MÁV), kde se komplikace kvůli stavebním pracím protahují.

Plán počítal se dvěma roky

Trať vede z budapeštského nádraží Nyugati a překonáním Dunaje ještě v hlavním městě pokračuje na severozápad v mnoha obloucích na úbočí pohoří Pilis až dospěje do cílového Esztergomu. O modernizaci 53 kilometrů dlouhé jednokolejné trati se rozhodlo již v roce 2012 a velká výluka začala v červnu téhož roku. Tehdy ještě nikdo netušil, že po celé trati

vlaky nepojedou déle než tři roky! Původní plány na zprovoznění celého úseku počítaly s ukončením všech prací v dubnu 2014. Zpozdlilo se všechno, co mohlo: byly problémy s vykoupením pozemků, dlouho se čekalo i na studii proveditelnosti, studii o vlivu na životní prostředí, navíc se každá část výluky protáhla.

Na počátku bylo rozhodnutí, že trať bude elektrifikována, částečně zdvoukolejněna a vybavena novým zabezpečovacím zařízením. Docela smělé, dosud nevídané plány na příměstské železniční trati, která se do integrovaného systému Budapešti zapojila teprve na začátku nového tisíciletí, kdy se výrazně zlepšil komfort cestování nasazením nových motorových jednotek Desiro. Kromě toho ale infrastruktura trati zaostávala. Častými zpožděními z důvodu výpadků zastaralého zabezpečovacího zařízení byla „dvojka“ nechvalně známá. Další nevýhodou byla (a zatím stále je) nízká

rychlost kvůli náročným tratovým poměrům, kde zkrátka Desira nedosáhnou povolené maximální rychlosti. Elektrizace a následně nasazení moderních a dynamičtějších vlakových souprav (pravděpodobně další Flirty od Stadleru) má za cíl výrazněji snížit jízdni dobu, která aktuálně činí bezmála hodinu a půl na 53 kilometrů dlouhé trati.

Po třech letech opět v provozu, zatím bez elektrizace

Podle harmonogramu prací modernizace probíhá ve čtyřech etapách. Nejdříve se zmodernizoval úsek Pilisvörösvár – Piliscsaba (9 km), poté následoval úsek Piliscsaba – Esztergom (21 km). Další dvě etapy byly rozděleny na úseky Óbuda – Pilisvörösvár (11 km) a Rákospuszta – Óbuda (9 km).



BEZ DRÁTŮ. Stále tu jezdí motoráky, trakční vedení ještě nebylo nainstalováno.

da (9 km). Na trati vznikly i nové zastávky. První úsek, kde po roce a půl konečně začaly jezdit vlaky (od změny GVD v roce 2013), byl úsek Esztergom – Pilisvörösvár (30 km), který zůstal pouze jednokolejným a neelektrifikovaným. Kratší, ale vytiženější část trati, 23 kilometrů dlouhý úsek je z větší části dvoukolejný. Železniční most přes Dunaj v Budíně byl zmodernizovaný už v roce 2008–2009 a nová druhá kolej odbočuje za mostem.

Dlouho očekávaný posun nastal letos, kdy MÁV ohlásil zahájení zkušebního provozu od 20. srpna 2015. Přesto má tato pozitivní zpráva trpkou příchutí – motorová trakce zůstává, neboť tendr na elektrifikaci je kvůli průtahům modernizačních prací na začátku. Podle aktuálního jízdni řádu lze vyčíst, že vlaky jezdí v hodinovém taktu mezi 4. hodinou ranní a 23. hodinou večerní s jízdni dobou pod hodinu a půl.

GABRIEL KORCSMÁROS

NABÍDKA ČD TRAVEL



Turecko

Prodlužte si léto – Alanya, hotel Tac Premier****

Termín: 2. 10.–9. 10. 2015

Cena po dotaci: 10 500 Kč/dosp. osoba, dítě do 13 let za 4 450 Kč a zahrnuje ubytování na 7 nocí, all inclusive, leteckou dopravu včetně všech poplatků, komplexní cestovní pojištění.



