Železničář

7. ZÁŘÍ 2017 | CENA 18 KČ

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY

18

ROČNÍK XXIV

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

Z OBSAHU

6–7 ROZHOVOR

O aktuální situaci, počtu přepravených cestujících či o hospodářských výsledcích Českých drah jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD **Pavlem Krtkem**.

8–9 ZPRAVODAJSTVÍ

Poslední srpnová sobota patřila v Chomutově lokomotivám **Šlechtičnám**. V depozitáři Národního technického muzea se totiž sjely hned tři zástupkyně lokomotivní řady 475.1. Plzeňský stroj 475.111, děčínská lokomotiva ČD 475.179 a stroj 475.1142 (NTM).

11–14 TÉMA

Od předválečné **elektrizace pražských spojek** uplyne příští rok na jaře už devadesát let. V českých zemích se průkopníkem elektrické trakce v dopravě stal inženýr František Křižík. Jaké byly její počátky?

15 ZAHRANIČÍ

Vysokorychlostní vlaky provozované mezi Helsinkami a Petrohradem pod značkou **Allegro** loni přepravily 392,5 tisíce cestujících. Od spuštění této dopravy mezi finskou metropolí a Petrohradem 12. prosince 2010 využilo služeb vlaků Allegro více než 2,3 milionu cestujících.

16–17 RECENZE

Firma PIKO nabídla modelářům ve velikosti H0 model moderní elektrické lokomotivy **Vectron** od firmy Siemens. Vzhledem k tomu, že stroj řady 383 již jezdí i u ČD Cargo, vybrali jsme pro recenzi právě tento model.

18–19 CESTOPIS

Takřka po dvou letech výluk je opět v provozu známá železniční trať z **Hanušovic do Jeseníku**, kterou proslavil film o nádražákovi Aloisi Nebelovi. Pojďte na projížďku nejen po Slezském Semmeringu, ale i na procházku po naučné stezce Pasák.

20–21 HISTORIE

Maďarsko je dnes malým státem, ale jeho předchůdce Uhersko či také Uhry, byl historický mnohonárodnostní státní útvar s maďarskou hegemonií. A má i bohatou **historii železniční**.

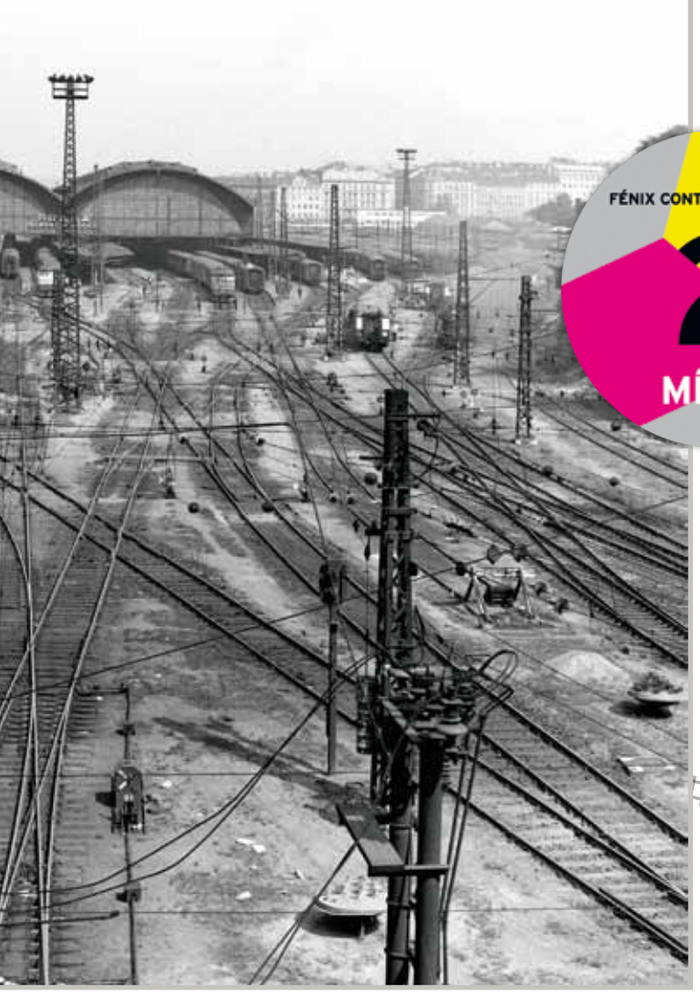
Železničář

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

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

TITULNÍ FOTO: MICHAL MÁLEK Pendolino směřující do Košic v probouzejícím se údolí Tiché Orlice

České dráhy Národní dopravce | Cargo | Informační Systémy Člen Skupiny ČD | ČD-Telematika | Travel Člen Skupiny ČD | DVI Člen Skupiny ČD | DPOV Člen Skupiny ČD | VUZ



FÉNIX CONTENT MARKETING
ROK ČTVRTÝ
2. MÍSTO
POWERED BY FREYA

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI

Nedávné zatmění Slunce si nenechala ujít **Jana Běhounková** z Prahy. Zachytila jej objektivem svého fotoaparátu nad vršovickým depem v Praze. To **Přemysl Veverka** při cestě vlakem narazil na zástupce dosluhující řady 451, který se přímo ve stanici Podbaba míjel se svým nástupcem, CityElefantem. Snímek příznačně nazval Dvě generace na Podbabě.

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

výsledků hospodaření národního dopravce, jež vedení společnosti představilo před několika dny a které blíže v tomto čísle našeho časopisu popisuje předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek, jsme dosáhli nejen tvrdou a kvalitní prací všech zaměstnanců firmy, ale i díky přízni našich zákazníků. Uvedená fakta jsou, řečeno mluvou právě započatého dalšího školního roku, vysvědčením. Je pro nás potěšením, ale zároveň velkým závazkem, že pro čím dál větší množství lidí této země, stejně tak i návštěvníků České republiky, je doprava vlakem s logem ČD tou prioritní volbou. Radosti přináší i fakt, že také na linkách, kde svádíme souboj s dalšími dopravci v komerčním režimu, počet našich zákazníků rovněž roste a jsou mezi nimi i mnozí ti, kteří cestovali nebo občas ještě cestují s jinými dopravci. Vlaky Českých drah jsou jak svým stavem, tak servisem špičkou v nabídce denní i noční dopravy. Tyto skutečnosti nás rozhodně neukolébávají, to našemu zákazníkovi chceme dát jasně najevo i v dalším období. Již během pár dnů představíme veřejnosti zrekonstruovaný interiér první soupravy Pendolina, která bude do konce tohoto jízdního řádu přednostně jezdit na spoji Supercity Pendolino Košičan. Vlak předvedeme rovněž v rámci Národního dne železnice v Bohumíně 23. září. Všech sedm souprav projde redesignem do léta příštího roku.

Během září se také posuneme v řešení zajištění wi-fi do dalších vozů dálkové dopravy. Na podzim, tedy ještě před začátkem nového jízdního řádu, se služba ČD Minibar rozšíří i na paluby dalších dálkových vlaků. Ve druhé polovině září také startujeme úpravu tarifních podmínek pro výměnu (návratky) jízdenek a některých rezervačních dokladů. Jedná se o průlom v dosavadním fungování odbavení – cestující si bude moci sám určit časový začátek platnosti jízdenky v daný den. Zpočátku budou nové podmínky platit pouze pro vnitrostátní jízdenky odbavované na e-shopu, od nového jízdního řádu systém rozšíříme o další doklady. Pokud by měl někdo strach, že už nadále nebude moci využívat přednosti systému otevřených jízdenek platných na kterýkoli spoj v příslušném dni, s přesahem do dalšího dne podle vzdálenosti a typu jízdenky, nemusí se vůbec obávat – tento systém výhodného, oblíbeného a klientsky příznivého síťového odbavení neomezujeme. Nadále si lze pořídit doklad platný od prvního ranního spoje. Nový systém umožňující pružnější výměnu je tak jeho nadstavbou. Ještě letos pocítí částečnou změnu k lepšímu i cestující rychlíků na trase Praha – České Budějovice. V druhé polovině září se začnou na lince R 17 objevovat rychlíkové soupravy sice nadále složené z bývalých koženkových vozů, ale již s částečně revitalizovaným interiérem, včetně buňky WC. Prvních 10 vozů je před dokončením, celkem dílnami depa projde ještě letos více než 70 vozů jezdících na této trase. Dílčí úpravy snad cestující potěší, přestože se nadále bude jednat o starší vozbu, která zde vydrží ještě zhruba dva roky, než budou pořízeny další moderní vozy do parku národního dopravce. Potom se i na rychlíkovou linku R 17 se dostanou modernizovaná vozidla.

Není to zdaleka vše, co měsíc září přinese. Na tomto místě znovu chci poděkovat našim zákazníkům za přízeň a prozradit, že další novinky, jež jim dále zpříjemní cestu vlakem národního dopravce, představíme v říjnu. Velké poděkování patří také zaměstnancům ČD, zejména těm v provozu, kteří svým přístupem k práci vytvářejí prostor pro příjemné cestování – od údržby vozidel, přes odbavení až po samotnou jízdu vlakem – strojvedoucí i vlakové čety.

