

Železničář

23. SRPNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



17

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

S předsedou představenstva společnosti Koleje Śląskie **Wojciechem Dingensem** jsme hovořili nejen o fungování železnice v této nejrůmslovnější části našich severních sousedů.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Éra elektrických jednotek řad 451/452 skončila. Tečkou byla jízda poslední jednotky 451.025-26 na lince z Podbaby do Libně. Pak se i s muzejní kolegyní vydala do depozitáře NTM v Chomutově.

11–14 TĚMA

Za kolébkou vysokorychlostní železnice v Evropě se považuje Itálie. Právě tam začala výstavba první moderní vysokorychlostní tratě na našem kontinentu.

15 PROVOZ A TECHNIKA

Na přelomu roku 2018/2019 společnost ČD Cargo nakoupí další čtyři interoperabilní lokomotivy **Vectron**. Ty doplní osm již dříve pořízených strojů stejné řady.

18–19 CESTOPIS

Chcete se vyhnout vedrům a ještě si vyzkoušet kvalitu švýcarských železnic? Máme pro vás skvělý tip. Navštivte okolí **hory Rigi** a užijete si všeho.

PETR MOOS V ČELE DOZORČÍ RADY ČD



Novým předsedou dozorčí rady Českých drah se stal bývalý ministr dopravy Petr Moos. Členové rady ho jednomyslně zvolili na prvním zasedání 16. 8. po červencových personálních změnách v tomto orgánu. Novými členy dozorčí rady Českých drah se kromě Moose z Fakulty dopravní ČVUT stali Karel Pospíšil z VUT v Brně, Josef Kolář z Fakulty strojní ČVUT, Lukáš Týfa z Fakulty dopravní ČVUT a náměstek ministra dopravy Jan Štřof. Členy nadále zůstávají dopravní odborník Vojtěch Kocourek a také zástupci zaměstnanců Jan Pejša, Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb z OSŽ.

TITULNÍ FOTO

Autor: Josef Holec

Poslední cesta pražského Pantografu do chomutovského depozitáře



Setkání Bardotek na opavském východním nádraží v roce 1971

Bardotka: živoucí legenda, která přežila milénium

Petr Slonek | foto: sbírka Roman Jeschke, Wikipedia

Patří k nezaměnitelným a dnes již legendárním strojům. Lokomotiva T 478.1, známější spíše pod přezdívkami Zamračená nebo Bardotka, je považována za jeden z nejzdařilejších strojů z bývalého pražského závodu ČKD. První prototyp brány továrny opustil už v roce 1964, na kolejích se však tato legenda objevuje dodnes, byť již jen příležitostně.

Její vznik souvisí s elektrizací hlavních a především motorizací vedlejších tratí na počátku 60. let. Tehdy vyvstala potřeba motorových lokomotiv o výkonu přibližně 1 100 kW, které by dokázaly nahradit parní stroje v čele osobních i nákladních vlaků. Protože zprvu nebylo jasné, jestli bude použit elektrický, nebo hydraulický přenos výkonu, přistoupilo se ke dvěma variantám. Tou první byla T 478.1 s elektrickým a druhou T 478.2 s hydraulickým přenosem. V roce 1962 příslušná místa schválila základní parametry a v ČKD mohly začít konstrukční práce.

Jako první spatřila světlo světa dieselelektrická verze, přičemž první prototyp pod označením T 478.1001 vyjel z továrny v listopadu

1964, druhý následoval na jaře 1965. Ve stejném roce byl vyroben i hydraulický exemplář T 478.2001. Po testech se v roce 1966 vyrobila ověřovací série o pěti kusech, vybavená elektrickým přenosem. Zamířila do pražských Vršovíc a spolu se strojem T 478.2001 byla v provozu především na tratích do Benešova, Tábora a Turnova. Následovalo ukončení vývoje hydraulické verze a zahájení výroby řady T 478.1.

První série strojů vznikla v roce 1967, v letech 1968–1969 následovala druhá a poslední, třetí, v letech 1970–1971. Poté byla ve výrobě vystřídána novou řadou T 478.3 (753). Celkem bylo zhotoveno 230 lokomotiv s topením (řada T 478.1) a 82 lokomotiv bez něj (řada T 478.2). Maximální rychlost činila 100 km/h.

Bardotky působily na území celé ČSR. Přes tři desítky let sloužily v osobní a nákladní dopravě prakticky beze změn. Teprve v 90. letech v souvislosti s omezováním výkonů v nákladní dopravě a v rámci dodávek nových vozů nastala první vlna jejich rušení. Část lokomotiv byla také přestavěna na elektrické vytápění a nově označena řadou 749.

Po roce 2000 byly stroje s ohledem na zhoršující se technický stav stále častěji odstavovány a ČD si ponechaly pouze historické prototypy. V pravidelném provozu dojezdily v prosinci roku 2013. ○



Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Koňstín lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stéblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídavé trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T 478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+



Vážení čtenáři,

začátek září přinese významné změny v oblasti odbavení. Kromě nových státních slev budou představeny také novinky v odbavení v Praze a ve Středočeském kraji. Pražská integrovaná doprava PID ve spolupráci se Středočeským krajem a Českými drahami spouští tzv. Multikanálový odbavovací systém PID Lítačka. Jeho cílem je umožnit odbavení ve všech dopravních prostředcích integrované dopravy prostřednictvím vícero odbavovacích kanálů – In Kartou, Lítačkou, bankovní kartou a mobilní aplikací.

Tyto změny opět významně zjednoduší a zpříjemní cestování vlaky. Zákazníci ČD budou moci nahrát jízdní doklady PID na své In Karty a používat tyto jízdní doklady nejen ve vlacích, ale také v autobusech, metru a tramvajích. Tím odpadá nutnost mít například dvě karty – Lítačku, na které má cestující uložený kupón PID, a k tomu In Kartu, na které má cestující uložen například traťový jízdní doklad, časový doplatek do 1. třídy nebo In aplikaci. Nově bude možné mít všechny tyto jízdní doklady právě na In Kartě. In Karta je také vhodnou alternativou pro všechny, kteří nechtějí vyjímat bankovní kartu, na které mají uloženy své finanční prostředky, v prostředcích hromadné dopravy a vystavit se tak riziku možného odcizení. Je to také skvělá volba pro děti, které zatím bankovní karty nemají. Pro cestující, kteří jsou ale na bankovní kartu zvyklí, nový systém umožní uložení jízdních dokladů PID právě na bankovní karty.

Již nyní je v pilotním provozu nová aplikace PID Lítačka, kterou lze stáhnout do telefonu. Aplikace umožňuje vyhledat spojení veřejnou hromadnou dopravou v PID, zaplatit za jízdenky a zároveň zakoupené jízdní doklady využít pro odbavení ve vlacích. Jízdenky lze snadno přeposílat rodině nebo přátelům, zároveň lze sledovat platnost jízdenky. Je dokonce možné jízdenky zakoupit dopředu a aktivovat je až v případě potřeby, a tím se například vyhnout problémům s nedostatečným mobilním signálem.

Pro cestující také vznikne nová centrální internetová stránka www.pid.litacka.cz včetně nového e-shopu pro zakoupení jízdného PID. Nákup kupónu PID a přiřazení ke kartě budou možné po registraci uživatele (vytvoření účtu) na webu. Výhodou je, že kupóny se díky uložení ve vzdáleném úložišti neztratí. Při ztrátě nebo zapomenutí karty je bude možné znovu přiřadit k novému registrovanému médiu dle volby zákazníka, pouze v daném čase bude možné mít kupón přiřazen právě k jednomu nosiči. Příjemné pro zákazníky také bude upozornění na ukončení platnosti kupónu ve formě SMS zprávy nebo e-mailu. Konec platnosti bude uveden i na webovém účtu, kde můžete vše jednoduše spravovat.

Nový systém multikanálového odbavení bude také znamenat konec validátorů v Praze. Dosud si cestující na webu pražského dopravního podniku musel zakoupit kupón a následně jej nahrát pomocí validátorů v metru. Zavedením MOS tato nutnost zcela odpadá. Doklad se do systému ČD nahraje do 15 minut tak jako ostatní doklady zakoupené na e-shopu. Do systémů ostatních dopravců PID se garantuje přenesení nového kupónu do 60 minut.

Prodej kupónů PID je zatím možné kromě e-shopu vyřídít také na kamenných pobočkách dopravního podniku, kde se dosud prodávaly papírové kupóny. Prodej celého sortimentu MOS v prostředí ČD bude jednou z dalších fází rozvoje tohoto systému.



Zuzana Čechová

ředitelka odboru cenotvorby
a produktové komunikace

Nové menu JLV připomene podzim v Lánech

Cestující Českých drah si budou moci v jídelnách a bistrovozech od konce srpna pochutnat na pokrmech nové sezonní nabídky. Společnost JLV, která poskytuje cateringové služby ve vlacích národního dopravce, připravuje v rámci 100. výročí založení Československa pokrmy, které si pro sebe a své hosty nechával s oblibou připravovat určitě i Tomáš Garrigue Masaryk. Z podzimního menu, jež charakterizují výrazné chutě, si bude možné objednat nezahuštěnou bramborovou polévku s lesními houbami, klasického španělského ptáčka s dušenou rýží, pečené kachní stehno s jablky, rozmarýnovými brambory a nudličkami červené řepy, opečený černý kořen s krémovou pažitkovou omáčkou a bramborovými špalíčky anebo kynutý švestkový knedlík s cukrovou strouhankou a medovou zakysanou smetanou. Ke svačině přijde k duhu sendvič s kozím sýrem, rukolou a brusinkami anebo kuskusový salát s dýní a sýrem feta. Na přípravě menu se podílí kuchaři JLV společně s mistry kulinářského umění z Asociace kuchařů a cukrářů ČR. Nabídka bude platná od 28. 8. do 28. 11. 2018.

(hol)



Swing expres vezl Sestry Havelkovy

Jihočeský pátek s párou přilákal do historických vlaků Českých drah stovky cestujících. Souprava s parní lokomotivou 354.195 a motorovou kolegyní 720.058, která se vracela v pátek 3. srpna z jízdy po Blatensku, vyrazila nejdříve z Protivína přes Čičenice na vlečku temelínské jaderné elektrárny a poté po regionálních tratích bez provozu do Netolic. V úseku Čičenice – Dívčice si zájemci navíc mohli vyfotografovat parní Všudybylku z motorového vozu řady 810, který jel souběžně. Odpoledne se vlak se zapřaženými vozy řad Ce a Ci dostal až do Českých Budějovic, odkud vyrazil, pod názvem Swing expres, přes Borovany do Českých Velenic a dále coby jedinečný večerní spoj do Třeboně. V Borovanech se navíc konaly slavnosti, pára sem proto přivezla i hlavní hudební atrakci dne – Sestry Havelkovy. Zpěvačky tak zpřijemnilly i cestování nostalgickým vlakem. Parní souprava o následujících víkendech ještě několikrát vyjela při speciálních jízdách do okolí Třeboně a do oblasti Vitorazska (region Českých Velenic).

(hol)



Železničáři i pozůstalí si připomněli 10. výročí tragédie

Zhruba dvě desítky lidí si 8. srpna přišly do Studénky na Novojičínsku připomenout jedno z největších železničních neštěstí v historii země a zároveň uctít památku všech obětí. V pátek 8. 8. 2008 se na druhém železničním koridoru u Studénky zřítil rozestavěný most před právě projíždějící mezinárodní expres Comenius z Krakova do Prahy. Srážka vlaku si vyžádala osm mrtvých a 95 zraněných. V den desátého výročí tragédie k památníku připomínajícímu oběti nehody přišli jak příbuzní obětí, tak i samotní cestující. V místě nehody stojí od roku 2011 památník, který vytvořil akademický sochař Miroslav Rybička z Jistebníku. Jsou na něm vyryta křestní jména obětí. Pomník vznikl z příspěvků různých dárců Občanskému sdružení Comenius, jehož předsedkyní je zdravotní sestra Naděžda Tomčíková. Ta jako jedna z prvních poskytovala první pomoc zraněným. Letos si toto neštěstí dorazila připomenout nejen ona, ale i strojvedoucí Jiří Šindelář. Většina neskrývala rozčarování nad nedávným osvobozujícím verdiktem nad obžalovanými. Kyticí květin uctili památku obětí nehody i kolegové železničáři z ostravských regionálních pracovišť ZAP a ROC ČD.

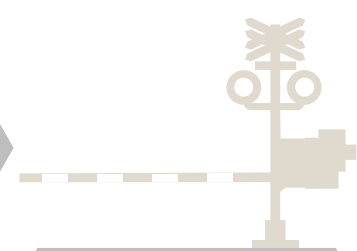
(mah)





ČD rozšíří provoz pokladen a posílí zákaznický servis

České dráhy se připravují na zavedení státních slev pro žáky, studenty a seniory nad 65 let. Jízdenky podle nových podmínek budou prodávány od soboty 1. září, odkdy nové slevy platí. Týkají se dětí a mládeže od 6 do 18 let, studentů od 18 do 26 let a cestujících starších 65 let. Cestující těchto kategorií mohou nově využívat jízdenky se slevou 75% z obvyklého jízdného. Tu bude možné uplatnit ve všech vnitrostátních spojích a také ve vlacích mířících do zahraničí. Žáci do 15 let nově nebudou muset věk vůbec prokazovat, studenti od 15 do 18 let pak jakýmkoliv státem nebo dopravcem vydaným průkazem (občanka, pas), stejně nárok prokáží senioři nad 65 let. Studentům 18 až 26 let postačí vedle studentského průkazu vydaného dopravcem také platný průkaz ISIC. Národní dopravce kvůli očekávanému nárůstu počtu cestujících, souvisejícímu se zavedením slev a vůbec cestami studentů do škol, rozšíří první zářijový týden provoz pokladen ve významných stanicích a posílí rovněž pracoviště Centrálního zákaznického personálu. Podrobněji jsme o státních slevách informovali v Železničáři č. 16. (hol)