Itálie

Toskánsko, Ligurie a Umbrie

POZNÁVACÍ ZÁJEZD

Termín: 27. 10.–1. 11. 2015. Cena: 5 790 Kč zahrnuje 3x nocleh se snídaní, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu

Cena nezahrnuje: vstupy, komplexní pojištění klienta (individuální pojištění pro cesty, pobyt a na storno zájezdu – 138 Kč), vlakovou dopravu
Možno za příplatek lehátko T6 (T4) Wien – Firenze a zpět.



Česká republika

Wellness hotel Babylon**** Liberec

1 dospělý + 1 dítě do 12 let 1 300 Kč/1 noc se snídaní

V ceně ubytování je také neomezený vstup do Aquaparku, Lunaparku, iQPARKU a iQLANDIE po celou dobu pobytu. Dynamická zábava vhodná pro celou rodinu. V případě, že hledáte relax a pohodu, využijte zvýhodněných cen vstupu do wellness centra na ploše 1 000 m².

Tato nabídka platí v libovolném termínu a libovolnou počtu dní až do 31. 10. 2015.



Slovensko

Turčianske Teplice – hotel Velká Fatra****

Celoročně balíček Harmonie za 9 360 Kč

V ceně: plná penze, vstupní lékařské vyšetření, 2 procedury/den, vstup do bazény a fitness, 3x3 hodiny vstup do akvaparku.



Bulharsko

Pomorie – Slunečné pobřeží a Svatý Vlas

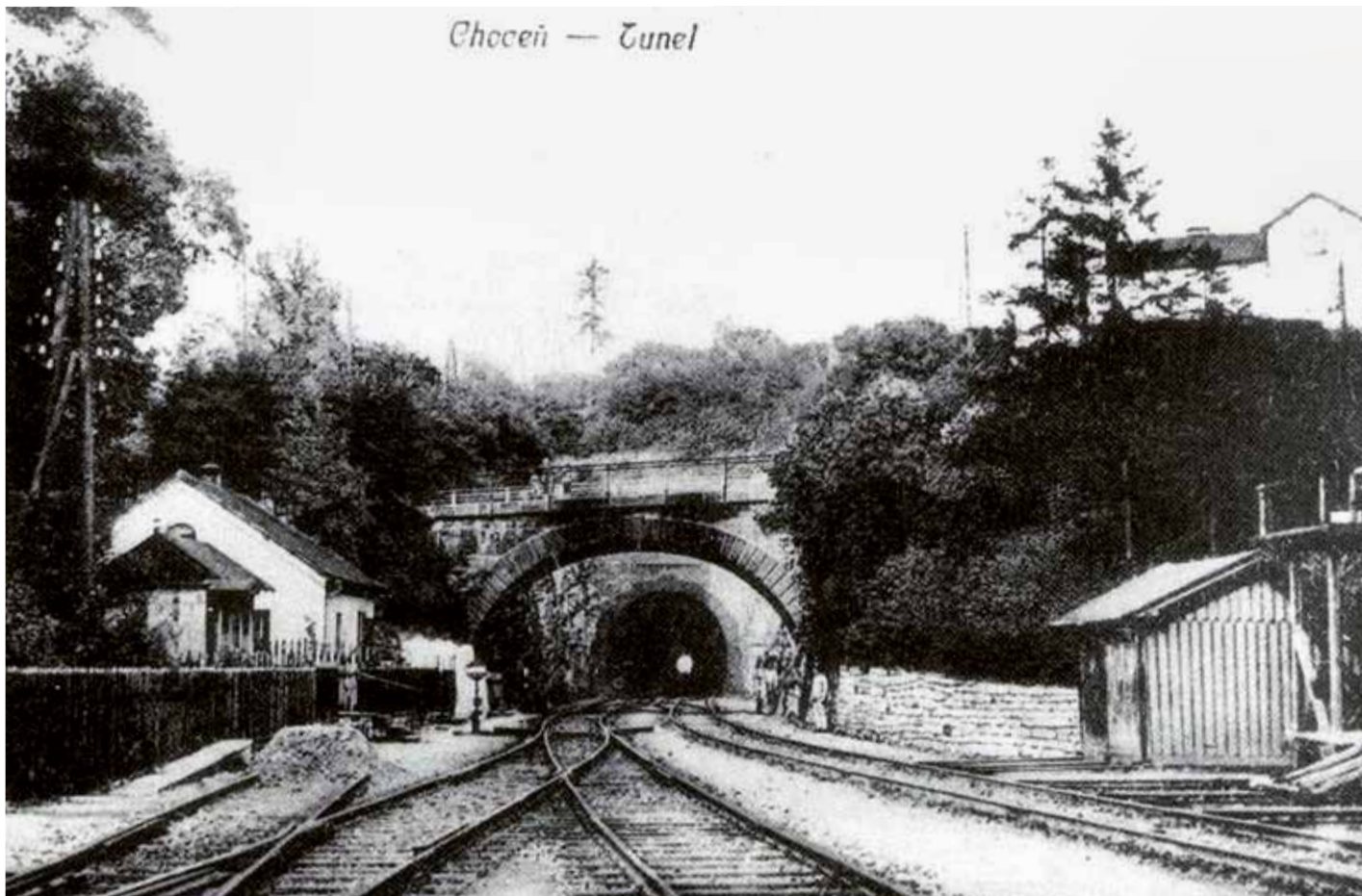
Termíny: 6. 9.–17. 9. a 10. 9.–17. 9. 2015, odlety z Prahy, cena s polopenzí od 5 500 Kč po dotaci (SŽDC, Cargo)