Michal Štěpán
člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu

Trať z Poličky

Letos uplynulo 120 let od zahájení provozu na místní dráze mezi Poličkou a Žďárcem u Skutče. Toto významné výročí si v sobotu 2. září připomněli všichni fanoušci železnice díky spolku Polička lokálka za podpory národního dopravce a ve spolupráci s městy Polička a Skuteč a obcí Borová. Na vybrané pravidelné spoje České dráhy nasadily nízkopodlažní motorovou jednotku RegioShark. Zvláštní vlaky sestavené z historických vozů bývalé třetí třídy vedla parní lokomotiva 464.008 z roku 1935. Historickou soupravu doprovázel vlakový personál ve stejnokrojích ze třicátých let minulého století. Zvláštní soupravy s parní lokomotivou doplnilo ještě několik dalších speciálních motorových historických vlaků. Byla to jak Singrovka M240.0113, tak i Krokodýl M286.0044 či Hurvínek M131.1228. Po celou dobu oslav se zájemcům udělovala pamětní razítka a zajištěn byl také prodej turistických vizitek místní dráhy a dalších upomínkových předmětů s železniční tematikou. Návštěvníci oslav se mohli navíc potěšit výstavami lokomotiv v Poličce a ve Skutči a děti se ve stanici Borová u Poličky mohly projet drážní drezínou. **(mah)**

Na semináři se v plzeňském depu hovořilo i o otevírání trhu

Plzeňské depo kolejových vozidel (DKV) Českých drah se v závěru srpna stalo dějištěm pracovního semináře pro střední technický a provozní personál. Na setkání, kterého se zúčastnilo zhruba padesát zaměstnanců, se pod vedením Michala Štěpána, člena představenstva ČD odpovědného za úsek osobní dopravy, diskutovalo o kvalitě vozového parku, provozních procesech, produktu ČD Nostalgie anebo o aktuálně připravovaném Grafikonu vlakové dopravy. Zástupci generálního ředitelství hovořili i o otevírání trhu a jeho harmonogramu. Na řadu přišly i smluvní závazky vůči ministerstvu dopravy, coby objednavateli dálkové dopravy, a krajům, jež si u národního dopravce objednávají dopravu regionální. Do západočeské metropole přijeli i ředitel jeho kanceláře Radek Dvořák a šéf odboru kolejových vozidel ČD Rostislav Novák. Podobná setkání se uskutečnila i v dalších DKV po celé republice. **(hol)**

Bohumín se chystá na velký železniční svátek

Oslavy Národního dne železnice se v Bohumíně odehrají sice až v sobotu 23. září, přípravy na akci jsou již v plném proudu. Závěrečný kontrolní den prověřil 1. září připravenost záchytného parkoviště za budovou nádraží, úpravu depa kolejových vozidel pro denní i večerní program a také jednotlivé úkoly koordinačního týmu, kde jsou delegováni například zástupci pořadatelské agentury, města Bohumína, ale hasiči či policisté. Novotou bude zářit i výpravní budova bohumínského nádraží, kde SŽDC nejen rekonstruuje střechu, ale vybaví výpravní budovu novým nátěrem. Menším zklamáním bude pro fotografy během oslav uzavření nadchodové lávky nad nádražím. Byť byla znovuotevřena na konci srpna po nákladné rekonstrukci, z bezpečnostních důvodů musí zůstat v sobotu 23. září pro veřejnost nepřístupná. Na noční vlakovou show, která bude vrcholem oslav, jsou navíc již všechna místa na tribuně beznadějně vyprodána. Stále lze ještě koupit vstupenky na stání a posledních padesát kusů bude v prodeji ještě v den konání oslav u hlavního vstupu v Infopointu ČD. **(mah)**

Automaty ČD Snack jsou i na spojích R19

Ve druhé polovině srpna začala v brněnském DKV postupná montáž nápojových automatů ČD Snack na šesti pětivozových a dvou třívozových jednotkách InterPanter, které zajišťují dálkovou dopravu na spojích linky R19 mezi Brnem, Pardubicemi a Prahou. Tento přístroj s nápoji a pochutinami společnosti Delikomat se ve vlacích prvně objevil už před rokem na spojích linky R13 mezi Brnem a Olomoucí. Drobné občerstvení si tak cestující budou moci koupit na všech čtrnácti jednotkách InterPanter, provozovaných národním dopravcem. Vzhledem k tomu, že soupravy byly již z výroby předpřipraveny na montáž automatů, nebylo samotné připojení náročné. Spočívalo v instalaci zásuvky 230 V do nástupního prostoru a podstavce pod automat. Podle vedoucího údržby Miroslava Pražáka z DKV Brno bylo oříškem snad jen vlastní usazení automatu na podstavec kvůli omezenému prostoru a jeho značné hmotnosti. Během osmi hodin byl každý přístroj kompletně nainstalován, naplněn a připraven k použití. Současně se v DKV Brno pro linku R19 stanovily přesné časy a místa pro doplňování sortimentu. To je logisticky náročnější právě ve vlacích oproti například obchodním centrům či nádražním budovám. **(mah)**

oslavila 120 let

Záhada lokálek představí mizející regionální trati

V těchto dnech jsou dokončovány práce na celovečerním dokumentu Záhada lokálek, který bude premiérově uveden v rámci Národního dne železnice 23. 9. v Bohumíně. Film je exkurzí po zaniklých a ohrožených regionálních železničních tratích. Jeho ambicí je nastartovat širší celospolečenskou diskuzi o významu regionální železniční dopravy v České republice a příčinách její degradace. To vyjadřuje i motto filmu „Kam vedou koleje, tam je život". Režisérka oslovila řadu odborníků a vypravila se s nimi do konkrétních lokalit. Brzy se však ukázalo, že šíře tématu přesahuje rámec celovečerního dokumentu. Kromě hlavního filmu tak vznikají i kratší videa k některým tratím, uvažuje se rovněž o jeho pokračování. Na Youtube kanálu Záhada lokálek najdete reportáž o ohrožené trati na úbočí Krušných hor, tzv. Kozí dráze, nebo se dozvíte více o zkáze trati Mladotice – Rakovník. Vznik filmu podpořili partneři jako AŽD Praha, Výzkumný ústav železniční či Pardubický kraj, realizaci pomáhají také České dráhy i někteří soukromníci. **(red)**

Císařský vlak zpozdily neukázněné ovce

Šlechtična 475.179 v čele zvláštního vlaku vyrazila poslední srpnovou sobotu z Děčína do Kadaně na tamní Císařské slavnosti. Císařský vlak jel tradičně přes Ústí nad Labem, Teplice, Most a Chomutov. V pětivozové soupravě byly zařazeny vozy řad Bai, Aa a WLAB jako doprovodný. Na tuto akci dopravuje tento skvěle udržovaný stroj návštěvníky oslav spolehlivě již řadu let, tentokrát však cestující potkalo bezmála hodinové zpoždění. Mezi Bílinou a Oldřichovem u Duchcova totiž předchozí vlak narazil do stáda ovcí. Byť později, ale bezpečně Šlechtična přivezla do Kadaně stovky návštěvníků, další naopak odvezla do chomutovského depozitáře Národního technického muzea na setkání parních lokomotiv řady 475.1 (viz strana 8 tohoto čísla). **(hol)**

FOTO: ČD, ZÁHADA LOKÁLEK

Do Vlašimi se vydal vlak v čele s Ušatou

Malé i velké fanoušky železniční historie potěšil poslední prázdninový nostalgický vlak do Posázaví v čele s parní lokomotivou přezdívanou Ušatá. České dráhy jej vypravily v sobotu 26. září a souprava, v níž byly zařazeny vozy 3. třídy s dřevěnými lavicemi ze 40. let minulého století, vyrazila z Prahy-Braníka po legendární trati Posázavského pacifiku přes Davli, Jílové u Prahy, Čerčany a Benešov do Vlašimi. Kromě překrásného okolí železniční trati vybudované v kaňonu řeky Sázavy s několika tunely a kamennými viadukty mohli cestující z parního vlaku navštívit mnoho kulturních akcí a památek v Posázaví. V Jílovém u Prahy si například prohlédli regionální muzeum těžby zlata se středověkými zlatými štolami, v Týnci nad Sázavou mohli navštívit Týnecký hrad či nedalekou zříceninu hradu Zbořený Kostelec. V Benešově absolvovali prohlídku pivovaru Ferdinand nebo se svezli okružní jízdou ekovláčkem z nádraží až na Konopiště. Přístupné bylo rovněž Vojensko-historické muzeum v Lešanech nebo zámek Jemniště v Postupicích. **(red)**

Stojíme o další spolupráci s kraji

Hospodaření Skupiny České dráhy v prvním pololetí skončilo se ziskem 537 milionů korun. Udržel se také trend v nárůstu počtu cestujících. O aktuální situaci u národního dopravce, ale i o chystaných novinkách či investicích, jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Pavlem Krtkem.

RADEK JOKLÍK | FOTO: ČD

Skupina České dráhy oznámila na konci srpna výsledky za první pololetí. Jak je hodnotíte?
Rozhodující bude samozřejmě až konec kalendářního roku, ale první pololetí jsme uzavřeli se ziskem 537 milionů korun. To je o dost lepší výsledek než před rokem. Konkrétně o 127 milionů korun. Hovořím samozřejmě o číslech za Skupinu ČD podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS).

Může druhé pololetí přinést zásadní zvrat? Reaguji na vaši poznámku, že důležitý bude až konec roku.
To ne, ale do našeho hospodaření se promítá celá řada externích vlivů. Například v prvním pololetí nám hodně pomohly kurzové zisky v řádu několika stovek milionů korun. Na ty nemáme přímý vliv, záleží na tom, jak se v čase mění hodnota koruny. Stejně tak jsme závislí na růstu ekonomiky, počasí může mít vliv na přepravu komodit, jako jsou dřevo, uhlí a tak dále.