Příští rok zastaví v Pardubicích více Pendolin

V jízdním řádu 2019 se do Pardubic vrátí více spojů SC Pendolino, nejrychlejších a nejpohodlnějších vlaků, které národní doprava na lince Praha – Ostrava provozuje na své obchodní riziko. Více vlaků přijede do Pardubic díky opravě sedmé jednotky, která byla poškozena před třemi lety při nehodě s kamionem u Studénky, a rovněž díky ukončení modernizace interiéru všech jednotek. Pomalejší a méně komfortní spoje InterCity tak budou znovu nahrazeny rychlovlakem, navíc již všechny budou po komplexní omlazovací kúře. Pendolino se opět vrátí v každodenním provozu na spoje obsluhující Pardubice v půl třetí a v půl páté odpoledne ve směru z Prahy do Ostravy a krátce před půl dvanáctou a večer před půl osmou ve směru z Ostravy do Prahy. Všechny vlaky nabídnou cestujícím nový interiér a novou službu, dětské kino. SuperCity Pendolino Košičan spojující Pardubický kraj s východem ČR a se Slovenskem navíc zastavuje také v České Třebové. V novém JŘ 2019 se objeví i jeden nový posilový spoj SC Pendolino jedoucí několikrát ročně, který v Pardubicích projede. (red)

V Motole slouží monitory dechu i díky ČD

Zástupci společnosti České dráhy ve spolupráci s Nadací Křížovatka předali Fakultní nemocnici v Praze v Motole deset monitorů dechu. Od úterý 7. srpna slouží na novorozeneckém oddělení speciální podložky technologie BabySense hlídající zástavu dechu a jakékoliv nepravidelnosti dechu miminek. V Motole si podložky převzal primář novorozeneckého oddělení Miloš Černý. Za devět let spolupráce v rámci projektu společenské odpovědnosti národní dopravy předal celkem 243 zařízení. Jen v letošním roce mohou maminky v nemocnicích klidněji spát v Táboře, Ostravě Vítkovicích, ostravské fakultní nemocnici anebo Stodu u Plzně. Nadace Křížovatka se jako jediná v zemi věnuje prevenci syndromu náhlého úmrtí dítěte. (hol)

Národní reprezentace atletů se vrátila z ME vlakem ČD

Početná výprava českých atletů včetně doprovodu se v pondělí 13. srpna vrátila vlakem EC 379 z mistrovství Evropy v Berlíně zpět do Česka. Na palubě vlaku Českých drah na pražské hlavní nádraží přicestovala zhruba stovka členů výpravy včetně všech tří medailistek – stříbrné oštěpařky Nikolý Ogrodníkové, rovněž stříbrné chodkyně Anežky Drahotové a bronzové maratonkyně Evy Vrabcové Nývltové. Úspěšné sportovkyně poté ve vládním salonku převzaly od předsedy představenstva a generálního ředitele ČD Pavla Krtka a člena představenstva odpovědného za úsek osobní dopravy Michala Štěpána dárky v podobě hodinek z limitované edice "100 let spolu" nebo speciální vydání oskarového filmu Ostře sledované vlaky na DVD s extra medailonky hlavních protagonistů. České dráhy jsou již několik let oficiálním partnerem Českého atletického svazu a provází atlety na jejich meetingu, stejně jako na letošním ME v Berlíně. (red)

Jsmo připraveni na další spolupráci s ČD

Společnost Koleje Śląskie (Slezské železnice) patří k významným hráčům v regionální železniční dopravě v Polsku. Zabezpečuje většinu výkonů v jedné z největších městských aglomerací, která se nazývá buď Horní Slezsko, nebo Katovicko. Jde o několik desítek měst propojených propracovaným systémem veřejné dopravy. Přinášíme rozhovor s předsedou představenstva Slezských železnic Wojciechem Dingesem, jenž přiblížil fungování železnice v této nejrůznovější části našich severních sousedů.

Martin Harák | Foto: autor

Mohl byste v krátkosti představit společnost Koleje Śląskie, která je poměrně mladým hráčem na trhu regionální železniční dopravy v sousedním Polsku?

Koleje Śląskie jsou společností ve vlastnictví krajské samosprávy a poskytují svoje služby od roku 2011. V současnosti zajišťujeme regionální železniční dopravu na dvanácti vlakových linkách, z nichž se většina nachází na území Slezského vojvodství (obdobu našeho kraje – pozn. redakce), ale zajíždíme rovněž na území Malopolského vojvodství – konkrétně do Osvětimi a Zakopaného, a také do českého Bohumína. Ročně přepravíme téměř 16 milionů cestujících, což nás podle statistik polského drážního úřadu řadí na šesté místo v zemi podle počtu přepravených osob a na páté místo v rozsahu provozních výkonů. Musím zdůraznit, že na území Polska vyvíjí svou činnost několik osobních železničních dopravců, jejichž vlastníky jsou jednotlivé krajské samosprávy. Tyto společnosti zajišťují regionální dopravu hlavně na jejich územích.

Společnost zajišťuje většinu výkonů v regionální železniční dopravě na území Horního Slezska, jež zahrnuje desítky měst a obcí. Jak si vede vaše firma na tak rozsáhlém území? Existuje nějaký model integrované dopravy s tramvajemi a autobusy, tvořící nedílnou součást veřejné dopravy na Katovicku?

Zajištění veřejné dopravy ve Slezském vojvodství je opravdu velkou výzvou s ohledem na specifika tohoto regionu. Máme tady nejhustší železniční síť. Přestože jsou Katowice metropolí regionu, nelze říci, že se jedná o jediné velké středisko, do nějž cestující přijíždějí ze sousedních obcí. Proto se nejedná o čistě hvězdčicovitě uspořádaní železniční síť, jako je tomu třeba v případě Varšavy. Každodenní cestování do práce nebo do škol se u nás soustřeďuje do několika různých měst – nejen do Katovic, ale rovněž do Gliwic, Sosnowce, Rybniku, Częstochowy nebo Bielska-Białej. K tomu je nutno ještě přičíst turistický ruch – jižním směrem jezdí do rekreačních středisek Wisła, Ustroń, Żywiec nebo také Cieszyna a směrem na sever do Jury Krakowsko-Częstochowské, respektive do samotné Częstochowy, která je nejdůležitějším poutním mís-

tem v Polsku. Proces integrace železniční dopravy s ostatní veřejnou dopravou ještě není dokončen, ale pracujeme na tom. Již dnes ale nabízíme například naše měsíční jízdenky platné nejen ve vlacích KS, ale i v městské hromadné dopravě na území katovické aglomerace. Před časem jsme rovněž zavedli EKO jízdenku s platností od 6 do 24 hodin, která umožňuje cestování ve zmiňovaném metropolitním území vlaky, autobusy, tramvajemi a trolejbusy.

Před nástupem vaší firmy na tratě v Horním Slezsku byla úroveň tamní regionální železniční dopravy poměrně špatná. Z vlastní zkušenosti vím, že neexistovala intervalová doprava, vlaky na sebe nenavazovaly a jezdily hodně zpožděné. Jak se vám povedlo s tak obrovskými problémy pohnout z místa?

Na začátku 21. století si řada lidí pořídila automobily a na území vojvodství bylo opraveno či postaveno mnoho kvalitních silnic. Naproti tomu investice do železnice byly dost omezené, což způsobilo odliv cestujících. Založení naší firmy bylo impulsem pro rozvoj nabídek pro širokou veřejnost. Neobešlo se vše bez počátečních těžkostí, ale jsem toho názoru, že současná přepravní nabídka našich spojů je velmi slušná. Jízdní řády a spoje vytváříme pohledem nejen cestujícího dojíždějícího denně za prací, ale i víkendového turistu, a to včetně přestupních vazeb. Snažíme se také každoročně optimalizovat náklady a postupně navyšovat rozsah provozních výkonů.

Nedílnou součástí moderní dopravy jsou i vozidla. Dnes jsou cestující zvyklí na klimatizaci, wi-fi či pohodlné sedačky. Jak se vám daří tento standard naplňovat? Při této příležitosti připomeňme, že počáteční podmínky existence společnosti KS byly velmi tvrdé...

Z tohoto pohledu Slezské železnice opravdu neměly lehký začátek. Startovaly téměř od nuly,

Zajištění veřejné dopravy ve Slezském vojvodství je opravdu velkou výzvou s ohledem na specifika tohoto regionu. Máme tady nejhustší železniční síť.



WOJCIECH DINGES

Předsedou představenstva společnosti Koleje Śląskie (Slezské železnice) se stal v roce 2015, ale s dopravou je spojen již od roku 1993. Praxi a znalosti získával ve firmách Bombardier Transportation ZWUS Polska nebo CTL Rail a House of Solutions International. Navíc realizoval některé speciální projekty pro řadu jiných firem a nyní občas přednáší na téma řízení projektů. Wojciech Dinges je absolventem jak Slezské polytechniky (obor elektronika) v Gliwicích, tak Vysoké školy obchodní ve Varšavě (obor řízení podniku v podmínkách Evropské unie). S vyznamenáním absolvoval Coventry University (Executive MBA in International Business) ve Velké Británii.



v důsledku čehož vznikla obrovská různorodost nasazovaných vozidel, s níž se potýkáme částečně dodnes. Naštěstí se v krátké době začala kupovat nová vozidla, část z nich i díky evropským dotacím. V současné době probíhají dodávky devatenácti moderních nízkopodlažních elektrických jednotek typu PESA Elf II, které značně zvýší standard cestování. Jednou z podmínek této zakázky byl požadavek, aby dvoj, troj a čtyřdílné vlaky mohly být nasazovány ve společných soupravách v násobném řízení. Tímto se mohly zvýšit naše možnosti lepšího využívání vozidel – ve špičkách se tak mohou na danou trať nasadit soupravy sestavené z více jednotek a po jejich dojezdu do cílové stanice jednotky rozpojit a samostatně nasadit na jiné traťové úseky.

Pravděpodobně se blíží i konec kariéry přestárlých jednotek řady EN 57, které ještě dnes vaše společnost nasazuje do provozu. Máte nějaký plán jejich stahování a náhrady moderními vozidly?

Plán nejen existuje, ale je už delší dobu v realizaci. Postupně odstupujeme od pronájmu jednotek EN 57 od společnosti Polregio tak, jak jsou uskutečňovány dodávky zmiňovaných nových jednotek. Momentálně ještě čekáme na dodání devíti čtyřvozových jednotek a uvažujeme o dodatečném objednání ještě dalších vlaků. Po skončení těchto dodávek už budou jednotky EN 57 v naší flotile vidět pouze velmi zřídka – pokud nám nějaké zůstanou, tak jediné jako železná záloha.

Jaké máte společné plány v rozšiřování partnerské spolupráce se společností České dráhy? Připomeňme, že nově zajíždíte od počátku června novými jednotkami Elf II až do Bohumína. Jeden z těchto vlaků jste prezentovali i na letošním veletrhu Czech Raildays v Ostravě...

Schválení nových vozidel pro vjezd na českou stranu bylo pro nás velmi důležité především z pohledu vylepšení image naší společnosti. Dosud totiž mohly na české území vjíždět pouze staré jednotky řady EN 57, které doopravdy nesplňují současné standardy cestování. Tyto ne-reprezentativní vlaky mohly navíc vytvářet mylné představy o úrovni železniční dopravy ve Slezském vojvodství, která je dnes úplně na jiné úrovni, než tomu bylo ještě před pár lety. Proto mám velkou radost z toho, že tento nepřijemný stav je už za námi. Pokud se jedná o spolupráci s Českými drahami, je velmi pozitivně hodnocena našimi cestujícími – především pokud se týká nabídky, která jim umožňuje cestování na jízdenku Slezských železnic po celém území Moravskoslezského kraje a naopak. Velmi rádi budeme i nadále propagovat tyto možnosti cestování a jsme současně připraveni na další formy vzájemné spolupráce. ○

Pantografy se definitivně rozloučily

Éra elektrických jednotek řad 451/452, s nimiž jsou spojeny přezdívky Pantograf či Žabotlam, se definitivně uzavřela. Za úspěšnou epochou těchto souprav udělala tečku jízda poslední jednotky 451.025-26 na lince z pražské Podbaby do Libně. Pak se spolu s muzejní kolegyní vydala do depozitáře Národního technického muzea v Chomutově. Těsně před koncem se obě jednotky sešly v Libni. Sekundovaly jim stovky příznivců železnice.



Josef Holec | Foto: autor

Pátek 10. srpna 2018 se do českých železničních dějin zapsal jako den, kdy po více než padesátileté službě v běžném provozu dosloužily elektrické jednotky řad 451/452. Třívozová jednotka 451.025-26 v retro nátěru došla naposledy z pražského nádraží Podbaba do Libně ve 21:40 na osobním vlaku Os 12157. Ještě předtím se však u peronu několikrát setkala s muzejní jednotkou 451.045-46. To si nenechaly ujít stovky návštěvníků. Pantograf 045/046 navíc ze Šumperka přijel jako speciál, na jehož palubě bylo přes sto cestujících. V sobotu se obě spojené jednotky vydaly do depozitáře Národního technického muzea v Chomutově. Jednotka 451.025-26 tu už zůstala, šumperská odjela zpět.

Jízda do Chomutova byla velkým zážitkem nejen pro cestující, ale i pro samotné stroje-

ZÁKLADNÍ PARAMETRY

- délka jednotky (4vozové) 95,29 metru
- hmotnost jednotky 184 tun
- maximální rychlost 100 km/h
- trvalý výkon 1 320 kW
- počet míst k sezení 300 / ke stání 380
- napájení 3 kV DC
- uspořádání pojezdu Bo' Bo'+ 2'2' + 2'2'+ Bo' Bo'
- automatická odporová regulace výkonu
- elektrodynamická odporová brzda
- samočinná spřáhla Scharfenberg

doucí. Ne snad kvůli nějaké mimořádné události, ale s ohledem na jistou dávku nostalgie. Na stanovišti posledního vlaku seděl Petr Pikner. „Na těchto jednotkách jsem v roce 1994 začínal jako pomocník strojvedoucího a teď jsem s ní jel naposledy. Obě jely bezvadně. Bylo to skvělé,“ prohlásil. „Se starými jednotkami jsme se rozloučili důstojně. V pantografech je skutečně kus nostalgie, když si představíte, kolik milionů lidí se jimi každoročně za ta léta svezlo,“ zhodnotil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.

Běží soutěž na moderní vlaky

V posledních letech se elektrické jednotky řady 451/452 uplatnily hlavně v okolí Prahy. Na linkách je však kvůli stáří postupně střídaly zejména dvoupodlažní jednotky řady 471. Posled-



ním útočištěm pantografů byla v pracovní dny městská linka S 41 Roztoky u Prahy – Praha-Libeň. Na této lince je dočasně nahradí jiná bezbariérová vozidla z parku ČD, například motorové jednotky RegioNova. „Pokud národní dopravce získá dlouhodobý kontrakt na provoz linky i po roce 2019, pak na ní během plnění tohoto kontraktu nasadí moderní elektrické bezbariérové jednotky. Vše podle přání objednatele,“ upřesnil Štěpán.