Většinou 2–4lůžkové pokoje s ledničkou, TV, vlastním soc. zařízením a balkonem. Všechny pokoje jsou klimatizované. Možnost stravy: all inclusive, polopenze nebo snídaně.

Cena zahrnuje: dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, ubytování, stravování, transfer z letiště na místo a zpět, služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, 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



CHOCEŇ. Osudové místo smrtelného úrazu Jana Pernera. Pohled od stanice k tunelu, který byl v 50. letech minulého století snesen.

Dvě výročí připomenou život otce našich železnic

Hned dvojí výročí si v letošním roce připomínáme ve spojení s významnou osobností našich železničních dějin. Tou není nikdo menší než Jan Perner, projektant i stavitel železničních tratí a také český vlastenec. Září je měsíc, ve kterém se před dvěma sty lety narodil i tragicky skonal v roce 1845 na jím budované dráze z Olomouce do Prahy ve věku pouhých 30 let. Všechna tato významná jubilea si připomeneme v sobotu 12. září v Pardubicích během Železničního dne Jana Pernera.



Oslavte s námi výročí průkopníka železnice

Sobota, 12. září 2015 – bohatý celodenní program před pardubickým nádražím (jarmark, koncerty, prezentace spoluprádající Dopravní fakulty Jana Pernera a další). Vzácností bude promítání filmů v nádražním kině Sirius, které je jinak opuštěno. Ve vestibulu nádraží se uskuteční výstava dobových dokumentů a fotografií a dobových oděních figurantů se (v 11.00) zúčastní odhalení základního kamene k počtému stavitele. Chybět nebude výstava modelářů a exkurze na ústřední stavědlo SŽDC. Na nástupištích 1A a 1B proběhne projekce v kinematovlaku a výstava lokomotiv a legiovlaku. Bohatý program je připraven v Museu Rosice nad Labem (výšlou na linku i dobových trolejbusů) a ve Východočeském muzeu Pardubice (Mašinkový víkend). V 10.51 by Pardubice měly přivítat parní vlak z České Třebové vedený parní lokomotivou 464.008. V dobových uniformách jej doprovodí členové Chornického železničního klubu. Zvláštní vlaky vyjedou také do Rosic a Slatiňan.