A stejně tak stav silnic, který přiměl řidiče nechat auta doma a jezdit vlakem, ne?
Samozřejmě. I to má svůj dopad do našich tržeb. Oprava D1 se nepochybně také odrazila v počtu zákazníků na lince Praha – Brno, kde permanentně rosteme, a aktuální opravy na dálnici D8 mohou mít zase vliv na využití vlaků směrem na Ústí. Pochopitelně, že musíme jít zákazníkům naproti a snažit se služby zlepšovat, aby jejich motivací zvolit vlak ČD nebyly problémy na silnicích, ale spokojenost s naším servisem. Jen tak nám zůstanou věrní.

Když jsme u počtu cestujících, jak to vypadalo v prvním pololetí?
Velmi pozitivně. Udrželi jsme růstový trend. Meziročně s námi za prvních šest měsíců cestovalo o 1,3 milionu zákazníků více. Celkem tedy 86,9 milionu. To je dobrá zpráva. Vzrostl také přepravní výkon o 146 mil. osobokilometrů na celkových 3,702 miliardy osobokilometrů. Údaje za přepravu odpovídají tomu, jako by každý občan ČR včetně kojenců nebo seniorů využil služby ČD během půl roku přibližně osmkrát a ujel vlakem ČD více než 350 kilometrů, což odpovídá například vzdálenosti z Prahy do Ostravy.

Hodně se mluvilo o nástupu konkurence na linku Praha – Brno. Odrazil se vstup soukromého dopravce na počtu cestujících Českých drah?
Neodrazil. Na této lince jezdí naše nejlepší vlaky s vysokou úrovní služeb. Myslím, že díky tomu jsme plně konkurenceschopní a daří se nám zákazníky udržet. A nejen to, naopak jich meziročně i na této lince přibylo, z čehož mám velkou radost a zároveň si vážím jejich přízně. Nesmíme ale usnout na vavřínech, protože konkurence oznámila rozšíření počtu spojů, a to už by mohlo zájem o naše vlaky ovlivnit. Je proto třeba neustále zlepšovat náš servis. Důležitou kvalitativní změnou pak bude nasazení zcela nových vagonů, které nyní soutěžíme.

Zákazníci jsou dnes nároční. Nebudeme se ale příliš soustředit jen na několik málo linek, kde se objeví konkurence, a nezůstanou ostatní linky stranou pozornosti? Máme vůbec prostor pro další investice do vozů či služeb?
Jsme připravení využít například dotační miliardy z OPD II. Intenzívně jednáme s kraji, přičemž cílem je rozvíjet spolupráci na zajištění regionální dopravy i po roce 2019, kdy nám končí desetileté smlouvy. A právě obnova vozidlového parku je hlavním argumentem. Věřím, že společně dokážeme lidem poskytnout lepší komfort a postupně vytěsnit starší vozidla i z nejzapadlejších koutů naší vlasti. I když je to nikdy nekončící koloběh. Například jak v dálkové dopravě dokončíme vyřazení starších vozů typu UIC-Y z bývalé NDR, začneme pracovat na náhradě dnešních nejstarších vozů EC a IC. Aktuálně je před nasazením do ostrého provozu první jednotka Pendolino s kompletně modernizovaným interiérem, upravujeme rychlíkové vozy na lince Praha –Tábor – České Budějovice a tak chceme pokračovat. Souběžně s tím ale pracujeme i na lepších službách. Například rozšiřujeme ČD Minibar do rychlíků Praha – Hradec Králové a do InterPanterů Praha – Česká Třebová – Brno právě instalujeme občerstvovací automaty. Zlepšení spojení chystáme i na léta diskutované lince Praha – Mnichov. Od prosince ve spolupráci s naším ministerstvem dopravy, bavorským objednavatelem dopravy a společností Länderbahn nabídneme mezi těmito městy skoro dvojnásobek spojů, zkrátíme cestovní čas přibližně o 20 až 30 minut a německý partner nasadí modernější vozy, které již budou nabízet srovnatelný komfort s těmi českými.

> **Pozitivní trend v nárůstu cestujících pokračuje již několik let a je důkazem toho, že zlepšování služeb veřejnost vnímá. Nejlépe se tradičně daří dálkové mezinárodní i vnitrostátní dopravě a příměstské.**

PAVEL KRTEK

Studia na francouzské státní technické univerzitě École Centrale Paris úspěšně ukončil v roce 1994. Po roce povinné základní vojenské služby začal pracovat u nadnárodní společnosti Lafarge Cement, světové dvojky ve výrobě cementu. Následovalo devět let v rafinérsko-petrochemické skupině Unipetrol. Působil na různých pozicích ve Skupině, z toho například v centrále jako šéf finančního controllingu, pak jako finanční ředitel divize železniční dopravy Unipetrol Doprava v Litvínově. V únoru 2014 se stal členem představenstva Českých drah a od 1. března rovněž náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku. Do čela národního dopravce byl zvolen 10. listopadu 2014 a zastává funkci předsedy představenstva ČD.

Zmínil jste se o investicích, jak chcete zajistit potřebné peníze? I v případě dotací z OPD II jde řádově o miliardy, které musí mít coby spolufinancování České dráhy.
Na čerpání dotací z první a druhé výzvy OPD II jsme připravení a jsme schopni nákup vozidel pro kraje spolufinancovat. Aktuálně se hovoří o zhruba osmi miliardách, které budou v OPD II k dispozici. Podle některých zpráv však může dojít k navýšení o dalších devět miliard korun. Pokud se podaří tuto částku profinancovat, pak to cestující v krajích rozhodně pocítí. My samozřejmě chceme být u toho, stojíme o další spolupráci s kraji po roce 2019 a připravujeme se na to, že musíme svou část investičních prostředků poskytnout z vlastních peněz.

Tím se vracíme opět k pololetním výsledkům. Skupina České dráhy byla v zisku i loni, ale v pololetí je v černých číslech i samotný segment osobní dopravy. Je to tak?
Ano. Čistý zisk je 29 milionů korun. Už jsem mluvil o tom, že nám meziročně přibylo cestujících a rostl nám i přepravní výkon. A tomu samozřejmě odpovídá i růst tržeb z přepravy cestujících o 241 milionů korun. Pozitivní trend pokračuje již několik let a je důkazem toho, že postupné zlepšování služeb a kvality vozidel veřejnost vnímá. Nejlépe se tradičně daří dálkové mezinárodní i vnitrostátní dopravě a také dopravě příměstské. Nelze však podceňovat ani potenciál regionálních spojů, které každoročně využívají desítky milionů cestujících. Proto i tímto směrem chceme ve spolupráci s kraji zaměřit své investice.

A jak je na tom segment nákladní dopravy?
Ten je tradičně v zisku, byť nižším než loni. Nákladní doprava letos vykázala zisk 384 milionů korun. Dceřiná společnost ČD Cargo pokračuje v expanzi na zahraniční trhy a snaží se zefektivnit přepravy jednotlivých vozových zásilek. Podařilo se zastavit pokles výkonů z předchozích let a meziročně o cca 60 milionů korun zvýšit tržby. Zmíněný meziroční pokles čistého zisku o 76 milionů korun u nákladní dopravy je dán především vyššími odpisy v důsledku investic do vozidel a také zvýšením osobních nákladů, což souvisí s výsledkem kolektivního vyjednávání a s růstem mezd zaměstnanců. Oba tyto náklady však znamenají krok k posílení stability a konkurenceschopnosti firmy na trhu. Na výsledku Skupiny se podílí i všechny dceřiné společnosti a také jim se v pololetí dařilo. My se pochopitelně budeme snažit nastolený trend udržet. Nicméně rozhodující bude druhé pololetí a jeho dopad na konečný výsledek hospodaření za rok 2017.

Šlechtičny si daly dostaveníčko v Chomutově

Depozitář Národního technického muzea hostil v rámci akce Parním vlakem z muzea do muzea setkání Šlechtičen. Do Chomutova přijely soupravy v čele s plzeňskou a děčínskou zástupkyní této řady a přidaly se tak k místní parní krasavici. Akce přilákala stovky lidí a splnila nejeden dětský sen.

JOSEF HOLEK | FOTO: MARTIN ŠVANCAR, AUTOR

Na ten den pětiletý Adámek Svoboda v dobrém slova smyslu nikdy nezapomene. Spolu s rodiči se totiž o poslední srpnové sobotě vydal z Prahy do Lužné u Rakovníka a odtud historickým vlakem Českých drah taženým parní Šlechtičnou 475.111 do depozitáře Národního technického muzea (NTM) v chomutovském depu. „Celou cestu jsem koukal z okna," pochlubil se malý cestovatel. „Moc jsem se na výlet těšil a těším se i na zpáteční cestu," doplnil. To už ale vyhlížel další Šlechtičny, které měly v areálu depozitáře toho dne setkání.

V rámci akce Parním vlakem z muzea do muzea totiž NTM přizvalo ke svému exponátu 475.1142 i děčínskou Šlechtičnu 475.179 a plzeňskou zástupkyni této řady 475.111. „České dráhy na akci nasazují svou historickou techniku, a pokud máme ve sbírce lokomotivu téže řady a je-li příležitost, snažíme se uspořádat neformální setkání," upřesnil Michal Novotný, ředitel Železničního muzea NTM.