Pantografy představují velmi úspěšnou konstrukci vlaků, která v 60. letech minulého století předběhla dobu nejen u nás, ale v celé Evropě. Výrazně překročily svou původně plánovanou životnost a odvedly velké množství práce v příměstské i regionální dopravě. V 80. letech stály u zavedení taktové dopravy a po roce 1989 u založení Pražské integrované dopravy. Pantografy vyráběla Vagónka Studénka v letech 1964 až 1968 a poté ještě v letech 1972 až 1973. Celkem vyjelo 62 čtyřvozových jednotek. Postupně byly v provozu například v okolí Košic, na Ostravsku, na trati Olomouc – Nezamyslice, ve východních Čechách, nebo jezdily až na sever Čech do Ústí nad Labem. Jejich stěžejním působením však byla především Praha a její okolí. ○

Drážní úřad informuje



Síť železničních zastávek se v Česku opět rozroste. Vydali jsme čtyři rozhodnutí, kterými vzniknou v budoucnu nové zastávky ve Středočeském, Jihočeském a Pardubickém kraji. „Díky výstavbě nových zastávek se železnice přibližuje cestujícím, což má jednoznačně pozitivní následek. Lidé mohou vlaky využít na každodenní dojíždění do škol a zaměstnání nebo využít občasnou jízdu za zábavou a výlety,“ kladně hodnotí trend výstavby nových železničních zastávek ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. A kde konkrétně vzniknou?

- 1. Neratovice** – na trati č. 070 Praha – Turnov se počítá s výstavbou zastávky Neratovice sídliště mezi stanicemi Měšice u Prahy – Neratovice.
- 2. Příbram** – na trati č. 200 Beroun – Písek se počítá s výstavbou zastávky Příbram sídliště mezi stanicemi Příbram a Milín.
- 3. Dynín** – na trati č. 220 Benešov u Prahy – České Budějovice se počítá s výstavbou zastávky Dynín zastávka mezi stanicemi Ševětín – Dynín.
- 4. Újezd u Chocně** – na trati č. 020 Velký Osek – Hradec Králové – Choceň se počítá s výstavbou zastávky Újezd u Chocně-Chloumek mezi stanicemi Choceň – Újezd u Chocně. Nové názvy budou platné ode dne jejich otevření.



Restaurační vozy čeká proměna

ČD reagují na zvýšenou poptávku zákazníků po cestování v první třídě. Již počátkem roku 2019 se objeví první „jedničky“, jež vzniknou kompletní přestavbou jídelních vozů. Na řadu postupně přijde osmnáct restauračních vozů řady WRmee⁸¹⁶, tři řady WRmee⁸¹⁴ a redesign zasáhne i stávajících šest bistrovozdů řady ARmpee⁸³². O zakázku se postará DPOV, dceřiná společnost ČD.

Josef Holek | Vizualizace: ČD

Za změnou stojí kromě potřeby vozů s první třídou záměr dalšího zkvalitnění služeb a snížení provozních nákladů. V soupravě se totiž ušetří jeden vůz. Nové vozy ponese označení ARmpee. Prvních devět vozů, které budou disponovat velkoprostorovým oddílem první třídy a bistro, ČD postupně nasadí do poloviny příštího roku. Poté přijdou na řadu další, například šestice bílých vozů řady ARmpee832, které už ČD přestavěly na bistrovozy s první třídou před zhruba devíti lety. „Sladíme styl s přestavěnými vozy z řady WRmee tak, aby byly kdykoliv nahraditelné,“ vysvětlil Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu ČD. „Všechny nové vagony budou mít zhruba stejný počet míst k sezení a stejný koncept kuchyně,“ shrnul Jeřeta. K prosinci 2019 bude upraveno 15 vozů, kompletní park bude proměněn o rok později, poslední vozy by tedy měly DPOV

opustit na konci roku 2020. „Naše restaurační vozy a jejich nabídka jídel a nápojů jsou i v mezinárodním měřítku velmi oceňované, proto chceme při přestavbě restauračních vozů na bistrovozy zachovat možnosti nabídky kvalitní gastronomie v našich vlacích,“ vysvětlil přeměnu Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. Kuchyně dostanou nové moderní zařízení. To umožní doplnit nabídku občerstvení. „Zároveň se ale rozšíří model servírování jídel a nápojů přímo na místa cestujících, v 1. třídě. Zachováme také roznášku občerstvení po celé soupravě formou minibaru. Ve velké části dnešního restauračního vozu pak dosadíme interiér 1. třídy, který nabídne další místa a umožní uspořít jeden vůz v soupravě, což se pozitivně promítne do ekonomiky provozu dálkových vlaků,“ doplnil Štěpán.



Jako v Pendolinu

Vnitřky všech vozů budou muset správkaři z valné většiny v dílnách vybourat, tedy hlavně stoly a sedadla v restauračním oddílu. V tomto prostoru pak vznikne žádaná první třída s 30 místy. „Zmenšíme kuchyň a z druhé strany vozu vznikne bar i s výčepním zařízením a dalších 8 míst první třídy. Vybavení kuchyně bude sjednoceno, bude obdobné jako v Pendolinech. Chybět nebude ani konvektomat či myčka. Vše bude opět v nerez,“ popsal změny Radek Korselt z oddělení produktů Českých drah. A zatímco v původních vozech řady WRmee vznikne celkem 38 míst 1. třídy k sezení, v dnešních ARmpee jich bude 41. Vizualně se bude vnitřek vozů nové řady ARmee blížit modernizované první třídě Pendolina. Místa však budou mít stejnou chronologii číslování, takže oba typy ARmpee budou vzájemně zaměnitelné, neboť v rezervačním systému bude vždy 38 míst. Národní dopravce nové vozy nasadí například na linku Ex2 mířící z Prahy přes Valašské Meziříčí do Žiliny.

V současnosti ČD provozují 37 restauračních a 20 bistrovozdů včetně vlaků Pendolino a railjet. Ty jsou zařazeny v provozu na šesti různých dálkových linkách. Na dalších mají cestující k dispozici nabídku občerstvení z pojízdného minibaru, nebo prostřednictvím automatů. Na několika linkách poskytují občerstvení také zahraniční společnosti z Rakouska, Maďarska nebo z Polska. ○

V září začíná další část výluky brněnského uzlu

Další část výluky v brněnském železničním uzlu, která začne 3. září, výrazně zasáhne do osobní dopravy. Skončí prázdninová omezení a zásadně se změní výlukový dopravní model, který platí od 16. července. Protože během školního roku jezdí v jihomoravské dopravní integraci násobně více regionálních vlaků ČD, z nichž řada dodržuje čtvrt-hodinový interval, budou muset některé spoje jezdit na brněnské dolní nádraží namísto hlavního.

Nejmenší změnu zaznamenají rychlíky linky R11, které od Jihlavy pojedou na brněnské hlavní nádraží. Po výstupu cestujících však ihned zamíří do depa v Maloměřicích, kde bude zajištěn jejich obrát. Naopak regionální spoje linky S4, tedy osobní a spěšné vlaky jezdící na trati SŽDC 240, budou mezi Brnem hlavním nádražím a Zastávkou u Brna nahrazeny autobusy. Na této lince bude zavedena náhradní autobusová doprava jak expresní bezzastávková, tak i obslužná linka zastavující ve všech stanicích a zastávkách na trase. Jednodušší bude

situace mimo pracovní dny, kdy pojedou vlaky linky S4 bez omezení až na brněnské hlavní nádraží.

Brněnská S41 na dolní nádraží

Největší změnu zaznamenají vlaky linky S41 na trati 244 směrem od Moravských Bránic, které budou přetrasovány na brněnské dolní nádraží s peronním nástupištěm. Mezi dolním a hlavním nádražím dispečerů zavedou celodenní a celotydenční náhradní autobusovou dopravu. Pokud bude někdo z cestujících linky S41 potřebovat dojet do Horních Heršpic, může vyu-



žit pomocné autobusové linky v úseku Střelice – Brno-Horní Heršpice. Poněkud komplikované cestování je způsobeno tím, že vlaky S41 se při jízdě na dolní nádraží Horních Heršpiců zcela vyhnou.

Nová pokladna pro zákazníky

Vedení linky S41 do/z Brna dolního nádraží si vyžádá systémové úpravy časových poloh vlaků. V ranních hodinách odjedou dříve z Brna, v odpoledních hodinách naopak do Brna dorazí později. V Brně bude stanoviště náhradní autobusové dopravy za linky S4 i S41 umístěno v Uhelné ulici na opačné straně hlavního nádraží (u Tesca). Ve stanici Brno dolní nádraží bude navíc aktivována osobní pokladna Českých drah (tarifní bod Brno hl. n.). Lze předpokládat, že část cestujících nepoužije náhradní dopravu a půjde z nedaleké MHD přímo na vlak na „dolní“. Na dolním nádraží začne intenzivně pracovat na výstavbě druhého krytého nástupiště a podchodu, které by měly být k dispozici už v prosinci. (mah)

In Karta Českých drah si s Lítačkou v PID rozumí

Cestování veřejnou městskou, příměstskou a vlakovou dopravou a odbavení se v Praze a ve středních Čechách výrazně zjednoduší. Praha totiž ve spolupráci s Českými drahmi a dalšími dopravci spustí Multikanálový odbavovací systém PID Lítačka (MOS), v němž funguje také In Karta ČD. Pro zákazníky je důležité, že i In Karta ČD je jedním z prvků, které jsou do MOS začleněny.



Josef Holek, Karel Zvěřina | Foto: archiv ČD

MOS nově umožňuje jezdit na Lítačce, In Kartě ČD, bankovní kartou nebo papírové kupóny v metru, tramvajích, autobusech i vlaku ČD, ve Středočeském kraji pak v autobusech i vlacích ČD zařazených do integrovaného systému PID. Technické řešení vytvořila společnost Operátor ICT ve spolupráci s dceřinými firmami společnosti ČD-Infračíska, a to ODP software a Chaps. ODP software vyvinula funkční systém odbavení na přenosných osobních pokladnách (POP) a Chaps je dodavatelem mobilní aplikace PID Lítačka.

„Národní dopravce Multikanálový odbavovací systém vítá, podpoří totiž cestování vlakem a dalšími módy veřejné osobní dopravy v Praze a okolí. Veškeré technologie odbavovacích systémů jsou provázány a cestující s In kartou ČD tak získávají další komfortní možnost se odbavit,“ zdůraznil Michal Štěpán, člen představenstva odpovědný za úsek osobní dopravy. „Vlaky národního dopravce jsou podle objednávky Prahy i Středočeského kraje základem systému integrované dopravy a nový způsob odbavení tuto integraci dále prohlubuje.“ MOS rozšířil možnosti odbavení cestujících a prohloubil interoperabilitu v rámci Pražské integrované dopravy.

Kupón PID a In Karta ČD

Donedávna spočíval princip odbavení cestujících na zápisu zakoupeného kupónu PID přímo do dopravní karty, cestující mohli využívat pouze Opencard nebo Lítačku. Novinka spočívá v tom, že zakoupený kupón se zapisuje do centrální databáze MOS a karty fungují jako identifikační prvek pro ověření platnosti kupónu a údajů o cestujícím. Rozšířilo se i portfolio karet, které je možné pro cestování využívat. Kromě karty Lítačka je možné zaregistrovat In Kartou ČD nebo bankovní kartou. „Naše snaha, aby cestující v PID získali možnost komplexního odbavení a mohli jednoduše cestovat na jednu kartu, tedy zapojení In Karty ČD, byla korunována úspěchem,“ dodal Štěpán. V odbavovacím systému ČD se musely uskutečnit dílčí úpravy, aby byly přenosné osobní pokladny (POP) připraveny na odbavení novými kartami v PID a uměly vyčíst informace z centrální databáze MOS. „Kupón bude nově nahrán v cloudu. Z nosiče bude při odbavení přečteno pouze identifikační číslo, podle kterého bude v databázi vyhledán kupón spárovaný s tímto číslem,“ upřesnila Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace ČD.

Vznikla také nová centrální internetová stránka www.pid.litacka.cz včetně e-shopu pro zakoupení jízdného PID. Nákup kupónu

PID a přiřazení ke kartě je možné po registraci uživatele (vytvoření účtu) na webu. Tam si také vybere, kterou kartu bude při odbavení primárně předkládat. Lze vybírat mezi Lítačkou, In Kartou ČD nebo bankovní kartou. Zaregistrované lze mít na účtu všechny karty, ale vybranou pro cestování a kupón PID v daném okamžiku bude možno použít právě jednu. „Nikdo nebude tedy vázán po dobu platnosti kupónu na jednu kartu, což se hodí například při ztrátě, zapomenutí nebo vypršení platnosti karty. Na účtu je možno – třeba rychle v mobilu – nastavit, která karta bude aktuálním nosičem,“ připomněla Čechová jednu z výhod. Kupón se díky uložení ve vzdáleném úložišti MOS neztratí. Další novinkou je upozornění na ukončení platnosti kupónu nebo zaregistrované karty ve formě SMS zprávy nebo e-mailu. Konec platnosti bude uveden i na webovém účtu, kde můžete vše jednoduše spravovat.

Do čtvrt hodiny jedete

Dosavadní praxe s pořízením kupónu byla v tomto smyslu náročnější. Cestující si na webu pražského dopravního podniku zakoupil kupón a musel si jej nahrát pomocí validátorů v metru (validátor zapsal kupón přímo do karty Opencard nebo Lítačka). Zavedením MOSu tato nutnost zcela odpadla (kupóny jsou s kartou Lítačka, In Karta ČD nebo bankovní kartou pouze kódově spárované a uloženy v cloudu). Na e-shopu www.pid.litacka.cz si tedy stačí doklad koupit a ten se do 15 minut nahraje i do systému ČD (do systémů ostatních dopravců PID garantuje MOS a tarif PID přenesení nového kupónu do 60 minut). Web Lítačky umožňuje i veškerou administraci účtu a rozšířil zrušením validátorů i dostupnost pořízení jízdného do celého Středočeského kraje. V současné době už navíc funguje i mobilní aplikace PID Lítačka, kde lze nakupovat jednotlivé jízdenky integrovaného dopravního systému PID. Nikoliv však dlouhodobé kupóny. Jednorázové jízdenky umí pomocí QR kódu vygenerovaného aplikací přečíst i vlaková četa ČD na svých POP.