Kompletní program najdete na www.rokjana-pernera.cz. Pořadatelé jsou Společnost Jana Pernera, město Pardubice, Pardubický kraj, Univerzita Pardubice DFJP a České dráhy.



Lokomotiva 464.008 přezdívaná Ušatá po veze protokolární vlak. FOTO AUTOR

Vyhazov v Rusku

Po nedlouhé poznávací cestě po prvních evropských drahách v Bavorsku a Belgii a samozřejmě též v kolébce železnice – Anglii, nastoupil v červnu v Petrohradu práci na stavbě železnice do Carského Sela s platem 250 rublů. V listopadu 1836 byl ale po incidentu s ruským dozorcem propuštěn. Následovalo intermezzo ve Lvově, záhy jej opět přitáhla železnice. Dal se najmout na stavbu Severní dráhy císaře Ferdinanda, kde mimo jiné – pod vedením legendárních stavitelů Chegy a Negrelliho – prováděl závěrečnou přípravu úseku Břeclav – Brno a projektoval trasu Ostrava – Osvětím. Od počátku 40. let 19. století, kdy se ve stavbě železnic začal angažovat rakouský stát, vstoupil Perner do státních služeb. Na stavbě Severní státní dráhy se stal jedním ze

šesti vrchních inženýrů státní dráhy s báječným platem 1400 zlatých ročně. V červnu pracoval na návrzích trasování dráhy z Olomouce do Prahy a Podmokel (Děčína), konkrétně navrhoval trasu údolímí Labe a Vltavy. Na Olomoucko-pražské dráze dohlížel na projekty Česká Třebová – Kolín, řešil návrhy v úseku Pardubice – Praha a zajišťoval výstavbu nejstaršího pražského nádraží (dnešního Masarykova). Přimo naproti jeho staveništi, v Havlíčkově ulici 1025, měl kancelář.

Osud ho dohnal v Chocni

V srpnu 1845 přišla Pernerova velká chvíle, zároveň mu však sudičky začaly odpočítávat poslední dny života. Dne 4. srpna 1845 se se strojevodoucím Kašparem účastnil závěrečné zkušební jízdy, aby 20. téhož měsíce za obrov-



Motorové vozy Hurvínek se s oslavenci vyjadí do okolí Pardubic. FOTO AUTOR

ské pozornosti veřejnosti a médií s lokomotivou Böhmen dovezl první vlak do Prahy. Dne 9. září 1845 se vrchní inspektor Jan Perner vrátil z cesty na Moravu v prvním voze za lokomotivou. Vyhlížel neustále z okna a prohlížel si postup dokončovacích prací na dráze. Ve chvíli, kdy vlak vyjížděl z choceňského tunelu do nádraží, sestoupil na nejnižší stupínek schůdků vozu pomalu jedoucího vlaku a pohlédl zpět zřejmě na tunel. Tato chvíle se mu stala osudnou, neboť vzápětí narazil hlavou na sloup vrat u vjezdu na nádraží. Druhého dne po těžkém boji o život Jan Perner vydechl naposled ve věku pouhých 30 let. Pohřeb se konal v pátek 12. září 1845 v jeho rodných Braticích. Hold mu vzdala i milovaná železnice, na počest jeho života a díla byl z Prahy vypraven zvláštní vlak. MARTIN NAVRÁTIL

Ošelín: fototúra krajem přetnutým jedinou koridorovou kolejí

Není koridor jako koridor. Dvukolejka se stošedesátkou v rovině a polích je pro fotografa nuda, ale jsou úseky, které nic neztratily ze svého půvabu ani po modernizaci. Například trať Plzeň – Cheb, zejména úsek mezi výhybnami Ošelín a Pavlovice, kde trať vede složitým terénem v malebném údolí řeky Mže, stopou vedenou několika tunely, mosty a zářezy mezi skalami. Úsek mě delší dobu lákal k průzkumu a jednoho letního dne jsem svůj plán uskutečnil. Určil jsem tu i malý cíl – vyfotit příprěž Laminátek.