Setkání v neplánované podobě

Lokomotivy se měly setkat přímo v depu, ovšem kvůli technickému problému na jedné z lokomotiv museli pořadatelé původní plány pozměnit. Děčínský stroj měl totiž přijet pouze „na otočku" z Kadaně, kam dovezl Císařský vlak. Souprava s děčínskou parničkou však zůstala stát na nádraží v Chomutově a do areálu depa najela jen plzeňská parnička se soupravou z Lužné. Šlechtičny se nicméně setkaly, byť na podstatně kratší dobu, a nikoli vedle sebe.

Než se Šlechtična 475.179 vydala zpět do nedaleké Kadaně, otočila se alespoň na zdejší točně. Na pár okamžiků se tedy všechny tři skvosty v areálu objevily. „V příštích letech se chystáme setkání zopakovat. Snad už bez obtíží a tak, aby bylo možné lokomotivy spatřit vedle sebe," uvedl Novotný a připomněl, že například místní 475.1142 je možné obdivovat v rámci tradičních Dnů otevřených dveří až do 29. října.

V rámci akce Parním vlakem z muzea do muzea také vypravoval národní dopravce každou prázdninovou neděli na zvláštním spoji motorový vůz 831.043, přezdívaný Loďák, který jezdil mezi ČD Muzeem v Lužné a depozitářem v Chomutově. „Převezli jsme na této trase stovky lidí a příští rok bychom podobnou akci rádi zopakovali," dodal na závěr Miloslav Kothera, vrchní přednosta Depa historických vozidel.

JAK VYPADALY SOUPRAVY SE ŠLECHTIČNAMI

Děčínská lokomotiva 475.179 přijela na setkání z Kadaně v čele pětivozové soupravy sestavené z vozů Bai, Aa a WLAB (servisní vůz).
Do Kadaně ráno stihla odvézt z Děčína Císařský vlak a po setkání v Chomutově se vrátila spolu s návštěvníky slavností v Kadani zpět do Děčína.
Plzeňská Šlechtična 475.111 dorazila nejprve v pátek 25. srpna v čele výletního vlaku do Lužné u Rakovníka. V sobotu se soupravou vozů řad Bam, Bam bistro a Dsd zavítala na setkání Šlechtičen. Z Lužné zpět do západočeské metropole se vydala v neděli 27. srpna.

Omezení v Brně: Co čeká cestující?

Letošní léto prověřilo provozní zaměstnance ZAP Brno v odbavování cestujících jak na brněnském dolním nádraží, tak i ve stanici Brno-Židenice. Byla to vlastně jakási příprava na dvě plánované výluky, které se v brněnském uzlu odehrají v letech 2018 a 2019. V minulém čísle Železničáře jsme informovali o tom, jak budou organizovány jednotlivé železniční linky, dnes se podíváme na to, co omezení přinesou cestujícím i zaměstnancům Českých drah.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Už když se chystala letošní výluka, zástupci organizační jednotky Zákaznického personálu (ZAP) upozorňovali, že ta letošní bude mnohem větší než dvě podobné, které se uskutečnily před několika lety. Na dolním nádraží se i přes žádost Českých drah bohužel nepodařilo včas vybudovat jak útulek pro vlakové čety, tak i více osobních pokladen. Ta vznikla jen jedna jediná a pokladníci se v ní letos během dne prakticky nezastavili. V první fázi scházely i dostatečně velké kryté prostory pro cestující, což se ale v mezičase podařilo napravit.

Problémem dolního nádraží jsou navíc obě nástupiště – nemají zastřešení a jsou příliš krátká pro řadu dálkových souprav s větším množství vozů. Často se stávalo, že mimo peron zůstávaly až dva poslední vozy. Příkladem může být vlak 173 z Německa do Budapešti, kdy vlaková četa musela složitě zajišťovat bezpečný výstup a nástup cestujících. Jednou z variant, jak situaci vyřešit, bylo i doporučení buď výstupu v Brně-Židenicích nebo případný přestup na následující spoj Rx, jenž délkou spolehlivě obsáhne obě nástupiště dolního nádraží. Tento výčet negativních poznatků by měl být od příštího roku již minulostí.

Podchod i bezbariérová nástupiště

Od července příštího roku budou na dolní nádraží zajíždět všechny rychlíky a osobní vlaky ze směru Třebíč a Moravské Bránice. SŽDC by měla během prvního půlroku vybudovat nejen kompletně nové kryté ostrovní nástupiště s podchodem, ale také zakrýt a prodloužit i první peron. „Z hlavního nádraží se převede od prosince 2018 na dolní nádraží okolo čtyřiceti procent všech výkonů, a proto tam budeme muset posílit výkon služby osobních pokladníků. Bude tedy nutné zřídit přibližně pět pokladních míst a zároveň musíme vybudovat zateplenou zděnou čekárnu minimálně pro dvě stě cestujících. Zatím nebyla potřeba, protože dvě předchozí omezení se odehrávala v teplých letních měsících," říká manažer ZAP Brno Pavel Karšulín. Dobrou zprávou je i to, že se nástupiště prodlouží na 250 metrů, takže se na ně pohodlně vejdou i vlaky s větším množstvím vozů. V plánu je rovněž výtah a druhá plošina pro imobilní cestující, aby se toto náhradní nádraží stalo bezbariérovým.

ČD Lounge zůstane na místě

Na dolním nádraží navíc vznikne jedno pracoviště skladníka přepravy, protože většina výkonů z hlavního nádraží se postupně přesune do ostatních brněnských stanic. Tento zaměstnanec se ve dvanáctihodinové službě postará především o imobilní o cestující. ČD Lounge se stěhovat z hlavního nádraží v době výluk nebude, zůstane i nadále v provozu a plně k dispozici všem cestujícím, kteří cestují první vozovou třídou, a rovněž pro matky s dětmi před jejich odjezdem autobusy náhradní dopravy na dolní nádraží. V Brně hlavním nádraží zůstanou ve stálém provozu minimálně dvě osobní pokladny, protože tam zajedou vlakové spoje linek S2 a R19 od Letovic, respektive České Třebové. Tyto spoje bude navíc možné využívat i jako náhradní dopravu do stanice Brno-Židenice, kde by měly navazovat na vlaky vyšší kvality, tedy railjety nebo spoje Inter a EuroCity směrem na Prahu či na Slovensko nebo do Rakouska.
A mimo to se na hlavní nádraží v roce 2019 vrátí vlaky z Třebíče a Moravských Bránic, a to na nově zrekonstruovaný pátý a šestý peron.

Královo Pole s novinkami

Stranou zájmu nezůstane ani stanice Brno-Královo Pole, jež se od roku 2019 stane výchozí stanicí pro celou řadu rychlíků a regionálních spojů. Plánuje se tam proto nejen posila osobních pokladen, ale i dva skladníci přepravy.
Ve stanici Brno-Židenice se počítá se zřízením celkem tří osobních pokladen místo stávajících dvou, protože půjde o další nástupní a výstupní stanici se silnou frekvencí. SŽDC navíc v Židenicích hodlá dobudovat elektronický informační systém i na všech nástupištích, aby se zlepšila rychlá orientace cestujících. „Podobný informační systém vznikne i v celé stanici Brno-dolní nádraží," říká na závěr manažer ZAP Brno Pavel Karšulín.

ČD představí první modernizované Pendolino

Pražské depo zanedlouho opustí první revitalizované Pendolino. Vnitřek jednotky se změní prakticky od základu, naopak barevné schéma exteriéru zůstane zachováno. Práce na vlajkové lodi Českých drah provádí dceřiná společnost DPOV. První redesignovaná jednotka 680.005 by se měla na kolejích objevit už za pár dnů.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

DPOV dokončuje práce na první revitalizované jednotce Pendolino. Halu v pražském depu kolejových vozidel (DKV) by měla souprava 680.005 opustit zhruba v polovině září. Další vlaky budou následovat. V Pendolinu, které v pravidelném provozu jezdí už 12 let, bude modernizované téměř vše. Technici provedli i vyvazovací opravu. „Dva vozy z první jednotky jsou již kompletní, na dalších pěti dodavatel pracuje," informoval na konci srpna Michal Šimandl z odboru kolejových vozidel ČD. „Poté začneme Pendolino oživovat, zvážíme jej a vypravíme se na první zkušební jízdu," dodal.

Na revitalizaci pracuje dceřiná společnost ČD, firma DPOV. A zatímco na exteriéru budou změny spíše minimální, interiér získá modernější vizáž. Národní dopravce si objednal například nová stropní světla a panely z eloxovaného hliníku, prodloužené police na zavazadla, nové sedačky (v první třídě čalouněné kůží) nebo podokenní panely. Technici vyčistí a přebrousí původní kryty topení a provedou přípravu pro elektronický místenkový systém. Do všech vozů navíc ČD dodají oboustranné LCD monitory. Dvě jednostranné obrazovky umístí za bar na stěnu a nahradí tím stávající reklamní poutače. Jedna poslouží pro zobrazení informací pro cestující, druhou využije cateringová firma. Novou podobu dostanou i toalety či bistro vůz, vyměněna bude podlahová krytina a nově budou řešeny elektrické zásuvky s USB konektory. Lampičky, stejně jako ostatní světelné zdroje, vytvoří LED moduly. Před zahájením redesignu technici provedli i vyvazovací opravu podvozků.