ČD zatím prodává nezměněný sortiment papírových jednorázových a krátkodobých jízdenek PID a papírové kupóny k papírovým průkazkám PID pro pásma číslo 0 až 7. Otázka prodeje celého sortimentu MOS v prostředí ČD bude jednou z dalších fází rozvoje systému. ○

Národní dopravce revitalizuje další vozy starších řad

Kvalita cestování je na prvním místě pozornosti ČD a díky tomu trvale roste počet přepravených cestujících. Vlivem průtahů při procesování veřejných zakázek na nové vozy je bohužel jisté, že všechny starší vagony označované jako „koženky“ se nepodaří z provozu dálkových vlaků koncem roku 2019 odstavit, jak se původně předpokládalo. Proto je upravován interiér u 100 vozů řad A, B, AB a BDs. Pracuje se již několik měsíců především v DKV Plzeň neboli v Oblastním centru údržby ČD Západ v Plzni. Vozy postupně vyjždí do celé republiky a budou využívány na přechodnou dobu zhruba dvou let, než dorazí zbrusu nové vagony z nedávno uzavřených kontraktů pro klíčové mezinárodní linky, odkud přejdou tam nyní nasazované vozy na další významné linky dálkové dopravy.

„Stovka vozů bude hotova letos v říjnu,“ potvrdil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy s tím, že ve vozech už nejsou koženkové potahy sedadel, obnovené jsou toalety a interiér je hloubkově vyčištěn. U vozů, s jejichž dal-

ším nasazením se již nepočítalo, jsou doplňována i bezpečnostní oranžová LED světla u vstupních dveří a příslušné nálepky a piktogramy. Náklady na tuto zakázku se vyšplhají na zhruba 35 milionů korun a upravené vozy národní dopravce průběžně nasazuje zejména na dálkové linky R8, R9, R11 a R20.

Vozy pro Prahu i střední Čechy

Po vzoru úprav vozů pro dálkovou dopravu si reaktivaci dopřeje ještě dalších jedenapadesát vozů řad Bdt, Bdmtee a Btee, tentokrát určených pro segmenty spěšných vlaků, neboť v pražské a středočeské aglomeraci dochází k navýšení těchto výkonů. Národní dopravce revitalizaci provede od listopadu 2018 do června 2019, po dohodě s objednatelem, a vozy budou hned od nového roku postupně nasazovány na spěšné vlaky z Prahy do Tábora a na linku do Kutné Hory. Spojů do obou měst přibude od 9. prosince 2018. „Úpravy za zhruba čtyřicet milionů korun zajistí zákazníkům na přechodnou dobu příjemnější cestování do doby dodávky nových vlaků,“ upřesnil Michal Štěpán.

ČD mají navíc připraveno k nasazení do provozu dalších padesát vozů řad Bdt, B, Bd, Bdmtee a Btee kvůli očekávanému nárůstu počtu cestujících souvisejícímu se zavedením nových státních slev k 1. září 2018. S úpravami vozového parku se započalo od února, jakmile začala debata o vládním materiálu.

Do provozu tak od začátku školního roku zasáhne starší záložní vozy z rezervy vyčleněné na mimořádné situace. Dislokovány budou v celé republice tak, aby byly připraveny operativně k zařazení do souprav. „Dnes nelze úplně přesně odhadnout, které oběhy si vynutí posílení, proto máme vozy připravené a řazení vlaků, kde to bude technologicky možné, průběžně upravíme. Naše vlaky, až na pár výjimek, nejsou totiž povinně místenkové. Chceme maximálně zachovat kvalitu v jednotlivých segmentech dopravní obsluhy, proto nelze vyloučit, že dočasně na jedné konkrétní lince mírně kvalitu snížíme nasazením starších vozů, aby ostatní posílené linky kvalitu držely, tedy přesuneme některý z oběhů na jiné linky,“ zdůraznil Štěpán. (hol)

Itálie: Opomíjená vysokorychlostní velmoc



Když se u nás mluví o vysokorychlostní dopravě, pak se nejčastěji zmiňuje sousední Německo, Francie proslavená rychlovlaky TGV nebo Španělsko, které za evropské peníze vybuodovalo nejrozsáhlejší vysokorychlostní síť v Evropě. Neprávem se ale úplně zapomíná na Itálii, evropskou kolébkou vysokorychlostní železnice. Právě tam začala výstavba první moderní vysokorychlostní tratě na našem kontinentu a dodnes může italská železnice nabídnout bohatou inspiraci.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Retours

Vysoké rychlosti se v Itálii prosadily už před 2. světovou válkou. Zatímco jinde padaly rekordy díky parním lokomotivám a motorovým jednotkám, Itálie vsadila už ve 30. letech na elektrické jednotky. Umožnila jí to brzká elektrifikace stejnosměrným systémem 3 000 V, která ve 30. letech 20. století pokryla hlavní přibližně 850 kilometrů dlouhou magistralu spojující Neapol, Řím, Florencii, Boloňu a Milán.

Dvoustovkou už ve 30. letech

V roce 1936 opustila továrnu Società Italiana Ernesto Breda první série moderních aerodynamických vlaků s distribuovaným výkonem a maximální rychlostí 160 km/h. Jejich konstrukce vznikla ve spolupráci s turínskou polytechnickou univerzitou, která při návrhu využívala svůj aerodynamický zkušební tunel. Díky této kooperaci vzniklo čelo vlaku označené jako „hlava zmije“, později použité také u dalších elektrických vozů.

Jednotky umožnily rychlé spojení severu a jihu Itálie. Cestu z Říma do Milána (629 km) zkrátily na 5 hodin 38 minut. To odpovídalo cestovní rychlosti 112 km/h. V té době prováděli technici i testy s vysokými rychlostmi. V roce 1937 byla na 10 let staré trati Direttissima mezi Římem a Neapolí dosažena rychlost 201 km/h.

O dva roky později, 20. července 1939, vznikl nový rekord 203 km/h mezi městy Pontenure a Piacenza při vytrvalostní zkušební jízdě. Jednotka ETR 212 vedená strojvedoucím Alessandrem Cervallitim měla co nejrychleji překonat 316 kilometrů mezi Florencií a Milánem. Dokázala to za 115 minut s průměrnou rychlostí 165 km/h.

Poválečné zvyšování rychlostí

Po 2. světové válce v Itálii pokračoval vývoj moderních a rychlých vlaků. Na začátku 50. let byly vyrobeny luxusní elektrické jednotky ETR 300 Settebello s maximální rychlostí 200 km/h. U předválečných jednotek se uskutečnila modernizace a zvýšení rychlosti na 180 km/h. Na začátku 60. let dodala skupina italských výrobců nové elektrické vozy ALe 601 s přípojnými vozy, které nesly hlavní tíhu dálkové vysokorychlostní dopravy. Jejich maximální rychlost byla 180 km/h, u některých vozů pak 200, a několik jich bylo upraveno dokonce na 250 km/h.

ALe 601 rozšířily nabídku velmi rychlých spojů. V roce 1969 byly u zvýšení maximální rychlosti na italských železnicích ze 160 na 180 km/h a u zavedení superrychlého spoje Řím – Neapol s cestovním časem 90 minut a průměrnou rychlostí 140 km/h. Odstartovaly také zavedení non-stop vlaku Řím – Milán, tehdy ještě s jízdou dohou pět a půl hodiny. V neposlední řadě se podílely na vývoji a testování techniky pro vysoké rychlosti, díky tomu s nimi byly dosaženy nové rychlostní rekordy italských železnic. Rychlost 240 km/h pokořily 4. prosince 1968 na Direttissimě z Říma do Neapole a 278 km/h dosáhly 28. prosince 1985 na zbrusu novém úseku Direttissimy budované z Říma do Florencie. V 60. a 70. letech je doplnily také nové výkonné



Soukromá NTV/Italo provozuje rychlovlak AGV a Pendolino.

← Původní hlavové vozy řady E 404.1 (3 kV) jednotek ETR 500 byly záhy přesunuty do služby Freccia Bianca.

expresní lokomotivy E 444 „Tartarughe“ a osobní vozy typu UIC-Z pro rychlost 200 km/h.

Začaly to tratě Direttissima

Zvyšování rychlostí se zatím stále odehrávalo v úrovni konvenční infrastruktury. Změna přišla až s rozhodnutím postavit novou vysokorychlostní a vysokokapacitní trať Direttissima z Říma do Florencie a vyvinout rychlovlaky se schopností naklápění na klasických tratích s četnými oblouky vedenými napříč Apeninami.

První Direttissima vznikla na začátku 20. století mezi Římem a Neapolí. Celá byla uvedena do provozu v roce 1927 a měla nahradit starší a pomalejší trať přes Cassino. Jednalo se ještě o konvenční trať, ale s řadou umělých staveb včetně sedmikilometrových tunelů. Velkorysý projektování dovolilo v 60. letech zvýšení rychlosti nad 160 km/h.

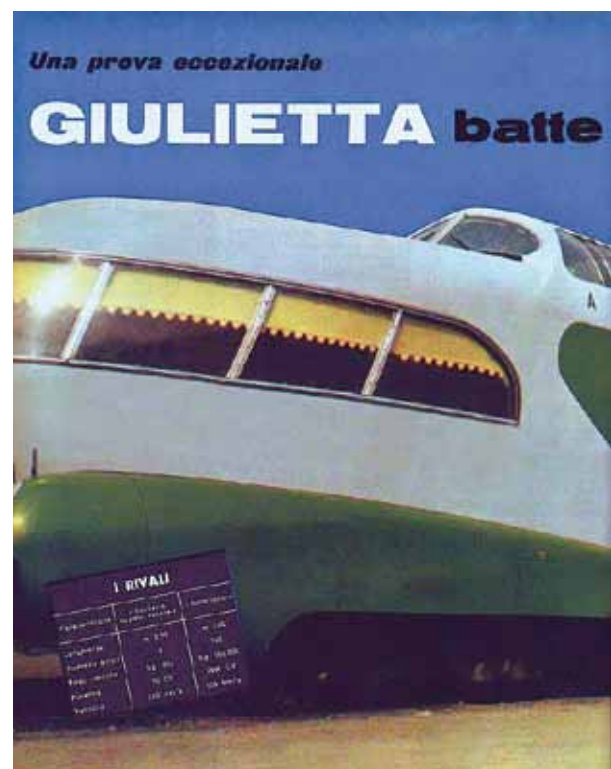
Další předválečná Direttissima vznikla mezi Florencií a Boloňou přes Apeniny táhnoucí se celým poloostrovem. Nahradila starou horskou trať přes Pistoio, po které trvala cesta mezi oběma městy 2,5 hodiny. Nová trať byla přímější a hlavní hřeben překonala Apeninským tunelem s délkou 18,5 kilometru. Tato trať sloužila expresní dopravě až do stavby nové VRT otevřené v roce 2009.

Nová VRT představuje už třetí spojnici Florencie a Boloně. Bez nadsázky by si zasloužila přezdívku Apeninské metro. Ze 78 kilometrů tratě pro 300 km/h s maximálním sklonem 15 promile a poloměrem oblouků skoro 5,5 kilometru je plných 73 kilometrů vedeno v tunelech, tedy přibližně 93 %, a navíc v současnosti míří vlaky dalším tunelem až na nové podzemní nádraží v Boloni. Doba jízdy mezi oběma stanicemi se zkrátila na pouhých 35 minut při průměrné rychlosti 158 km/h. Při zkušebních jízdách předcházejících pravidelný provoz byl na této podzemní VRTce vytvořen nový italský rekord 362 km/h,

zatím naposledy posunutý 25. února 2016 na 393,8 km/h jednotkou ETR 400, známou spíše pod obchodním názvem Frecciarosa 1000.

První VRT byla z Říma do Florencie

O stavbě první moderní vysokorychlostní tratě v Evropě mezi Římem a Florencií také s názvem Direttissima bylo rozhodnuto v říjnu 1968 a o dva roky později se rozběhla stavba unikátního 5 355 metrů dlouhého viaduktu u Paglia. První 138 kilometrů dlouhý úsek z Říma do Città della Pieve





na současných 1,5 hodiny. Průměrná rychlost vlaků je přibližně 170 km/h.

Direttissima byla stavěna ještě s tradiční italskou trakcí 3 000 V, která se však ukázala jako nevhodná pro vysokorychlostní trať, a představuje vedle směrového vedení s minimálními poloměry oblouků 3 000 metrů jeden z nedostatků, které brání dalšímu zvýšení rychlosti. V ostatních parametrech však byla trať budována velkoryse, například se sklony jen do 8 promile a s velkým množstvím umělých staveb. Vedle mnoha stovek metrů dlouhých mostů je to několik tunelů s délkou od 5 do 11 kilometrů.

Inspirací pro nás může být úzké propojení s konvenční železniční sítí, které umožnilo od počátku využívat dokončené úseky bez čekání na dostavbu celé trati. V současné době tento model umožňuje efektivně kombinovat provoz vlaků na vysokorychlostní a konvenční síti s dosažením co nejkratších cestovních časů, ale také s možností obsluhy mnoha míst podél vysokorychlostní trati. Dnes je na 250 kilometrech Direttissimy k dispozici 11 různých spojek mezi vysokorychlostní a konvenční sítí.



Prvním rychlovlakem Pendolino

Paradoxně byla první evropská VRT dlouhé roky používána pouze konvenčními vlaky. První Pendolino označené jako ETR 401 bylo po desetiletém vývoji uvedeno do provozu v létě 1976. Smyslem vývoje však nebyl vysokorychlostní vlak pro přímou trať, ale jednotka s naklápěcí technikou umožňující kompenzovat větší rychlosti na starých tratích s mnoha oblouky a díky tomu zkrátit cestovní čas. To se prvnímu Pendolinu podařilo. Na určených úsecích mohla jednotka dosahovat o 20 až 30 % vyšší rychlost oproti klasickým soupravám. Hlavní těžiště jeho služby bylo na trati spojující Řím s Anconou a později s Rimini na jaderském pobřeží. Cestovní čas napříč Apeninským pohořím zkrátilo o půl hodiny.

Patnáct sériových vlaků Pendolino objednala FS až v roce 1984 a do pravidelného provozu je nasadila od letního jízdního řádu 29. května 1988. Tyto jednotky už byly určené pro provoz na Direttissimě mezi Římem a Florencií, ale díky naklápení mohly jezdit vyšší rychlostí a zkrátit cestovní čas i na klasických tratích.

Vysokorychlostní provoz odstartovaly dva páry nonstop expresů Pendolino Řím – Milán vedené zatím šestivozovými jednotkami ETR 450, s místy pouze v první třídě s dobou jízdy 3 hodiny 58 minut. Bylo to o hodinu méně, než dosud potřebovaly nejrychlejší expresy. Itálie se v tu chvíli stala druhou zemí Evropy po Francii a třetí na světě, ještě po Japonsku, kde byl zahájen komerční provoz vysokorychlostních vlaků s rychlostí vyšší než 200 km/h.