RYCHLÍK. Dálkové dopravě tady vévodí plzeňská rychlá Esa řady 362. Na snímku projíždí kolem bývalé hlásky Spálený vrch.

FOTO AUTOR (4x)

boušky spadne strom na trať. A všichni víme, jak najetí do pořádného kmenu může dopadnout...

Bouška nebo Laminátka? Ani jedno!

Teď je ale krásně, i když nějaké mraky na německé straně pozoruji. To už je tu ale Pendolino jedoucí z Bohumína. To jede viditelně rychleji než předešlý rychlík, v hledáčku pozoruji jak krásné „klopi“. Následně fotím další pražský rychlík a Laminátky mě stále napínají. Přesouvám se na třetí, dnes poslední místo s touhou chytit nějaký ten náklad. Cestou lesem se zvedá vítr, mraky jsou stále černější a jsou blíž. I kdyby nějaký ten náklad nakonec jel, světlo už na něj mít nebudu. Pro poslední místo využívám portál Ošelínského (52 metrů dlouhého) tunelu. Ve vzduchu začíná být dusno a vítr se opírá do stromů. Z dálky je slyšet hřmění. Bouška to ale není – zvuk se stále přibližuje a zní monotónně. Protože teď žádný osobní vlak jet nemá, začínám si dělat naděje. Připravuji foťák a s přibližujícím se dupotem kol se zvedá nervozita, co se zpoza oblouku vynoří. Chvilku napětí střídá radost. Nejsou to sice Laminátky s uhlím, ale stroj řady 363.5 ČD Cargo s plošinovými vozy. Přesto jsem spokojený a čas vyměřený pro Ošelín se vyplatil. Nezbyvá než se vrátit na nádraží. Už nějakou dobu doopravdy hřmí. Cestou překračuji tunel



Vytoužené Laminátky nejely, satisfakci ale bylo modernizované Eso 363.5.

Vyjíždím ranním rychlíkem z Prahy. Kvůli modernizaci uzlu Plzeň raději o hodinu dřív, abych stihl přípoj. Pak by byl Ošelín dostupný až odpoledne, což by bylo pro mou fotografickou výpravu nevhodné. Všechno ale klapne, a tak mi vychází i malá mezizastávka – slabou hodinku čekání na spěšný vlak chci trávit ve Stříbře, tedy necelou půlhodinku jízdy z Plzně. Jak se blížíme ke stanicí, stromy odkrývají úchvatné panorama města a většina cestujících, mě nevyjímaje, se kochá pohledem z okna.

Toto historické město leží skoro 400 metrů nad mořem a svůj název nese kvůli těžbě stříbra, která zde probíhala až do roku 1975. Odkazy na zašlou slávu však objevují hned kousek od nádraží. Směrem k Plzni je pod tratí štola Prokop a hornický skanzen, který hrdě udržuje zdejší hornický spolek. Za zmínku stojí také radnice, ta je postavena v renesančním stylu a zdobí centrum zajímavého města.

Chatařský ráj na břehu Mže

Vracím se na nádraží, zrovna když přijíždí můj spěšný vlak od Plzně a zároveň rychlík od Chebu. Každou hodinu tu křížují, což mi připomíná, že ač na koridoru, jsem prostě na jednokolejce. Svist píšťalky nahrazuje bzučení Plecháčů a za pár minut už jsme za Svojišínem, kde trať vede mnoha oblouky, rychlost zde nepřesahuje 90 km/h a pohled z okna vlaku ve mně vzbuzuje dojem, že jsme stále dál a dál od civilizace. Chystám se vystupovat a dvě starší dámy sedící opodál se diví, že někdo vystupuje zrovna tady. Záhy už charakteristický zvuk Plecháčů mizí ve skalních zářezech, kam



Doby dávno minulé připomínají torza strážních domků.