Vždy odstavena jen jedna

V provozní jednotce Praha Jih pražského depa se vždy pracuje jen na jedné jednotce. „Na další se začne pracovat do dvou týdnů ode dne, kdy se protokolárně předá předchozí," upřesnil před časem Miroslav Kupec, člen představenstva ČD zodpovědný za techniku, servis a majetek. Po pětce budou následovat soupravy 001, 002, 007, 004, 003 a 006. „Změny v pořadí však mohou nastat. Jsme například limitováni dodáním třetí soupravy z Itálie," vysvětlil Šimandl a narazil na fakt, že čelní trakční vůz řady 682 spolu s vozem 082 jsou na opravě ve strojírnách Alstomu v Saviglianu. Tam putovaly po tragické srážce s kamionem na přejezdu ve Studénce.

Pendolina vyrazila v barvách ČD na českou železniční síť v prosinci 2005. Od té doby najelo každé přes tři a půl milionu kilometrů, celkově přepravila na deset milionů cestujících. Nyní šestice jednotek brázdí trasy mezi Košicemi, Ostravskem a Prahou, resp. Prahou, Františkovými Lázněmi a Chebem. „Pro období od léta 2017 do podzimu 2018 budou přijata opatření k náhradě jednoho oběhu vlakem kategorie InterCity. To nám umožní ve velmi krátkém čase provést úpravu na všech soupravách," řekl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Rezervační systémy pro cestující jsou již upraveny na přechodný stav.

PENDOLINO V ITÁLII

Čelní trakční vůz řady 682 spolu s vozem 082 jednotky 680.003 poničené při nehodě na železničním přejezdu ve Studénce přijedou zpět do České republiky v únoru 2018. Na vloženém voze bylo nutné opravit poničený rám dveří, který technici získali vyřezáním z prvního trakčního vozu. Dále zavařili díry na skříni a nainstalovali nové nástupní dveře a koberce na představky. Naopak skříň trakčního vozu řady 682 bude kompletně nová včetně laminátového čela, částí interiéru, stanoviště strojvedoucího nebo spřáhla. Nyní je hotová pouze skříň z hliníkových profilů. Na přezkoušení a opravu zamířily i některé technologické celky včetně měničů, rozvaděčů, systému naklápění, klimatizace, brzdového boxu nebo přepojovače. Tento model jednotky se už několik let nevyrábí, Alstom tedy musel zajistit dodávky nevyráběných dílů nebo adekvátní náhrady těch poškozených. Oprava by měla vyjít na zhruba 210 milionů korun.

10 let ČD Cargo

Termín akce: 6. října 2017 (9 – 17 hod.)

Místo konání: SOKV Ústí nad Labem

Program akce:

- Výstava historických železničních kolejových vozidel
- Výstava současných železničních kolejových vozidel ČD Cargo
- Ukázka techniky hasičů SŽDC
- Výstava historických automobilů
- Komentované prohlídky SOKV pro skupiny zájemců
- Propagační vůz s expozicí o historii ČD Cargo

10 let 2007-2017

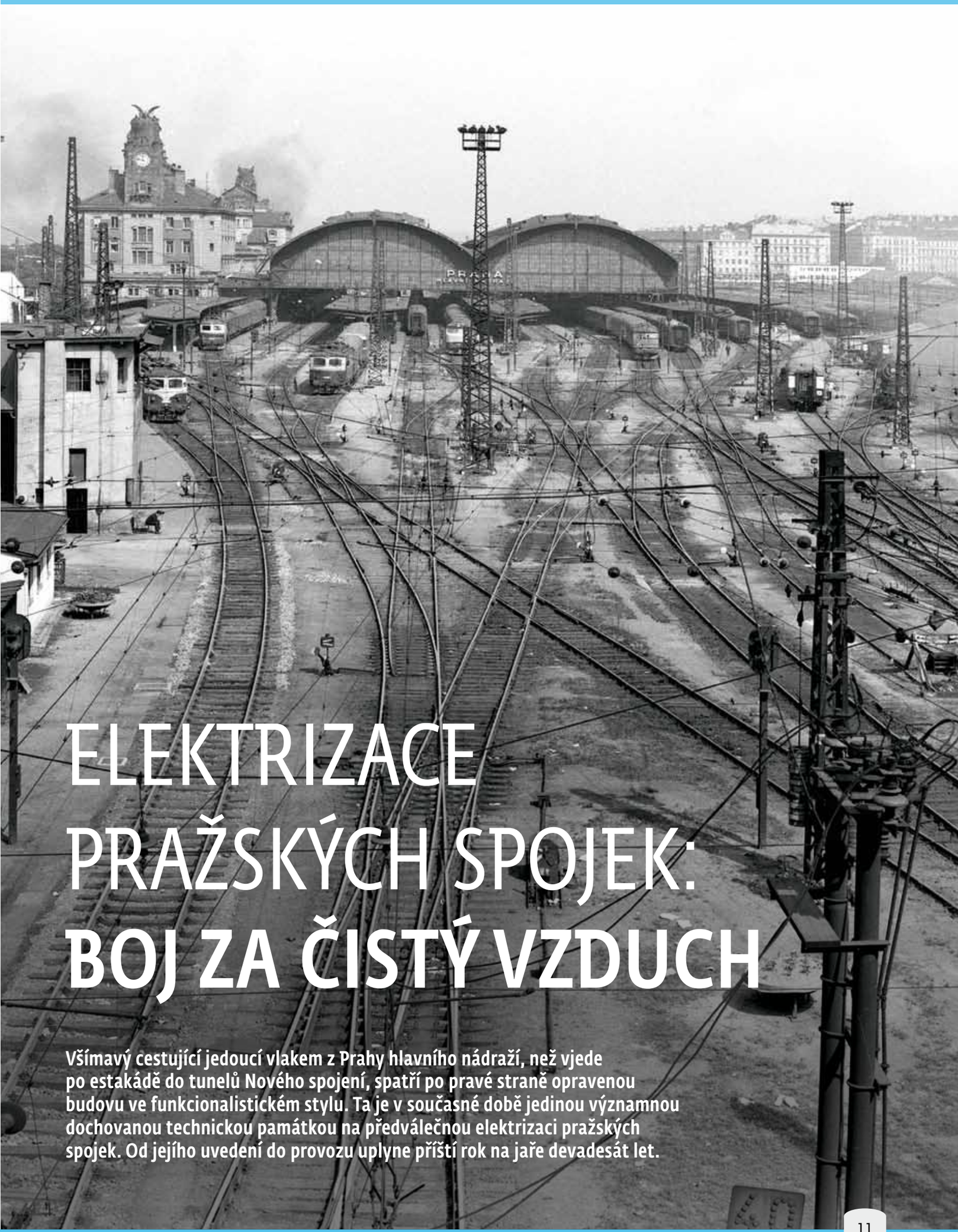
Slavnostní zahájení je plánováno na 12 hodin

Kyvadlová doprava v trase Ústí nad Labem hl. n. – SOKV Ústí nad Labem je zajištěna

Vstup zdarma

www.cdcargo.cz

ČD Cargo



ELEKTRIZACE PRAŽSKÝCH SPOJEK: BOJ ZA ČISTÝ VZDUCH

Všímavý cestující jedoucí vlakem z Prahy hlavního nádraží, než vjede po estakádě do tunelů Nového spojení, spatří po pravé straně opravenou budovu ve funkcionalistickém stylu. Ta je v současné době jedinou významnou dochovanou technickou památkou na předválečnou elektrizaci pražských spojek. Od jejího uvedení do provozu uplyne příští rok na jaře devadesát let.

PETR LAPÁČEK | FOTO: ARCHIV EŽ PRAHA, IVO ŠTECHA

V českých zemích se průkopníkem elektrické trakce v dopravě stal inženýr František Křižík. K železnici měl opravdu blízko, protože na ní začínal svoji profesní dráhu. Veřejnost ho zná jako autora obloukové lampy a světelné fontány pro Jubilejní výstavu v roce 1891. Křižíkovým vrcholným dílem na poli dopravních staveb byla elektrická dráha Tábor – Bechyně. V době, kdy se připravoval projekt elektrizace pražských tratí, byl už starší pán v ústraní. Ale byl to zřejmě on, kdo pro myšlenku elektrizace získal mnoho následovníků, kteří mohli takto náročný projekt realizovat.

U zrodu stál František Křižík

Elektrizace hlavních tratí v Československu začala po první světové válce trakční stejnosměrnou napájecí soustavou 1,5 kV ss. Počátkem 20. let minulého století vznikl na ministerstvu železnic ČSR úkol připravit zásadní rozhodnutí o elektrizaci tratí ČSD. Pracovní skupinu řídili Jan Bílek a Emil Kabeš pod vedením ministerského rady Antonína Balcara. Už 10. května 1924 byl ministerskou radou a sekčním šéfem Emilem Kabešem schválen plán na elektrizaci trati Plzeň–Praha napětím 1,5 kV ss. V první etapě, která začala přípravnými pracemi v roce 1925, měly být elektrizovány tratě mezi pražskými nádražími. Hlavním důvodem pro elektrizaci pražského uzlu bylo odstranění kouře, zejména z vinohradského tunelu a z haly hlavního nádraží. První etapu zahájil 12. 8. 1926 slavnostním výkopem pro základy trakčního stožáru sám František Křižík. Z ambiciózního projektu nakonec bylo uskutečněno jen asi 30 km tratí na pražských nádražích a spojovacích tratích.

V historických materiálech se nedočteme, proč byla zvolena napájecí soustava 1,5 kV ss. Okolní státy Německo a Rakousko používaly napětí 15 kV, 16 a 2/3 Hz. Pravděpodobně to mimo technické důvody byla i orientace naší republiky na Francii, kde tato soustava byla rozšířená.