Soupravy ETR 450 s charakteristickým, vejce připomínajícím čelem byly ve finálním provedení devítivozové, 234 metrů dlouhé ucelené

byl otevřen jako první evropská vysokorychlostní trať 24. února 1977, o čtyři a půl roku dříve než mnohem známější francouzská rychlodráha Jiho-východ z Paříže do Lyonu.

Francouzský projekt se stal nakonec známější hned z několika důvodů. Především novou trať otvíraly nové superexpresy TGV, které se staly tvářmi vysokorychlostní



300 km/h
250 km/h

Zdroj: Wikipedia

dopravy, a k tomu se výstavba dalších francouzských tratí nezasekla tak, jako tomu bylo v Itálii. Druhý 51 kilometrů dlouhý úsek Direttissimy ze Città della Pieve do Arezza byl totiž otevřen až za dlouhých 8 let 29. září 1985 a celá trať byla dokončena teprve 26. května 1992.

Direttissima byla koncipována nejen jako vysokorychlostní, ale také jako vysokokapacitní trať pro provoz různých typů vlaků včetně nákladních. Cestu z Říma do Florencie zkrátila z 315 na 254 km. Zpočátku se na ní jezdilo nejvýše 180 km/h, zvýšených v roce 1985 na 200 km/h, a teprve v roce 1988, s nasazením rychlovlaků Pendolino, na stávajících 250 km/h. Postupně se zkrátil cestovní čas mezi Římem a Florencií

← V roce 1961 uspořádal časopis Quattroruote závod mezi expresem Settebello a Alfou Romeo Giulietta Spider. Auto cestu z Říma do Milána zvládlo za 5 hodin a 59 minut, expresní vlak o 38 minut později.



jednotky s maximální rychlostí 250 km/h a s výkonem přes 5 000 kW. Nabízely 390 míst k sezení, z toho 126 v 1. třídě. Od svých současníků, francouzských TGV a německých ICE, se zásadně lišily použitím distribuovaného pohonu, který se uplatnil později u mladší generace rychlovlaků. Jejich provoz se postupně rozšířil na prestižní spoje využívající vysokorychlostní Direttissimu. Na severu zamířily vedle Milána také do Benátek, Turína nebo Bolzana a na jihu do Neapole a Salerna. Relativně brzy však byly vytlačeny

a staršími Pendoliny ETR 485. Nejčastěji kombinují trasu po rychlé Direttissimě a klasických tratích. Na sever míří do Benátek a přes Veronu do Bolzana a Bergama a na jih do Bari a Lecce na jaderském pobřeží nebo do Reggio Calabria u mořské úžiny se Sicílií.

Pro úplnost bychom měli doplnit značku Frecciabianka, tedy Bílý šíp, která obsluhuje hlavně tratě mimo vysokorychlostní síť. Zahrnuje 42 spojů denně s maximální rychlostí obvykle do 200 km/h. Obsluhovány jsou starší generací

vestoři vložili nemalé prostředky do pořízení nejmodernější technologie pro rychlost 300 km/h. Pro svůj záměr zvolili 25 rychlovlaků AGV francouzského Alstomu označené řadou 575, které teď doplní dodávka 17 rychlovlaků Pendolino stejného výrobce řady ETR 675. Společnost Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) používá obchodní značku Italo. Její vlaky jsou tmavě vínové a zatím jezdily mezi severem a jihem Itálie na linkách spojujících Turín, Milán, Veronu a Benátky s Římem, Neapolí a Salernem.

Rozsah jejich výkonů a počty cestujících rostou. V roce 2015 ujely vlaky NTV necelých 13 milionů kilometrů, zatímco letos je očekávaný výkon přibližně 21 milionů vlkm. Meziročně se nabídka zvýší z 56 spojů na přibližně 90 vlaků denně. Na páteřní trati Milán – Řím mají jezdit dva spoje za hodinu a NTV chce vstoupit na další trasy. Například na severu země chce zavést spoje mezi Benátkami, Milánem a Turínem. Roste také počet cestujících. Loni jich bylo 12,8 milionů, o 1,7 milionu více než v roce 2016.

V Itálii lze vysledovat jasný trend rychlého růstu zájmu o rychlovlaky. V roce 2011 je využívalo jen 25 milionů cestujících, zatímco v roce 2015 to bylo 64 milionů osob, z toho 85 % připadalo na FS a zbytek na NTV/Italo. Přepravní výkon jen u státních drah překonal 13 miliard oskm a na evropských výkonech vysokorychlostní dopravy se podílí přibližně 10 procenty.



modernějšími vlaky a jejich provoz byl ukončen už v roce 2015, tedy po necelých 30 letech.

Rudý a Stříbrný šíp

V současnosti křížuje Itálii 59 rychlovlaků ETR 500 pod značkou Frecciarossa, tedy Rudý nebo chcete-li Červený šíp, a 50 nejmodernějších jednotek typu V300 Zefiro společnosti Bombardier řady ETR 400 pod značkou Frecciarossa 1000. Denně operují s maximální rychlostí 300 km/h na skoro 190 spojích, z toho více než 100 spojů denně zajišťují v různých úsecích na páteřní trase z Turína přes Milán a Florencii do Říma, Neapole a Salerna. Nejrychlejší nonstop spoje mezi Milánem a Římem urazí cestu za 2 hodiny a 55 minut průměrnou rychlostí 198 km/h. Cesta z Říma do Neapole trvá 1 hodinu a 7 minut s průměrem 183 km/h. Druhá nejfrekventovanější linka se 46 spoji denně vede od východu z Terstu nebo Udine přes Benátky do Milána a Turína na severozápadě země. Další spoje jezdí mezi Benátkami a jihem Itálie nebo míří z Milána podél jaderského pobřeží až do Bari.

Pod značkou Frecciargento, tedy Stříbrný šíp, vypravují italské dráhy 48 vlaků denně s maximální rychlostí 250 km/h. Spoje jsou provozovány jednotkami New Pendolino řady ETR 600

Pendolin a soupravami klasických osobních vozů doplněnými na obou koncích o hlavová vozidla první generace jednotek ETR 500 (jednosystémová 3 kV DC, dnes 200 km/h).

Italským státním drahám FS však nestačí jen úspěchy na poli osobní vysokorychlostní dopravy a jejich dceřiná společnost Mercitalia na začátku roku oznámila záměr zahájit vysokorychlostní nákladní dopravu. Díky až 12vozovým rychlovlakům na bázi jednotek ETR 500 upravených pro přepravu malých kontejnerů chce získat podíl na trhu přepravy zboží s vysokou přídavnou hodnotou a velkou citlivostí na čas přepravy. Nabízená kapacita jednoho vlaku by měla odpovídat přepravním možnostem dvou nákladních letadel Boeing 747. První linka by se měla rozjet ještě do konce roku mezi terminály v Casartě u Neapole a v Boloni. Doba jízdy nákladního rychlovlaku má být 3 hodiny 20 minut. Průměrná rychlost se bude pohybovat kolem 160 km/h.

První vysokorychlostní konkurence

Rozvoj, úspěch a využití rychlovlaků v Itálii dosáhly dokonce takového rozsahu, že se země na Apeninském poloostrově stala první a zatím jedinou zemí s provozem soukromých rychlovlaků konkurujících státní železnici. Soukromí in-

Tisíc kilometrů vysokorychlostních tratí

Itálie dnes disponuje téměř tisícovkou kilometrů vysokorychlostních tratí. Páteří je dokončený koridor Turín – Milán – Boloňa – Florencie – Řím – Neapol – Salerno. Tento severo-jihní koridor spojující největší italská města představuje 89 % zprovozněných vysokorychlostních tratí. Díky četným spojkám na konvenční síť dovoluje vysokorychlostním vlakům obsloužit i regiony značně vzdálené od těchto tratí, například na severu země jsou to jižní Tyrolsko (Bolzano) nebo Terst u slovinských hranic a na jihu region Apulie (Bari, Lecce) v pověstném „italském podpatku“. Lidé díky kombinovanému provozu vysokorychlostních a konvenčních tratí ušetří čas. Například cesta z Říma do Bari trvá rychlovlakem Frecciargento přibližně 4 hodiny, zatímco běžný spoj InterCity potřebuje o 2,5 hodiny více. Skoro tři hodiny ušetří cestující rychlovlakem oproti konvenčnímu InterCity na cestě z Říma do Terstu.

Zvláštností italské vysokorychlostní sítě jsou dvě trakční soustavy. První trať byla elektrifikována tradiční italskou soustavou 3 kV DC, ale když se při testech ukázalo, že tento systém nedokáže přenést dostatečný výkon pro provoz při 300 km/h, přešli Italové u dalších tratí na 25 kV 50 Hz AC. Vedle Direttissimy jsou tak 3 kV napájeny a s maximální rychlostí 250 km/h provozovány jen krátké rychlodráhy z Neapole do Salerna (29 km) a z Padovy na okraj Benátek (24 km).

Nyní pokračuje výstavba vysokorychlostní sítě na severu země ve východo-západním koridoru z Milána do Benátek. První úseky v délce 82 km z Milána do Brescie jsou již uvedeny do provozu a zbývajících 130 kilometrů mezi Brescií a Padovou se staví nebo připravuje. Na vysokorychlostní síť by se měl připojit i půlmilionový přístav Janov a běží projekty na rychlé spojení Itálie s Francií a Rakouskem prostřednictvím desítek kilometrů dlouhých úpatních alpských tunelů. Italská vysokorychlostní síť by tak v budoucnosti měla měřit přes 1 400 kilometrů. ○

Řada	Rok	Počet	Rychlost	Výkon	Trakce	Kapacita	Délka
ETR 401	1976	1	250 km/h	1 800 kW	3 kV DC	171	106 m
ETR 450 Pendolino	1985	15	250 km/h	5 008 kW	3 kV DC	390	234 m
ETR 460 Pendolino	1994	10	250 km/h	5 880 kW	3 kV DC (na SNCF 1,5 kV DC)	480	236 m
ETR 485 (ETR 480) Pendolino	1997	15	250 km/h	5 880 kW	3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC	480	236 m
ETR 500 I / E 404.1 (E 414)	1995	30	250 km/h	8 800 kW	3 kV DC (na SNCF 1,5 kV DC)	656	328 m
ETR 500 II / E 404.5 + E 404.6	2000	59 + 2	300 km/h	8 800 kW	3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC (na SNCF 1,5 kV DC)	574	328 m
ETR 600 / ETR 610 New Pendolino	2008/2009	12 / 7	250 km/h	5 500 kW	3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC (610 také 15 kV 16,7 Hz AC)	432	187 m
ETR 400, V 300 Zefiro	2015	50	300 km/h	9 800 kW	3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC	457	202 m
ETR 700, V 250 Fyra	po 2017	17	250 km/h	5 500 kW	3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC, 1,5 kV DC	546	201 m
AGV 575	2012	25	300 km/h	7 500 kW	3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC	462	202 m
ETR 675, EVO Pendolino	2017	22	250 km/h	5 500 kW	3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC	480	187 m

ČD Cargo rozšiřuje park interoperabilních lokomotiv

Další čtyři interoperabilní lokomotivy Vectron, které doplní osmičku již dříve pořízených strojů stejné řady, nakoupí na přelomu roku 2018/2019 dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo. To například umožní expanzi firmy na zahraniční trhy.



ČD Cargo | Foto: archiv ČD Cargo

Tím však obnovování vozidlového parku ČD Cargo nekončí. Flotila interoperabilních lokomotiv nejvýznamnějšího tuzemského železničního nákladního dopravce se totiž v letech 2019 a 2020 dále rozroste o 10 lokomotiv Traxx MS3. Počet těchto strojů bude možné na základě smluvní opce s využitelností do roku 2022 rozšířit o dodávku dalších až 40 kusů. Jedná se

o inovovaný produkt úspěšné řady Traxx MS, které se prodalo více než 2 250 kusů.

Interoperabilní lokomotivy budou provozuschopné v tuzemsku a dále ve všech okolních státech a v Maďarsku, přičemž tento paket zemí lze ještě rozšířit o Slovinsko a Chorvatsko. „Pořizování interoperabilních lokomotiv podporuje strategii expanze značky ČD Cargo na zahraniční trhy. V tuto chvíli disponujeme licencemi pro realizaci přeprav v Polsku, Ra-

kousku, na Slovensku i v Maďarsku a odpovídající vozidlový park nám umožní tyto licence naplno využít. Již dnes máme vytipovanou řadu mezinárodních přeprav, na které je možné tyto lokomotivy okamžitě nasadit a vyhovět tak požadavkům našich zákazníků na realizaci celé přepravní trasy jednou lokomotivou,“ uvedl výkonný ředitel ČD Cargo Tomáš Tóth.

Vyhovují evropským trendům

Jedná se o nejmodernější lokomotivy s vysokou tažnou silou i provozní rychlostí, které vyhovují současným evropským trendům a umožňují vozbu těžkých vlaků na dlouhé přepravní vzdálenosti. Samozřejmostí je rovněž implementace evropského zabezpečovacího zařízení ETCS, kamerový systém, GSM-R apod. „Nákup moderních lokomotiv je plně v souladu se schválenou koncepcí obnovy a udržitelnosti parku železničních kolejových vozidel,“ upřesnil Tóth. „Naším cílem je eliminovat ztrátové časy přepřahů lokomotiv, zefektivnit přepravy na dlouhých vozebních ramenech a přispět také k uvolnění kapacity na exponovaných tratích sítě SŽDC.

Do budoucna máme v plánu postupně odstavovat méně spolehlivé a technicky zastaralé lokomotivy a nahrazovat je moderními a modernizovanými stroji, které jsou mimo výše uvedené technické parametry také šetrnější k životnímu prostředí díky své účinnosti a rekuperačnímu brzdění,“ popsal další vývoj.

Sjednanými cenovými podmínkami pro nově dodávané lokomotivy od obou výrobců, termíny jejich dodávek i aktuálně velmi příznivými podmínkami financování získává ČD Cargo hnací vozidla, která na domácím i evropském trhu budou znamenat velmi silnou konkurenční výhodu.