Skalní zářezy střídají tunely. Úsek prochází náročným terénem.

mám namířeno i já. Vyrážím po červené směrem k prvnímu místu. V údolí se nachází několik chatařských osad, jsou postaveny na obou březích řeky Mže. Slyším dunění, mostem nad údolím projíždí dvojice Laminátek s Wapkami směřující do plzeňské teplárny. Foťák jsem vyndat nestačil, a tak doufám, že limit dnešních zajímavých kousků nebyl ještě vyčerpán.

Spálený vrch, vzpomínka na dobu před „dálkovinou“

Konečně jsem na místě, které jsem si předurčil jako svůj cíl. Otevírá se mi pohled na jeden z mnoha mostů nad Mží a za ním typický strážní domek s číslem 306. Ten byl kdysi hláskou Spálený vrch. Svou činnost ukončila v 60. letech, kdy

celou trať zapojili do dálkového řízení, a stala se tak první „dálkovinou“ v Československu. A proč je většina trasy (Přiovaný – Lipová u Chebu), stále jednokolejná? Příroda si postavila hlavu a složité

ŠOTOINFO

Trať označená číslem 170 prošla optimalizací/modernizací v úseku Plzeň – Cheb v letech 2006–2011, a stala se tak součástí 3. tranzitního koridoru. Je vedena složitým terénem, převážně jednokolejně, dvukolejné úseky jsou pouze mezi stanicemi Plzeň – Přiovaný a Lipová u Chebu – Cheb. Elektrizace střídavou soustavou 25 kV 50 Hz proběhla v letech 1967–68, dálkové řízení provozu zabezpečovacím zařízením dodaným ze SSSR bylo vybudováno v letech 1964–1967. Až do roku 1989 (spuštění dálkového řízení úseku Praha – Kralupy n. Vlt.) šlo o jedinou „dálkovinu“ u nás.

úseky, jako třeba již zmíněné zářezy u Ošelína, nebo fakt, že z Mariánských Lázní trať kopíruje hranice Chráněné krajinné oblasti Slavkovský les, nedovolují trať zdvoukolejnit.

Až neskutečně ticho prořízne rychlík do Prahy. Sluníčko mi přeje, radost ze snímku podle mých představ je zcela na místě. Slunce se pomalu otáčí a vytoužené Laminátky pořád nikde. Přesouvám se na další místo, tam snad budu mít větší šanci. Na druhý fotoflek si musím pospíšet, čekání na nákladní vlak mě totiž zdrželo. Vystoupám lesem nad trať k polní silnici a přede mnou se ocitá nádherný výhled na oblouk a za ním les. Všimám si vykáčené části lesa v těsné blízkosti trati. Porost zmizel asi proto, aby se zabránilo situacím, kdy během

vrchem. Všimám si dalšího opuštěného strážního domku. Ve spojení s boufkou to ve mně evokuje téměř hororovou scénu, a tak přidávám do kroku. Na nádraží jsem za chvíli.

Legenda Západního expresu stále žije

Hlášení oznamuje příjezd spěšného vlaku, jenž mě má odvézt do Plzně. Jsem rád, že mě potáhne zdejší legenda, v čele soupravy je opět řada 242. Ta se na chebském rameni trati 170 proslavila především vzbou rychlíků a za totality Západního expresu z Prahy do Paříže. Lokomotivy 230/240 jsou tu známé především jako nákladní dřiči. Nákladní doprava po roce 1989 rapidně klesla, přestože předtím její kapacita praskala ve švech. Časování mě fototúry po okolí Ošelína je perfektní. Ve chvíli, kdy nastupuji, dopadají první kapky. Asi ani strojvedoucí by se v těchto končinách nechtěl zaseknout, Plecháčů nešetří a rychlý vlak odváží směrem k Plzni. Doma jsem úplně na čas a přesto, že Laminátky jsem vlastně nevyfotil, mám příjemně blažený pocit a sám sobě slibuji, že do kraje přetnutého jedinou koridorovou kolejí se určitě vrátím.

ONDŘEJ PUSZPÁN

Železničář