Elektrický provoz na Wilsonově nádraží začal 23. 4. 1928. Následovalo zahájení elektrického provozu na tzv. pražských spojkách. Ty zahrnovaly v té době jednokolejnou trať z Wilsonova nádraží do Nuslí (dnešní Praha-Vršovice), z Wilsonova nádraží na Smíchov, z Wilsonova nádraží do Vysočan, z Wilsonova nádraží do tehdejší Libně horního nádraží přes Hrabovku (trať Hrabovka – Libeň horní nádraží byla v té době jediná dvoukolejka tohoto elektrizovaného systému) a spojky Vyšehrad – Nusle a Vítkov – Libeň horní nádraží.

Montáž nového trakční vedení v žst. Praha hl. n. v roce 1976

Měnírna Křenovka

K napájení tratí pražských spojek sloužila měnírna Křenovka. Pro umístění objektu byl vybrán výškově složitý pozemek poblíž severního zhlaví hlavního nádraží mezi tratí bývalé České severní dráhy turnovsko-kralupsko-pražské (později již zrušené vítkovské trati) a bývalé Pražské spojovací dráhy Hrabovka – Smíchov (také už zrušené Hrabovské spojky), postavené již v roce 1871 včetně mohutné opěrné zdi. Budovu podle projektu Jana Rokose a Václava Proška z roku 1925 postavila od února do konce roku 1927 stavební firma Jaroslava Čeledy. Architektura objektu byla podřízena střídmému funkcionalistickému slohu s pohledovým zdivem z režných cihel při respektování požadavků technologického provozu. Budova byla díky svým historickým, architektonickým i urbanistickým hodnotám prohlášena v roce 2003 za kulturní památku. Technologii měnírny 22 kV stř. na 1,5 kV ss dodala firma Českomoravská-Kolben. Vlastní objekt se skládá ze tří objemově odlišných částí: z přízemní podsklepené východní části, hlavní halové dvoulodní střední části – měnírny a z přízemní západní části – remízy montážních vozů. Západní část, do níž byly zaústěny dvě koleje, sloužila původně k provoznímu ošetření akumulátorových posu-

Původní trakční vedení u měnírny Křenovka, na snímku jsou patrné podpěry nového trakčního vedení.

novacích lokomotiv, v letech 1962 až 1989 zde bylo stanoviště pojízdných měníren a pak stanoviště motorových montážních prostředků. Po citlivě provedené rekonstrukci v rámci stavby Nového spojení slouží objekt jako elektrodispečink tratí zaústěných do uzlu Praha.

Elektrické lokomotivy a jejich provoz

S rozhodnutím o elektrizaci souvisela i výroba elektrických lokomotiv. Ze šrotu byla zachráněna elektrická lokomotiva, kterou roku 1906 postavila firma Křižík původně pro Vídeňskou městskou dráhu. Technici ji zrekonstruovali na soustavu 1,5 kV ss, označena byla E 225.001 a sloužila pro lehký posun. Až do roku 1967 se používala k posunu na hlavním nádraží v Praze. Stroj byl po svém vyřazení vystaven na lokomotivním pomníku v areálu depa Praha Střed a v současné době je exponátem NTM Praha.

Na dodávku elektrických lokomotiv pro elektrizaci tratě Praha–Zdice a pražských nádraží byla vypsána soutěž, které se zúčastnilo 11 výrobců. Z ní vyšly vítězně osvědčené lokomotivky a elektrotechnické firmy. Dne 9. prosince 1925 u nich dráhy objednaly celkem 16 kusů. U firmy Škoda byly 8. června 1929 objednány ještě další dva stroje. Adamovské strojírny ve spolupráci s britskou firmou Metropolitan Vickers postavily dvě lokomotivy E 423.0, Škodovy závody dvě lokomotivy E 424.0, tři E 466.0 a později ještě dvě E 467.0, Breitfeld, Daněk dvě lokomotivy E 424.1 s elektrickou částí od firmy Siemens a dvě E 465.0 s elektrickou částí od firmy Křižík a Českomoravská-Kolben čtyři lokomotivy E 436.0 a jednu E 466.1.

Spolupráce se zahraničními výrobci měla logiku, protože v té době neměli naši výrobci žádné zkušenosti s výrobou elektrických lokomotiv. Park závislé trakce doplňovaly akumulátorové lokomotivy, zpočátku byly pouze 4, později od roku 1943 bylo dodáno dalších 10 strojů.

Přepřahy rychlíků a osobních vlaků se odehrávaly ve stanicích Praha Smíchov, Praha Nusle, Praha Libeň a Praha Vysočany. Turnusová potřeba pro traťovou službu činila 8 lokomotiv. Pro posun 5 včetně jedné akumulátorové. Provozní záloha byla pouze 4 stroje, a tak na traťových výkonech zaskakovaly i lokomotivy posunovací. Kritici elektrické vozby vyčítali dlouhé časy na přepřahy, nakonec se je podařilo zkrátit na pouhé 4 minuty. Rovněž se zkrátily jízdní doby v průměru o 2 minuty.

← Montážní vlak Elektrizace železnic tvořený Rosničkou T334.0 a dva vyřazené škodovácké Modré šípy

Původní trakční vedení na vyšehradském železničním mostě

ELEKTRIZOVANÉ TRATĚ V PRAZE V ROCE 1930

Při elektrizaci pražského uzlu prošla změnou i výtopna Praha Wilsonovo nádraží, a to v letech 1926 až 1928. Výtopna se stala domovem pro 18 nově dodaných elektrických lokomotiv z produkce našich výrobců o napětí 1,5 kV ss. Vlastní zatrolejování točny výtopny provedla firma AEG Union Praha. Točna a rotunda zůstala v provozu i po přepnutí pražského uzlu na napětí 3 kV ss. Posun zde zajišťovala lokomotiva E 225.0 napájená z agregátu.

Ukončení projektu elektrizace

Zkušenosti s elektrickým provozem byly dobré a naši předkové odvedli dokonalé dílo. Neměli to však lehké, moderní parní lokomotivy na přehřátou páru bez problémů dosahovaly stejných výkonů jako lokomotivy elektrické a jejich zastánci byli samozřejmě i na ministerstvu dopravy.

Pokračováním projektu měla být elektrizace trati Praha – Plzeň a v roce 1935 byl zpracován projekt trati Praha – Vrané nad Vltavou. Prosadit další elektrizace se ale nepodařilo. Důvodem byla začínající hospodářská krize a také odpor majitelů uhelných dolů, kteří se právem obávali snížení odbytu kvalitního uhlí dodávaného pro parní lokomotivy. Rokem 1928 skončila elektrizace ČSD na déle než 20 let. Část projektu plzeňské trati byla využita při dostavbě 2. vinohradského tunelu během války. V souvislosti s jeho uvedením do provozu a zahájením prací na 3. tunelu se zrekonstruovalo trakční vedení na jižním zhlaví žst. Praha hlavní nádraží.

V letech 1938 a 1939 vypsaly ještě dvě československé stěžejní technické organizace, SIA (Spolek inženýrů a architektů) a Masarykova akademie práce (MAP), soutěž na řešení dopravních otázek v tehdejší ČSR. Obou se zúčastnili naši přední železniční odborníci z ministerstva železnic i ze soukromých firem. A v obou soutěžních pracích byla doporučena elektrizace našich hlavních tratí. A obě získaly první ceny. Soutěžní práce do soutěže vypsané MAP byla vypracována kolektivem odborníků vedených Dr. Ing. Bílkem, Ing. Hanykem a Ing. Jansou. Pro vlastní ekonomické posouzení záměru byly vybrány prakticky všechny dvoukolejné úseky tratí v Čechách a na Moravě v délce 1 051 km a nejdůležitější jednokolejné tratě v Čechách o délce 364 km. Vítězný návrh doporučoval použití stejnosměrné soustavy 3 kV. Odborníci již tehdy poukazovali na to, že systém 1,5 kV je pro výkonné elektrické lokomotivy nedostačující.

Elektrický provoz po 2. světové válce

Elektrizované tratě utrpěly škody především při náletu na ČKD 25. března 1945, kdy bylo poškozeno trakční vedení ve stanici Praha Libeň a na trati do stanice Praha Vysočany. Válečné škody se podařilo rychle odstranit a plný elektrický provoz začal v červenci 1945. Síť pražských tratí byla v roce 1952 rozšířena o stanici Praha-Vršovice seřaďovací nádraží a později o navazující trať do Malešic a Běchovic. Ve druhém případě se v podstatě již jednalo o přípravu na elektrizaci hlavních tratí systémem 3 kV ss. Pro posílení napájení byla v roce 1954 do plného provozu uvedena měnírna Třešňovka.

V roce 1951 byla zahájena elektrizace systémem 3 kV ss trati Praha – Česká Třebová a 7. 11. 1957 po ní jel první elektrický vlak z Prahy hlavního nádraží. V oblasti pražského uzlu jezdily nové lokomotivy pod napětím 1,5 kV a stykové místo se soustavou 3 kV bylo u zastávky Kyje u Prahy na trati z Malešic u hradla Jahodnice. Tomu předcházelo sjednocení polarity obou vedení u systému 1,5 kV byla nově polarita (+) v troleji a (–) v kolejnici. Styková místa se ještě jednou posouvala při napojení žst. Praha Střed na napájení 3 kV. V roce 1962 dne 15. května, tj. 34 let po zahájení elektrického provozu, došlo v celém pražském uzlu ke změně napětí trakčního vedení na 3 kV. Po úspěšných napěťových zkouškách bylo využito původní předválečné trakční vedení.