Proces schvalování nákupu byl v jednotlivých orgánech společnosti dokončen a v nejbližších dnech je očekáván podpis kontraktů se společnostmi Siemens a Bombardier. ○



Škodovky do Polska opět ve Frýdlantském výběžku

Jedním z nejvýznamnějších zákazníků ČD Cargo je společnost Škoda Auto, největší český výrobce automobilů. O přepravy vyrobených automobilů v ucelených vlacích je mezi dopravci sváděn konkurenční boj, což se v posledních letech projevuje stále více. Svě pozice si může dopravce udržet jen za předpokladu, že dokáže nabídnout kvalitní služby za odpovídající a konkurenceschopnou cenu.

ČD Cargo mezi takové dopravce patří, což v roce 2014 prokázalo i ve výběrovém řízení na zajištění přeprav automobilů Škoda z výrobního závodu v Mladé Boleslavi do Polska, přesněji do distribučního centra ve městě Swarzędz nedaleko Poznane. Tyto přepravy totiž v roce 2014 realizoval konkurenční dopravce AWT. Nicméně na rozdíl od AWT je ČD Cargo schopno například v době provozních odstávek nebo státních svátků zajistit tyto přepravy také formou jednotlivých vozových zásilek. Trasování spoje 47204/47205 ČD Cargo z Mladé Boleslavi přes Frýdlant v Čechách do pol-



ského Swarzędz vydrželo až do GVD 2017/2018, kdy byly zásilky přesměrovány do distribučního centra a firemních skladů v Sosnowci. Zásilek automobilů se na čas opět ujal dopravce AWT, nicméně jeho působení na této relaci skončilo k 31. květnu 2018 a od 1. června 2018 jsou vlaky opět v plné režii ČD Cargo.

Přesměrování spoje

V prvních deseti dnech letošního června se na straně polské firmy objevily potíže s vykládkou automobilů v Sosnowci. Proto bylo potřeba spoj z Mladé Boleslavi opět na krátko přesměrovat do původních skladových prostor ve Swarzędz. Pro dopravce ČD Cargo to nebyl žádný problém, neboť v minulosti výše uvedenou trasu využíval. Ve dnech 15.–17. června byly proto přesměrovány soupravy přes PPS Frýdlant v Čechách/Zawidow. Jelikož ve stejném termínu probíhala nepřetržitá výluka na úseku Rychnov u Jablonce nad Nisou – Liberec, bylo nutno spoj ještě navíc vést z Bakova nad Jizerou přes spojku Srní – Žižníkov do Liberce. Protože však dopravce ČD Cargo disponuje dostatečným počtem hnacích vozidel i personálu se znalostí odklonových tras, povedlo se relaci Mladá Boleslav – Swarzędz odvézt podle plánů a ke spokojenosti všech zúčastněných stran.

Antonín Němeček



České Velenice vs. Veselí nad Lužnicí

Veselí nad Lužnicí a České Velenice jsou od sebe po železnici vzdálené pětapadesát kilometrů a cesta vlakem mezi nimi trvá zhruba hodinu. Mají však řadu společných jmenovatelů. Uvozují trať č. 226, odbočují z nich další trasy, spojují je přímé osobní vlaky Českých drah a hlavně: v každé je nádražní restaurace.

Josef Holek | Foto: autor

České Velenice mají díky Železničním opravárnám a strojárnám minimálně v bývalém Československu zvučné jméno. Vždyt zdejší ŽOSka byla jednou z nejvýznamnějších společností působících v oblasti oprav kolejových vozidel. Věhlas opadl se zavřením podniku, železničářský duch je však v příhraničním městě stále patrný i díky tomu, že mnoho obyvatel v dílnách donedávna pracovalo. Nádraží je stále hojně využívané nákladními i osobními vlaky, svoji pobočku tu má pošta a například vlakové čtyři Českých drah zde využívají moderního zázemí. Kromě toho si ale můžete odskočit na točené pivo a oběd do nádražní restaurace. Čekání na spěšný vlak do Vídně to jistě zpríjemní.

Vstup z parku není bůhvíjak přívětivý. Vystoupáte po schůdkách do chodby s opadnou omítkou a ještě musíte chvíli hledat dveře do lokálu. Pak se ale svět docela změní. Restaurace stále využívá obřích secesních prostor. I ve vedru, které tu v letošním horkém srpnu panuje, se dá díky velkým a otevřeným oknům dýchat. Zároveň jsou otevřené i dveře na zástřeším stíněný peron, takže cestující si



- výtečné jídlo a dobře vychlazené pivo
- příjemné a čisté prostředí
- milá, rychlá obsluha
- velmi přívětivé ceny



- dlouho nevymalováno, v horku je cítit zápach kouře

mohou dopřát jedno malé „na stojáka“ a sledovat třeba provoz na nádraží.

Jídla za hubičku

Kochám se uměním štukatérů, kteří kdysi celou nádražní restauraci vyzdobili. Při pohledu na vysoké stropy zaujmou různé ornamenty, na stěnách pak značky českých zemí. Tohle snad není nádražka, ale muzeum, říkám si, zatímco čekám na jednoho oroseného Kozlíka a polední menu. Popravdě by ale stěny snesly výmalbu. Nejen kvůli oživení, ale hlavně kvůli „přebití“ zápachu cigaretového kouře, jímž jsou zdi za desítky let kvalitně promořené. V horkých dnech je typický odér stále znatelně cítit, ač se tu již nějaký ten pátek nekouří.

O provoz se tu stará milá a přívětivá hospodská, která má velký lokál se zhruba čtyřicítkou židlí na povel. Nejprve mi s úsměvem servíruje fantastickou bramboračku a posléze i chutné vepřové nudličky s horou rýže. Oba výtečné pokrmy zhltnu s chutí. Ale hlavní bomba přichází při platbě: za menu si podnik účtuje dnes již těžko uvěřitelných 85 korun! Za půllitr jedenáctistupňového Kozla 25 Kč. Nikterak drahé nejsou ani minutky, obvykle se vejdete



do 80 korun. Nechápu, jak tady mohou vydělavat, když přes poledne tu sedí jen několik jedinců...

Pozitivně vnímám ničím nerušený výhled na nástupiště, možnost sledování sportovních přenosů přenášených na plátno anebo šipky. To vše doprovázené výtečnou obsluhou, jídelníčkem se směšně nízkými cenami a celkově útulnou atmosférou s železničářským geniem loci. Tohle místo si zaslouží pochvalu!



50%



- slušné ceny
- výběr z typických hospodských specialit i denní menu
- čisté a vzdušné prostředí
- solidní nabídka piv



- obsluha příliš nejevící zájem o hosty
- velmi hlasitá TV
- neosobní prostředí
- zápach cigaret vanoucí ze zahrádky na peronu

Ve Veselí to mají na háku

Na rovinu, veselská nádražka je typickým zástupcem šedého průměru. Ničím nevyčnívá a jistý genius loci by tu našli tak akorát někdejší zaměstnanci socialistického podniku RaJ. Konzumenta přivítá velmi neútné prostředí kombinující typizované socialistické vybavení s nábytkem ze švédského řetězce IKEA. Neuráží, ale ani nenadchne. Čisto ale udržují a dýchat lze i v horkém počasí bez problémů.

Obsluha je rychlá. Aby také ne. Sedím v hospodě téměř sám a bylo by vůči mně, zákazníkovi, opravdu nefér, pokud bych prošel okolo výčepního roztaženého na židli na zahrádce na nástupišti a on si mě „jakoby“ nevšiml. Nabízí pivo a něco malého k snědku.

Vybírám desítku Pardála za 22 korun (v nabídce i 11° Kozel, 10° Gambinus a 12° Budvar) a utopenec za 26 korun. Jídlo i pití mi pod nose přistávají za pár desítek vteřin. Pivo v srpnovém horku bodne a kyselý utopenec přijde k duhu. Dlužno podotknout, že pivo je řádně ošetřené a akorát vychlazené a utopenec dobře uleželý, žel poněkud menší. K němu dostávám čerstvé pečivo. Jídlo tu ale dostanete i větší, ale jen přes poledne. Později odpoledne už jsou k mání jen tradiční nakládaný hermelín, klobása či párek s hořčicí, gothaj a sulc s cibulí. Za hermelín si tu účtují 42 korun, za klobásu 45 a za vše ostatní necelých 30 korun.

Komunál už tu byl

Zatímco se pan výčepní i se svou pomocnicí (nebo je to naopak, nevím) rozvalují po židličkách zahrádky, sním svou porci „dětského“ utopence, zaliju ho Pardálem a mám chuť platit. Nedrží mě tu nic. O řvoucí fotbal v televizi nestojím, obsluha je sice funkční, ale zcela bez emocí. Za popřání dobré chuti by jim sanice neupadla. A že je tu bezvadný výhled na železnici? To je sice pravda, ale pokud si v samoobsluze koupíte lahev a sednete si na lavičku, užijete si více zábavy, a vyjde to levněji. Kromě toho hosté na venkovní zahrádce – v družné debatě s hostinským – kouří jednu za druhou a cigaretovým dýmem se po chvíli plní i interiér. Nejsm sice cimpřích, ale dusit se nemusím.

Veskrze čistý interiér, slušné ceny ani komfortní vstup přímo z nástupiště mě nepřesvědčily se znovu vrátit. Proč bych měl platit někomu, kdo se vyvaluje na nástupišti, o hosty se stará jen proto, že musí? Takhle se mohli hospodští chovat v dobách minulých, ne v roce 2018. ○



Na vrchol Rigi pěšky i vlakem

Chcete se vyhnout vedrům, zažít dobrodružství a ještě si vyzkoušet kvalitu švýcarských železnic? Máme pro vás skvělý tip. V okolí hory Rigi se můžete projít po starém železničním tělese, svézt se zubačkami a ještě si dopřát místní speciality za pár drobných. A nezapomeňte, do Švýcarska jezdí každý den noční spoje Českých drah.

Josef Holec | Foto: autor

Nejsem vyznavačem horské turistiky. Na Sněžku jsem vyjel lanovkou a na šumavský Poledník jsem coby malý chlapec vylezl jen proto, že nade mnou visela ruka rodičů. Když jsem si tedy vymyslel poznávací výlet do Švýcarska, mohl jsem tušit, že s partou neskončíme jen u popíjení špičkové kávy, pojídání kilogramů sýru Gruyère, mlaskání nad kyselými rybičkami nedávno vytaženými z jezer okolo hory Rigi a ochutnávání tisíců druhů ultrajemné čokolády. Netřeba chodit okolo horké kaše, skončil jsem na vrcholu Rigi Scheidegg v 1 656 metrech nad mořem a čekala mě, z mého mrzutého pohledu, snad nekonečná cesta na protější dominantu okolí Lucernu, vrchol Rigi se 1 748 m n. m. Ale pěkně popořádku.

Švýcarsko je dostupné vlakem Českých drah. Přímé vozy vyrážejí z pražského hlavního nádraží do Curychu každý den v 18:01. Už v Českých Budějovicích se mi klíží oči, v Linci tuhnu nadobro. Pohodlné lůžkové vagony se servisem JLV nabízejí dostatečný prostor a po kolejích jen tiše ševelí. Druhý den po osmé ranní vystupují svěží na curyšském hlavním nádraží, nastupují na expres do Lugana a po cestě do Arth-Goldau sjíždím internet a hledám zajímavosti o zdejší regionu. Vystupuji na této železniční křižovatce a mířím do patra, na nástupiště úzkorozchodné trati Rigi bahn. Integratece je ve Švýcarsku na špičkové úrovni. Na jednu jízdenku, v mém případě Swiss pass, se dostanu odkudkoliv kamkoliv. Vlaky navazují na lodě i autobusy a vše běží spolehlivě jako zdejší hodinky. Nejinak je tomu v případě přestupu na regionální úzkorozchodky.

Zacíleno na klid

Dvouvozová elektrická souprava šplhá po zubačce do stanice Kräbel. Spoj míří každou hodinu až do horské stanice Rigi Kulm, těsně pod vrchol. To je i na můj plážový vkus moc jednoduché a za tři čtvrtě hodiny bych viděl v podstatě jen údolí. Pravda, lemované zelenými vrcholky s pasoucím se dobytčím a schody, které krávy s velkými zvony pod svalnatými krky při pastvě vytváří. V mixu s modrou oblohou, letním slunkem a vůní kvetoucích luk jde o nád-

Nově opravený viadukt v oblouku u Heiterenbodenu. Dříve tu supěly parní vlaky, dnes už jen pěší turisté.

herný kých vyhledávaný turisty z celého světa. A být se bráním, při pohledu z kabinové lanovky mířící z Kräbelu na vrcholek Rigi Scheidegg mu podléhám i já.

Proč se nenechat omámit tou nádherou a nevydat se přímo do srdce zeleného regionu? Ještě než zapnu softshelku až ke krku, říkám si, proč jsem se zrovna já, žádný typický milovník přírody a ekolog, nechal tak unést. Asi to má co dělat s ostřejším horským vzduchem, expresním výjezdem lanovkou a následným naplavením endorfinů do mozku. Proč ale zrovna na Scheidegg? Samozřejmě, jen tak náhodou jsem tu nevystoupil. Po cestě z Curychu

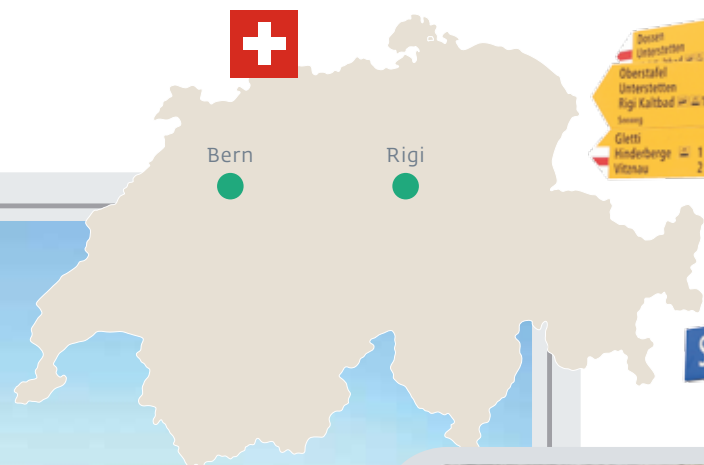


Rigi lemují jezera Zug, Lauerz a Lucern (na snímku). Pohled na město Küsnacht od výsilače.

jsem se totiž dočetl, že až sem vedla v minulém století železnice. Ano, je to neuvěřitelné, ale na Scheidegg po úzkorozchodné trati jezdily vlaky tažené malými parními lokomotivami už v roce 1874. Tehdy za stavbou stál inženýr Niklaus Riggenbach. Turisté vyhledávající lázeňský klid s opojným horským prostředím mohli na Rigi Scheidegg vyrážet z Rigi Kaltbad a při cestě využívali služeb nejvýše položené adhezni železnice v Evropě. Fantazie! Pára tehdy spojovala především turistická střediska.