Předválečné elektrické lokomotivy nemohly být dále využívány, a tak se některé z nich přesunuly do jižních Čech, kde svoji službu ukončily. Do Tábora zamířily stoje E 424.001, E 436.002 a E 436.004. Na „Lipénku“ se přemístily stroje E 423.001 a 002.

Nejdéle ze všech stanic v původní sestavě sloužilo trakční vedení ve stanici Praha hlavní nádraží. V roce 1975 bylo rozhodnuto o jeho zásadní rekonstrukci. Práce začaly v únoru 1976 a v sobotu 18. září 1976 se poprvé po 105 letech na nádraží zcela zastavil provoz, aby mohlo být kolejiště uvolněno pro snášení starého vedení. Hned v dalších dnech začala montáž nového zařízení, kterou prováděl podnik Elektrizace železnic Praha podle projektové dokumentace firmy SUDOP. K zvládnutí provozu bylo do Prahy předisponováno 22 dieselových lokomotiv, s vypravováním vlaků pomáhala většina ostatních pražských nádraží. Opětovné zahájení elektrického provozu nastalo 29. října 1976, úplné dokončení komplexní rekonstrukce následovalo 5. listopadu 1976. ◇

Literatura:
Bek Jindřich, Atlas lokomotiv 2., NADAS Praha, 1971
Kolektiv autorů, Almanach společnosti SUDOP PRAHA, 2013
Kolektiv autorů, Století elektrických drah, Nadatur, 2003
Polák Milan, Praha a železnice, MILPO MEDIA s.r.o., 2005
Výkruta Vladivoj, 50 let elektrizace tratě Česká Třebová – Praha, příspěvek na seminář, 2007

Italská Pendolina sláví úspěch na Allegru

Vlaky provozované mezi Helsinkami a Petrohradem pod značkou Allegro přepravily za loňský rok 392,5 tisíce cestujících. Je to o 8,2 % více než v roce 2015. Od spuštění vysokorychlostní dopravy mezi finským hlavním městem a ruským Petrohradem 12. prosince 2010 využilo služeb vlaků Allegro více než 2,3 milionu cestujících.

PETR ŠŤÁHLAVSKÝ | FOTO: WIKIPEDIA

Allegra se podílejí na železniční přepravě mezi Finskem a Ruskem z 86 %. Celý segment drážní dopravy má pak 70% tržní podíl na přepravách z Finska do Ruska. Rychlovlaky získaly na atraktivitě především díky různým marketingovým akcím, pružným tarifům, kvalitní a široké nabídce služeb a výraznému zkrácení cestovních časů. V období zvýšené poptávky, například okolo Vánoc nebo novoročních oslav, jsou spoje provozovány ve dvojité trakci.

Zrychlení z 5 hodin na tři

Se záměrem provozovat mezi Petrohradem a Helsinkami rychlovlaky vytvořily v roce 2006 ruské a finské státní dráhy RŽD a VR společný podnik Oy Karelian Trains Ltd. s podílem po 50 %. Jeho úkolem bylo zatraktivnit železniční spojení obou měst. Jedním z cílů bylo zkrátit cestovní čas z více než 5 hodin na přibližně 3 hodiny, což se už z velké části podařilo.

V současnosti jezdí mezi Helsinkami a Petrohradem čtyři páry vlaků s cestovním časem 3 hodiny 27 minut průměrnou rychlostí okolo 120 km/h, a to včetně pěti mezilehlých zastávek. Od okraje Helsinek z Keravy do Lahti mohou dosahovat svou maximální rychlost 220 km/h a dvoustovkou mohou jet ještě mezi Lahti a Luumäki směrem k ruské hranici.

Vlaky Allegro jsou provozovány finskými jednotkami řady Sm6 typu Pendolino od italské pobočky Alstom. V letech 2009 až 2011 byly vyrobeny 4 sedmivozové jednotky s 337 místy k sezení, z toho 48 míst je v 1. třídě. Doplněny jsou o 38 míst v restauračním voze a o dvě místa pro vozíčkáře. Délka jednotek je 184,8 metru a na rozdíl od normálně rozchodných Pendolin mají větší šířku skříně 3,2 metru. Výkon celé jednotky je 5 500 kW a maximální rychlost 220 km/h. Zvláštní vybavení je pro provoz v obou zemích. Kromě obvyklých národních požadavků, například na trakci 25 kV 50 Hz ve Finsku a 3 kV DC v Rusku, systémů zabezpečení a komunikace tam patří i takové zvláštnosti, jako je rozchod jednotek 1 522 mm pro provoz na finském rozchodu 1 524 mm i na o něco užším ruském 1 520 mm nebo úprava nástupních prostor pro standardní výšku finských nástupišť s 550 mm a ruských s 1 100 mm.

Cestující mají k dispozici jeden vůz 1. třídy s uspořádáním míst 1+2 a na jeho konci je malý oddíl pro 6 osob. Sedačky jsou potažené kůží a cestující mají v ceně i občerstvení a nápoje po celou dobu jízdy. Zbývající vozy jsou 2. třídy s uspořádáním míst 2+2 a sedačkami s textilním potahem. Jeden vůz je restaurační s bistrem a kuchyní. Sedačky jsou uspořádány za sebou i proti sobě vis-á-vis se stoly. K dispozici jsou elektrické zásuvky 230 V pro napájení notebooků a další elektroniky cestujících. Zvláštní místa jsou k dispozici po cestující na vozíku i pro cestující se psy. V jednom z čelních vozů se nachází i malý dětský koutek.

Vedle rychlovlaků Allegra spojuje Finsko a Rusko ještě komfortní lůžkový expres Tolstoj na trase Helsinky – Moskva s jízdní dobou okolo třinácti hodin.

Spojení obnoveno po válce

Trať z Petrohradu do Finska byla postavena v letech 1867 až 1870 finskými železnicemi, které ji provozovaly celou až na petrohradské Finské nádraží do roku 1917, kdy se dosud autonomní Finské velkovévodství, součást Ruské říše, osamostatnilo. Ve druhé polovině 20. století byla celá trať elektrifikována a po roce 2000 byl modernizovaný finský úsek nákladem 244 milionů eur (asi 6,6 miliardy Kč) na rychlost 200 až 220 km/h.

Přímé vlakové spojení Ruska s Finskem bylo po 2. světové válce obnoveno v 50. letech nočním spojem, později pokřtěným Tolstoj podle ruského spisovatele a filozofa. Později přibyl denní spoj Repin pojmenovaný podle ruského malíře, který položil základ socialistickému realismu. Oba vlaky byly provozovány ruskými soupravami. Pro zvládnutí rostoucího počtu cestujících po změnách na přelomu 80. a 90. let bylo v roce 1992 spojení doplněno o expres Sibelius sestavený z finských vozů. Vlak byl pojmenován po finském skladateli Johanu Juliovi Christianu „Jean“ Sibeliovi. V té době došlo také k postupnému zvýšení rychlosti na 160 km/h a zrychlení spojení z více než 6 hodin na začátku 90. let na přibližně 5 hodin v roce 2006. Od prosince 2010 pak převzaly denní dopravu rychlovlaky Pendolino pod obchodní značkou Allegro.

Vectron v barvách ČD Cargo ve velikosti H0

Firma PIKO Spielwaren GmbH nabídla modelářům ve velikosti H0 model moderní elektrické lokomotivy Vectron od firmy Siemens. Na trhu je v současnosti již několik provedení včetně motorového, dokonce došlo i na zmenšení do velikosti TT. Vzhledem k tomu, že vícesystémová lokomotiva řady 383 již jezdí i u ČD Cargo, vybral jsem pro recenzi právě tento model.

MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Ve velikosti TT tato verze zatím není, proto vzal jsem proto zavděk „hánulkou“. V této velikosti je k dispozici číslo 383.001-5 a nabízí se v kategorii EXPERT. Model pro zpracování recenze zapůjčila firma Hobby Shop s.r.o.

Vzhled a vybavení

Model je dodáván v rozkládacím blistru, který je vložen do kartonové krabičky s průhledem. Pod blistrem je uložena dokumentace. Doplňky nejsou přibaleny žádné. Zpracování modelu je na dobré úrovni, povrchová úprava včetně popisků je co do kvality pečlivě provedena. Také barevné přechody a loga jsou v naprostém pořádku. Horší je to s obsahem. Slovenská verze sloganu Napříč Evropou se moc nepovedla, na modelu stojí Naprieč Európan. Podle mých dostupných informací výrobce o chybě ví, přesto nehodlá na věci nic měnit. Inu, zajímavý přístup. Buď je mu to jedno, nebo již další série tohoto provedení neplánuje. O tom můžeme pouze polemizovat. Při porovnání s fotografií skutečné lokomotivy lze říci, že poloha všech nápisů je dosti přesná.

Na lokomotivě nechybí stěrače, madla na rozích skříně, pod čelními okny i u vstupních dveří. Třetí jmenovaná jsou jen naznačená výstupkem na skříni a potiskem. Elektrovýzbroj na střeše je také detailní, veškeré prvky na mě však působí trochu masivně, především izolátory pod pantografy. A samotné pantografy rovněž nejsou úplně věrné. Jejich vrchní polovina má být stříbrnošedá, na modelu je černá a ližiny se zdají být brunýrované. Ani poloha složených pantografů neodpovídá realitě, ale to by se asi dalo z hlediska technologických možností tolerovat. Spodní část pantografů je plastová, nebarvená, z plastu je i ukotvení ve střeše. Krajní izolátory každého pantografu mají čep, který jen vlepen do střechy, střední izolátor je uchycen šroubkem. Z výše uvedeného je zřejmé, že napájení z troleje není možné. Střední část střechy mezi stanovišti je dosazena jako separátní díl, drží na osmi zámečcích.