Hladová vitrína

Dnes už jsou bohužel koleje dávno vytrhané a provoz tu byl ukončen v roce 1942. Stopy jsou však patrné dodnes. Stačí se jen rozhlédnout. Už na první pohled je zřejmé trasování, neboť stezka vede přímo po vrcholku drážního tělesa. Netrénované turisty přivítá pozvolným spádem a železničním nadšencům naservíruje staré drážní pohrobky. Třeba kamenný tunel v oblouku, pár kilometrovníků, řadu již opravených mini viaduktů anebo starý odstavený



Samoobslužnou vitrínu najdete pod vrcholem Dossenu.

vůz v lokalitě Heiterenboden. Ten slouží už jako chatka a nevíšim bych si jej, kdyby nestál na typických jednonápravových podvozcích.

Stezka vedoucí po bývalém tělese je zřetelně patrná už při kratičkém sestupu z Rigi Scheidegg, když se přede mnou otevře údolí a světlý štěrk maluje jemnou linku po vrstevnicích vršků Hinter Dossen, Heiterenboden a Schild.

Za slabou hodinku po zastávce u zvědavých krav si dělám přestávku na odpočívadle. Nic improvizovaného. Naopak, jsou tu z masivu vytesaná lehátka, dřevěné stolečky a teď pozor: samoobslužná, hladová výkladní skříň na kolečkách! Jak tohle funguje? Jednoduše. Stačí otevřít prosklená dvířka, vybrat si například koláče, sýry, čerstvá ovoce, tyčinky anebo limonádu či místní pivo Rigi. Nikdo tu není, nikdo nic nehlídá. Ale zadarmo sortiment není. Ale spoň ne pro slušné turisty. U veškerého sortimentu jsou cenovky. Obnos pak hodíte do kasičky. Že někdo nemusí zaplatit? Ať si to pak srovná se svým svědomím. Na rovinu: nepoctivost se ve Švýcarsku věru nenesí. A ceny do 5 franků (zhruba 100 korun) ještě nikoho nezruinovaly.

Až na vrchol

Rázným špacírem mířím stále níž, na dohled Rigi Kaltbad-First, oné původní dolní stanice staré železnice. Po cestě si ještě opeču buřtíka, jehož jsem pořídil v supermarketu na curyšském hlavním nádraží pro nejhorší případy. Dostávám se tak k další turistické atrakci, pro kterou by staří železničáři asi neměli pochopění. Na několika místech se totiž můžete zastavit pod přístřeškem, rozbalit ruksak a opéct si,

Modré soupravy jsou typické pro trasu zubačky z Arth-Goldau na Rigi Kulm. Zde odjíždí z Kräbelu.

co je libo. Hoří tu ohýnek, jehož plameny neustále turistě přizívají. Každý den se totiž o tytohle BBQ pointy (jak je nazvala má kamarádka z Velké Británie) někdo stará. Tu vyčistí rošty, tu navozí tvrdé dříví a tu spáleniště vyčistí od popela. A také zazásobuje neuvěřitelnou vitrinou regionálními potravinami. Zkrátka absolutní servis s pověstnou švýcarskou přesností a spolehlivostí.



Starý železniční tunel dnes slouží už jen turistům a coby průchod pro dobytek.

V místě zvaném Rigi First (neplést s Rigi Kaltbad-First) se od tělesa oddělují a přes stanici zubačky Rigi Wölfertschen-First si dávám poslední „šturm“ z úpatí hory Rigi až do stanice Rigi Staffel v 1 603m n. m.

Tohle jsem neměl dělat. Poslední krpál mě dorazil, takže těch pár stovek metrů na vrchol do stanice Rigi Kulm nechávám nohám odpočinout a vyjíždím zubačkou až těsně pod místní televizní vysílač – dominantu vrcholu a v podstatě i celého regionu lemovaného jezerem Zug, Louerz a Lucern. A co dál? Když už jsem si zubačkou nedopřál celou cestu z Arth-Goldau až nahoru na Rigi Kulm, dám si vyhlídkovou jízdu dolů, na druhou stranu přes Rigi Staffel a Rigi Staffelhöhe až do údolí do městečka Vitznau. Tady si ještě prohlédnu vypulírované depo (zdejší železničáři jsou na turisty zvyklí), nechám se okouzlit roztomile malou točnou a usedám na parník do Lucernu.

Oblast okolo hory Rigi dovede duše železničářů potěšit. Vždyť po bývalém tělese trvá procházka asi tři hodiny a s jízdenkou Swiss Travel Pass můžete jezdit po regionálních místních úzkorozchodných zubačkách celé dny a týdny. A ta zatracená mrzutost mě po netradiční horské túře vcelku přešla. ○

ŠOTOINFO

Z pražského hlavního nádraží vyráží jižní expres mířící do Lince v 18:01. V soupravě, v čele s lokomotivou řady 380, jsou zařazeny i přímé lůžkové vozy řady WLABmz⁸²⁶ jedoucí až do Curychu. V Curychu je možné přestoupit na vlak IC 867 mířící do Luganu. Vozy pro zdejší ozubnicovou železnici Rigi-Bahn vyrobila švýcarská Locomotive und Maschinen Fabrik Winterthur. Na vrchol Rigi (stanice Rigi Kulm) je možné vlakem vyrazit ze dvou směrů – z Arth-Goldau (modré elektrické vozy) a z Vitznau (červené vozy). Za cestu z Arth-Goldau zaplatíte 6 franků (cca 136 korun), z Vitznau stojí jízda 8 franků (cca 182 korun). Pokud máte celostátní jízdenku Swiss Travel Pass, neplatíte už nic.

Tomáš Lána | Foto: archiv autora, Wikipedia

Tato stanice patřila do politického okresu Vysoké Mýto. Stavba železnice Praha – Olomouc začala 4. září 1842 a dokončena byla v první polovině roku 1845. První slavnostní vlak, který zahajoval dopravu po této dvoukolejné železnici, vyjel na trať 20. srpna 1845. Připomeňme jméno hlavního inženýra této trati Jana Pernera, který má pamětní plastiku před třebovským nádražím. Tragická událost ukončila Pernerův život brzy po dokončení stavby železnice do Prahy. Při služební cestě 9. září se při výjezdu z Choceňského tunelu vyklonil z vlaku, aby si prohlédl dílo, a narazil hlavou na sloup. Vážným zraněním následujícího dne podlehl.

Trať zaplacená z pokladu

Brandýs nad Orlicí byl v té době již městem, a to od roku 1828. Stavba trati z Prahy do Olomouce se stala výbornou pracovní příležitostí pro 20 tisíc dělníků a délka celé trati činila 250 km. Náklady na tuto zakázku dosáhly 8,25 milionu zlatých, které císař svolil vyplatit z vlastního pokladu. Stanice Brandýs nad Orlicí byla podle důležitosti zařazena do V. třídy. Jízdní řád měl velmi skromnou podobu a vlaky jezdily pomalu. Dopravní služba byla značně namáhavá, bez rychlých a spolehlivých dorozumivacích prostředků. Jízdy vlaků se navařily různými barevnými praporky, případně ohněm nebo fuklemi. Jako navařování se používaly i koše. Stanoviště strážníků trati musela být na dohled. V roce 1855 tuto trať převzala soukromá společnost, ale v roce 1908 ji znovu převzal stát.

Ministerstvo železnic za první republiky projevilo příkladnou péči o své zaměstnance. Dne 15. 1. 1930 se například zasadilo o zakoupení a vybudování místních lázní pro nemocenskou pojišťovnu ČSD, a to v objektu, který původně náležel rodině Rechzieglů. Tyto lázně postavil roku 1898 brandýský rodák rytíř Horský. Nákup objektu představoval sumu 1 800 000 korun. Budova byla rychle opravena, vnitřní zastaralé zařízení se obnovilo za vynaložení značných nákladů, aby lázně mohly být co nejdříve předány svému účelu. Slavnostní otevření ozdravovny nemocenské pojišťovny ČSD, jak byly lázně později pojmenovány, se uskutečnilo 7. března 1930 v den oslavy narozenin pana prezidenta Osvoboditele T. G. Masaryka. Provoz v ozdravovně začal 2. června 1930. Pacienti mohli být jedině železničáři nebo jejich rodinní příslušníci.

Nástup nacismu

V květnu roku 1938 vyvrcholila v zemi politická krize způsobená událostmi v Německu. Mezinárodní napětí tehdy vyvolaly zprávy o pohybu německých vojsk proti Československu. Interpretovaly se jako bezprostřední hrozba vypuknutí války. Shromažďování vojsk se sice nepotvrdilo, důsledky přesto byly dalekosáhlé.

Nastupující nový režim kronikář A. Müller popsal následujícím způsobem: „Třetí říše se chvástá před celým světem, že přichází jen osvobodit svých soukmenovců v Sudetech, ale přitom jsou zabírány i ryze české kraje. Republika je strašně okleštěna a těžce zraněna, průmyslově i hospodářsky chce přeci žít svobodně dále. Ale přichází největší ponížení našeho národa 15. března 1939, kdy přicházejí do naší české země Němci jako okupanti a prohlašují, že



Snímky z roku 1986 zachycují tehdejší podobu stanice v Brandýse.

Pohnutá minulost stanice

Každý kdo někdy jel osobním vlakem z Ústí nad Orlicí do Chocně nebo dál do Pardubic, musí souhlasit s tím, že je to cesta zajímavou a malebnou krajinou, kterou protéká řeka Tichá Orlice. Mnoho cestujících však zřejmě ani netuší, jak zajímavá je historie samotné železniční stanice Brandýs nad Orlicí.

nás berou v ochranu. Zatím zřizují Protektorát Čechy a Morava, Slovensko se stává samostatným státem. Služba po železnicích se pomalu, ale zato systematicky přizpůsobuje k říšskoněmeckým drahám. České předpisy jsou poznamenány nahrazovány německo-českými, již podle říšskoněmeckých předpisů.“

Zvěřstva okupantů

U železnice docházelo často k sabotážím. Na nich se podíleli někteří zaměstnanci, jako například Antonín Rössler. Němci vlaky užívali především k transportům lidí do koncentračních táborů.



Největší zvůle okupantů se projevila 24. 1. 1945, kdy vlakem 6226 převážel židy z Osvětimi do Terezína v otevřených vozech za třeskutého mrazu a sněhové vánice. Vyhublí a polonazí vězni vyhazovali z vlaku své kamarády, kteří během jízdy zemřeli hladem nebo umrzli. V našem obvodě bylo vyhozeno z tohoto transportu smrti devět mrtvých vězňů a jeden raněný, kterého stráž německé branné moci převezla do Pardubic na gestapo. Každá mrtvola měla na krku na motouzu zavěšený plíšek s číslem, oblečená byla do lehkých pruhovaných šatů, nebo nahá, zabalená



Brandýs nad Orlicí



Současná podoba nádraží v Brandýse nad Orlicí

do pláště. Těla těchto vězňů byla svezena na rozkaz četnické stanice do místní márnice a pak společně pohřbena i s mrtvolami z úseku četnické stanice Rviště na prostranství před kostelem v Brandýse nad Orlicí.

Dalším nelidským činem německých okupantů se staly transporty se zajatci, hlavně s ruskými. Převozy s ruskými zajatci se odehrávaly hlavně v lednu a únoru v nevytopených a zaplombovaných krytých vozech. Zastavil-li ve stanici podobný vlak, šlo se na nádraží mnoho českých lidí, kteří chtěli nasycit hladovějící, nedbající nebezpečí, které jim hrozilo ze strany německých strážů. Kromě převozů po železnici pochodovaly hladovějící zástupy zajatců všech národností z východních táborů k západu po hlavních silnicích za mrazu a sněhových vánic. Partyzánské oddíly již od počátku roku 1945 vyvíjely odbojovou činnost.

Kronikář uzavírá období 2. světové války takto: „Počátkem května vše již nasvědčovalo tomu, že se nezadržitelně blíží konec německého panství a že probleskuje na obzoru svoboda, po které jsme tolik let toužili. Přišel 5. květen 1945, od časného rána panovalo hrozné napětí, které pojednou mizí v dopoledních hodinách radostnou telefonickou zprávou z Ústí nad Orlicí, že německá řeč přestává být úřední, úřadování že je české.“

Odzbrojování skončilo tragédií

Po odstranění německých nápíší se dostavil na nádraží vojenský velitel místního národního výboru s četou utvořenou pro potřebu odzbrojování vojenských transportů. Odzbrojen byl ve stanici stojící lazaretní vlak s označením La 94 884 a odebrané zbraně dostali místní občané. Pak se přistoupilo k odzbrojování německých strážních hlídek na železničních mostech. Odpoledne byl vypraven ze stanice na trať Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí stroj obsazený revolučními oddíly k odzbrojení německých strážů hlídajících mosty na trati. Němečtí vojáci byli zatčeni a přivezeni do sokolovny v Brandýse nad Orlicí. Německá stráž u hradla na Sudislav po odzbrojení prohlásila, že půjde sama do Ústí nad Orlicí, což se později projevilo jako osudné.

Po 16. hodině byl vypraven z Brandýsa nad Orlicí do České Třebové stroj se dvěma osobními vozy jako vlak č. 6505, obsazený železničnými zaměstnanci, kteří jeli do nebo ze služby. Když vjížděl do stanice Ústí nad Orlicí, byla na něj zahájena palba z kulometů, pancéřových pěstí i protitankových děl. Mnoho železničářů bylo zraněno, někteří těžce, mezi nimi byla i kancelářská zaměstnankyně Věra Černá. Bližší informace o počtu obětí této jedné z posledních bojových akcí 2. světové války není známa. Šlo v podstatě o trestuhodné a nešťastné nedorozumění. Němci se údajně domnívali, že jsou to partyzáni. Incident zavinili němečtí vojáci ze stráže od mostu u hradla Sudislav. Ti po příchodu do Ústí nad Orlicí nahlásili tam stojícímu vojenskému transportu, jenž nebyl dosud odzbrojen, že byli přepadeni právě partyzány.

Tato událost revolučních květnových dnů na trati Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí udělala konečnou tragickou tečku za obdobím německé nadvlády nad naší vlastí. ○

Zdroje: *Kdo byl kdo v našich dějinách do roku 1918*, 150 let železnice v České Třebové, *Pamětní knihy železničních stanic ČSD (Národní archiv)*, *Brandýs nad Orlicí 1918–1949*

Doktor

František Tylšar

Železnice, to nejsou jen železničáři, které potkáváme na nádražích a ve vlacích. Aby vše fungovalo, existuje zde mnoho profesí, o kterých ani netušíte. Například ajťáci, kteří ve světle svých monitorů vymýšlejí stále lepší systémy zabezpečovacího zařízení, informačních sítí, ale třeba i vychytávky pro naše mobilní telefony. Nebo takoví opraváři, skladníci, ekonomové či právníci. A také železniční lékaři, kteří se starají o naše zdraví...

Jeden z nich, jménem Hugo, celé dny pečoval o své pacienty na železniční poliklinice. Když skončil ordinaci čas, věnoval se svému koníčku – zvířatům všeho druhu, o která se staral s ne menší láskou než o železničáře. Léčil psy, kočky, ale třeba také hady nebo opice.

Možná vás napadne, že na tom u lékaře není nic až tak zvláštního. No, asi není, ale Hugo měl navíc velice dobrodružnou povahu, a díky ní se jednoho dne dostal až... Ale to bych předbáhal. Takže pěkně od začátku...

Bylo krásné jarní odpoledne a doktor Hugo se loučil s posledním pacientem. „Tak, pane Veselý, hezky ležet a užívat ty prášky, co jsem vám předepsal! Za týden se uvidíme.“

„Sestři, máme tam ještě někoho?“

„Nemáme,“ odpověděla, „ale už třikrát vám volala nějaká paní, že má problém s opicí. Slíbila jsem, že zavoláme...“

Hlas paní Hubáčkové v telefonu zněl hodně naléhavě: „Doktore, potřebuji okamžitě pomoc. Zaběhla se mi opice Barča a jenom vy ji můžete najít. Mohl byste co nejdříve přijet do Kobylis? Jsem za domem, tam co bydlíme. Čekám tu na vás.“

„No, co mám s vámi dělat. Tak za půl hodinky jsem tam,“ zavěsil. A tím začalo jedno z největších dobrodružství doktora Huga...

Dojel na minutu přesně, což byl téměř zázrak, protože si v ordinaci zapomněl mobil i doklady. Naštěstí o tom nevěděl a revizoři měli toho dne jiné starosti než honit černé pasažéry v bílém plášti. Paní Hubáčková čekala s banánem v ruce a hned spustila: „Vidíte tady ten otevřený průchod? Tam vlezla a už se nevrátila. Jste moje jediná záchrana!“



Za starými dveřmi byly schody dolů, do podzemí, zřejmě do tunelů staré pražské kanalizace. Všude vlhko a přítmí, plno pavučin a špíny. Hugova dobrodružná povaha však vešla tak zajímavý prostor prozkoumat. Vydal se do chodby, v jejímž středu tekla nevábná stoka. Po chvíli si oči zvykly na nezvyklé přítmí, a tak se rozhodl, že se po Barče podívá. Ona totiž paní Hubáčková peče ten nejlepší štrůdl v celé Praze a nálezné ho určitě nemine.

Na co si však v podzemí nelze zvyknout je fakt, že to tady vypadá všude úplně stejně. Tak se stalo to, co se muselo stát. Doktor zabloudil...

Asi po hodině marného volání a bloudění zvolil to nejlogičtější řešení. Vyleze nahoru a podí-

vá se, kde je. Nejbližší žebřík k poklopu byl jen pár metrů před ním...

Poklop byl těžký, ale podařilo se. V první chvíli ho oslepilo světlo a ve druhé chvíli uslyšel blížící se kroky a hlas: „Co tady děláte?“

Hugo řekl po pravdě: „Asi mi nebudete věřit, ale jsem doktor a hledám tu opici.“

Nevěřili! Viděli jen chlapa v kdysi bílém plášti s banánem v ruce, jak kouká z kanálu: „Tak to jo, my vám rádi pomůžeme. Jen pojdte s námi, pane doktore,“ řekli jízlivě. A Hugo, nečekajíc zradu, šel. Vešli do chodby a pak do místnosti, kde ho uchopili dva chlapi v bílých pláštích, a než se nadál, byl ve svěrací kazajce a v uzavřené, vypolstrované místnosti.

„Za dveřmi slyšel jen smích: Jó, doktor, to my tady známe. Vidí Pepíno?“

Hugo měl totiž smůlu a vylezl kanálem, který vede přímo do zahrad psychiatrické léčebny v Bohnicích. Dozorčí u vchodu pavilonu viděl chlapa v bílém plášti, jak leze z kanálu, a hned mu bylo jasné, že se jedná o „klienta na útěku“.

Čas v místnosti se vlekl jako v blázinci. Marně doktor křičel, marně argumentoval, až ho nakonec napadlo, že si mohou pravdu ověřit u sestřičky v ordinaci. Telefon 972 xxx xxx. Ověřili, ale až druhý den ráno. Bylo jim jasné, že v noci by volali zbytečně.

Telefon vzala sestra, které už bylo podivné, že pan doktor chybí. Nejprve si myslela, že se jedná o legraci, a tak s úsměvem odpověděla: „Pan doktor, a v blázinci? To se dalo čekat“ a zavěsila. Pak si ale vzpomněla na včerejší paní s opicí a zavolala zpět.

S doklady a telefonem, které ležely na stole, jela pana doktora vyzvednout. Jen železničáři v čekárně marně přemýšleli nad smyslem slov na dveřích ordinace: „DNES NEORDINUJEME – JSEM V BOHNICÍCH!“

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Stát chce navýšit kapacitu i nabízet vlastní lokomotivy

Kamiony zaplavují tuzemské dálnice ve stále větší míře. Evropská unie přitom prosazuje, aby se náklad vozil více po železnici a na lodích. Česko plánuje do přepravy po kolejích investovat. Doprací ale varují: železnice není nafukovací. Evropská unie si stanovila cíl do roku 2030 převést 30 % současné silniční nákladní dopravy na vzdálenost delší než 300 kilometrů na železnici či vodu. Do roku 2050 má jít dokonce o 50 procent. EU si od toho slibuje snížení energetické náročnosti nákladní dopravy, a tudíž mimo jiné nižší emise. Unijní plány se samozřejmě týkají i Česka. Ministerstvo dopravy se chce na rozvoj železniční nákladní dopravy zaměřit. Roste i zájem o přepravu zboží po kolejích. Česká železniční nákladní doprava zažila letos nejsilnější čtvrtletí od roku 2000, když se po kolejích za první tři měsíce přepravilo 26,9 milionu tun nákladu. To je o 13 procent více než za stejné období loňského roku. Ambice přetáhnout zákaznický kamionům mají i samotní dopravci. **HN 8. 8. 2018**

ČD vypsaly soutěž na pořízení nových vlaků pro regionální linky

České dráhy vypsaly soutěž na 120 nových vlaků pro regionální linky. Předpokládaná hodnota dodávky by se měla pohybovat kolem 14,8 miliardy korun. ČD tím chtějí posílit svou pozici při vyjednávání nových kontraktů na zajištění regionální dopravy. „Vypsání dalších soutěží spadá do našeho plánu nabídnout krajům v případě uzavření smluv na zajištění dopravní obslužnosti po roce 2019 co nejrychleji moderní, bezbariérové vlaky vybavené audiovizuálním informačním systémem nebo wi-fi připojením k internetu,“ vysvětlil důvod zakázky generální ředitel podniku Pavel Krtek. ČD počítá s objednávkou až 240 míst k sezení za zhruba 9,7 miliardy korun. Další 60 vlaků pro 120 cestujících by mělo být motorových a stát by měly kolem 5,1 miliardy korun. Nové vlaky by měly být nízkopodlažní a klimatizované, přičemž v obou případech může dopravce až tři jednotky spojit do jednoho vlaku a navýšit jejich kapacitu. **ČTK 14. 8. 2018**

DOPIS VEDENÍ ČD

Vážený pane předsedo,

dovolte, abychom Vám touto cestou poděkovali, jménem svým i sokolského nutí, za Vaši podporu XVI. všesokolskému sletu 2018. Ten se stal jedním z vrcholů oslav 100. výročí založení republiky. Do Prahy se v týden od 1. do 6. července sjelo skoro 20 tisíc členů Sokola, hostů a příznivců z ČR a dalších 22 zemí světa, jejichž vystoupení zhlédly desetitisíce diváků. Dle reakcí účastníků a návštěvníků skončil slet velkým úspěchem. To vše by se však neuskutečnilo bez Vaší podpory, která nám výrazně pomohla zvládnout organizačně náročnou akci a umožnila tak představit veřejnosti hodnoty tolerance a svobody, na nichž Sokol stojí. Věřím, že i Vám úspěch XVI. všesokolského sletu a Váš podíl na něm udělaly radost. Dovolte nám tímto ještě jednou vyjádřit upřímné poděkování. Vážíme si naší vzájemné spolupráce.

S úctou

Hana Moučková, starostka ČOS
Marek Tesař, finanční a marketingový ředitel
XVI. všesokolský slet



NA KONEC SEZONY JEDINĚ TURECKO

Termíny:

- 5. 10.–12. 10. 2018
- 12. 10.–19. 10. 2018
- 19. 10.–26. 10. 2018

Velký výběr hotelů od 3* do 5*,
vše all inclusive, odlet z Prahy
v odpoledních hodinách

Více info J. Handrejchová,
tel.: 972 243 055, 723 811 984



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

Pojď pracovat k nám!

Získej praxi a užívej si cestování

Hledáme:

**MECHANIK ELEKTRONICKÝCH ZAŘÍZENÍ,
ELEKTROMECHANIK, MECHANIK KOLEJOVÝCH
VOZIDEL, SOUSTRUŽNÍK KOVŮ, POSUNOVACÍ**

- férové jednání a ohodnocení
- neomezené cestování vlakem po ČR, SR a výhodné cestování po Evropě
- 6 týdnů dovolené a další výhody
- možnost zvýhodněného ubytování v Praze

www.ceskedrahy.cz/kariera

**Náborový
příspěvek
50 000 Kč!**

ČD České dráhy
Národní dopravce

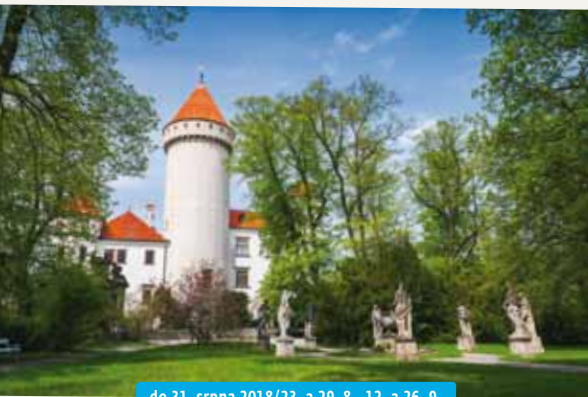


8. září 2018

S párou nejen na Oslavanské historické slavnosti

Druhou zářijovou sobotu se můžete svézt parním vlakem z Brna do Oslavan, kde se konají historické slavnosti. Soupravu potáhne lokomotiva 433.001 pře-
zdívaná Skaličák a za ní budou řazeny historické vozy, v nichž lze zažít pocity cestujících ve 40. a 50. letech minulého století. Chybět nebude ani bufeto-
vý vůz s občerstvením. Vlak odjíždí z brněnského hlavního nádraží v 11:05 hodin. Atraktivní svezení můžete využít i pro cykloturistiku. Ve vlaku lze přepra-
covit jízdní kola zdarma (ve voze na konci vlaku). Z Oslavan je možné se vydat na projížďku údolím řek Oslavy a Jihlavy. K dispozici jsou čtyři okružní tematické
skovické brázdy nebo v Ivančicích podniknout vycházku k rozhledně na Hlíně či k rozhledně Réna. Aktuální informace o jízdě parního vlaku včetně jízdního
řádu a ceníku najdete na www.cd.cz/zazitky (doporučujeme).

Nejbližší železniční stanice: Brno hl. n./Střelice/Ivančice/Oslavany ad.



do 31. srpna 2018/23. a 29. 8., 12. a 26. 9.

Netradiční prohlídky na Konopišti

Do konce srpna nabízejí na zámku Konopiště ví-
tané osvětlení – mimořádné prohlídky stude-
ných gotických sklepů, při nichž vás poutavou
formou seznámí s nejstarší historií tohoto býva-
lého šlechtického sídla. Prohlídka sklepů, které
dříve sloužily jako lednice i úkryt před nebezpe-
čím, trvá asi 40 minut a zdoláte při ní 67 schodů.
Ve vybrané dny se na zámku Konopiště konají ta-
ké atraktivní večerní prohlídky nově zpřístupně-
ných pokojů západního křídla, které obývala Žo-
fie z Hohenbergu, rozená hraběnka Chotková.
Více na www.zamek-konopiste.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Benešov u Prahy



12. září až 9. prosince 2018

Tož to kupte! v Císařské konírně

Od 12. září bude v Císařské konírně Pražské-
ho hradu k vidění více než sto obrazů, které ji-
nak zdobí reprezentativní a administrativní
prostory sídla prezidenta republiky. Takto sou-
borně budou obrazy vystaveny vůbec poprvé.
Většinu z nich vybíral první československý
prezident T. G. Masaryk. Název výstavy Tož to
kupte! je jeho autentický výrok, jímž schvá-
lil nákup cyklu akvarelů Život na panském síd-
le od Josefa Mánesa. V Císařské konírně nebu-
dou chybět ani slavný Portrét Boženy Němco-
vé od J. Hellicha nebo třeba Motiv z Kameniček
od A. Slavíčka.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Dejvice/Praha hl. n./Praha Masarykovo nádr. ad.



do 15. září 2018

Historickými vlaky na výlet do Lednice

Už jen do poloviny září pojedou o víken-
dech mezi Břeclaví a Lednicí historické vla-
ky. Svézt se můžete motoráčkem z 50. let mi-
nulého století, přezdívaným Hurvínek, a v so-
botu 15. září parním vlakem s bufetovým
vozem. Historické vlaky odjíždějí z Břeclavi
v 9:10, 11:10, 13:10 a 15:10 hodin, zpět z Led-
nice pak v 10:20, 12:20, 14:20 a 16:20 h. Mezi
Břeclaví a Lednicí zastavují vlaky ve všech za-
stávkách. Jednosměrná jízdenka do Hurvínka
stojí 30 Kč, do parního vlaku 60 Kč. V nabíd-
ce jsou i zpáteční jízdenky za 50, resp. 100 Kč.
Více na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Břeclav/Lednice ad.

Foto: © Správa Pražského hradu, Jan Glöc, Dreamstime.com, archiv ČD

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. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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