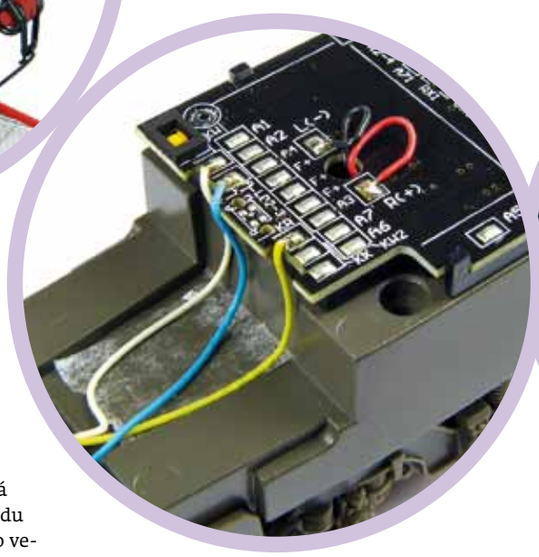
Skříň na pojezdu zajišťují čtyři šroubky. Po jejich uvolnění a lehkém odehnutí bočnic ji lze jednoduše stáhnout. V kabinách jsou stanoviště strojvedoucího s pulty a sedačkami v šedé barvě, ovšem provedení je bez ja-

+

- vynikající jízdní vlastnosti
- kvalitní povrchová úprava

–

- chyba ve sloganu
- barevné provedení pantografů



kýchkoli detailů. Pro ozvučení je připraven prostor nad jedním z podvozků, dostatečně srozumitelné informace jsou v přiloženém manuálu. Délka přes nárazníky činí 218 mm a odpovídá přepočtu délky předlohy 18.980 mm. Osvětlení je řešeno pomocí dvou SMD ledek na každém čele. Jedna teple bílá pro reflektor je umístěna na vrchní straně hlavní DPS vždy u pravého boku, druhá dvojbarevná (teple bílá/červená) je na středu na malé čelní DPS. Od obou ledek je světlo vedeno světlovody. Červené i bílé světlo svítí pouze ve spodní dvojici poziček, vrchní dvojice je na tomto modelu nevyužitá. Na čelní DPS je ale příprava na další ledky, možná i pro jiné řady lokomotiv. Světlo do horní dvojice poziček mírně prosvítá. Model je opatřen rozhraním Plux22, do něhož je vložena 11pinová analogová propojka. Struktura plochy kol je znázorněna pouze dvojrozměrně, zřejmě potiskem. Nepovažuji to za nedostatek, kola jsou částečně skrytá, navíc při jízdě to stejně není rozpoznatelné. Dle mého názoru to ani při pohledu z blízka nevypadá nijak rušivě. Záleží samozřejmě na vkusu a nárocích každého modeláře. Na čelech jsou kinematiky s šachtami a s klasickým spřáhlem Piko, které lze vyjmout a nahradit dle potřeby jiným.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor Piko se setrvačníky o průměru 17,8 a síle 5,4 mm. Nejsem schopen posoudit, jedná-li se o 3pólový, nebo 5pólový, motor je zapouzdřený. Výkon je pomocí kardanů veden přes převodovky na všechna čtyři dvojkolí. Dvě kola jsou opatřena bandážemi, vždy druhé pravé po směru jízdy. Sběr proudu je sveden od všech kol. Zvukový projev modelu je téměř dokonalý, chtělo by se říci žádný, lokomotiva je velice tichá, motor je slyšet jen slabě, jeho zvuk takřka zaniká ve zvuku kol valících se po kolejnicích. Zkušební jízdy byly prováděny v analogovém režimu. Rám je kovový, celý model váží 449 g. K rozjezdu dochází při napětí 1,7 V s odběrem 100 mA, rychlost odpovídá 13,7 km/h. Při napětí 12 V jede model přepočtenou rychlostí 276 km/h s odběrem 192 mA. Nejvyšší rychlost předlohy je 200 km/h, té model dosahuje při 9,1 V a odebírá 180 mA. Vectron ČD Cargo však v reálu jezdí maximální rychlostí „pouhých“ 160 km/h, té dosáhneme při 7,7 V s odběrem 175 mA. Dojezd při výpadku napájení z maximální rychlosti při 12 V je 720 mm, při napětí 7,7 V je to pak 305 mm. Model jsem zajížděl asi 45 minut v každém směru. Nejmenší výrobcem deklarovaný průjezdný poloměr je 358 mm.

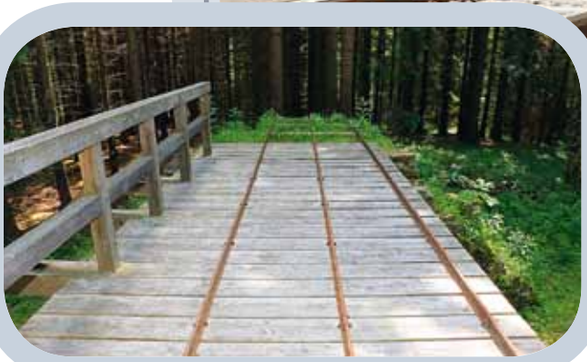
ZÁVĚR

Model si určitě získá své příznivce, rozhodně se ale najdou i kritici. Musím vyzdvihnout jízdní vlastnosti stroje, ty jsou skutečně výborné. Naopak za velký prohřešek považuji chybu ve slovenské mutaci sloganu. Doufejme, že se výrobce nedopustí stejné chyby i ve velikosti TT. Detaily na střeše působí zbytečně mohutně, ve velikosti H0 by se určitě daly zpracovat subtilněji. Barevné provedení pantografů rovněž neodpovídá skutečnosti, to by se však při troše dobré vůle mohlo vyřešit svépomocí. Cena modelu se na českém trhu pohybuje kolem 4 600 Kč, což není málo. Modelář má plné právo za tyto peníze požadovat model bez chyb a zbytečných kompromisů.

Jesenicko: kraj malodrah i Alo

Takřka po dvou letech výluk je opět v provozu železniční trať z Hanušovic do Jeseníku, kterou proslavil film o nádražákovi Aloisi Nebelovi. Místo autobusů se do Jeseníků cestuje rychleji a pohodlněji po modernizované trati regionálními nebo spěšnými vlaky Českých drah. Rekonstrukce trati se sice o rok protáhla, zato jízda po novém svršku nyní připomíná cestování v 21. století. Projeďte se nejen po Slezském Semmeringu, který proslavil filmový nádražák Alois Nebel, ale projděte si i naučnou stezku Pasák popisující historii bývalých lesních drah v okolí Branné.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR



Lesy v Jeseníkách tvoří značnou část přírodního bohatství, které slouží dodnes jako zásobárna velkého množství dřeva. V Jeseníkách se odpradávna těžilo dřevo, které se používalo nejen jako palivové, ale i v podobě krátkých přířezů pro místní šachty či jako dřevěné uhlí. Surovina se v pradávných časech svážela z „kopců“ přes zimu po sněhu takzvaným sáňkováním do údolí k potokům, odkud se na jaře plavilo dolů do údolí. Byl to sice laciný a jednoduchý způsob dopravy, ale byl naprosto závislý na rozmarech počasí. Situace se postupně začala měnit koncem 80. let minulého století, kdy se díky výstavbě železniční trati z Hanušovic do Jeseníku a polských Gluchołaz nabídlo jako jediné možné řešení zřízení lesních úzkokolejných železnic. A to v co nejúspornějším „přenosném“ provedení podle Dolbergova patentu. Tehdejší Lesní úřad v Hanušovicích postavil několik drah o rozchodu 700 mm, v roce 1937 však unikátní lesní železničky zcela zanikly.

Nejprve do Františkova

Pojďme se vydat po stopách dvou z těchto kouzelných železniček, jejichž fragmenty lze doposud spatřit v nedalekém okolí městečka Branná. Asi nejpraktičtější bude využít části naučné stezky s názvem Pasák, která začíná přímo u nádraží v Branné. Tam míří spěšným spojem od Zábřehu na Moravě. Pro zajímavost – jeden pár spěšných vlaků dokonce nese jméno po filmovém nádražákovi Aloisi Nebelovi. Nejprve se ale vydávám na „spodní“ brannenskou lesní drážku, která začínala v kilometru 10,2 dnešní železnice nedaleko osady Františkov. Po silnici je to z nádraží k bývalé překladové rampě z „úzké“ na standardní dráhu necelé dva kilometry a jde to poměrně rychle. Ve Františkově vznikla v roce 1895 překládková kolej a i dnes jsou zde patrné zbytky tělesa této dráhy. S „horským“ průvodcem Mirkem nejdříve fotografuji v prudkém klesání Brejlovce vedoucího spěšný spoj Jeseník – Zábřeh na Moravě, který podle místních kolegů čas od času střídá fotogenická Bardotka řady 749. Po odjezdu vlaku se vydáváme po nejbližším okolí. Dostávám výklad, že na protějším břehu říčky Branné se nacházely dílny na opravu vozů, ubytovna pro zaměstnance a maštale pro koně, protože dráha byla, podobně jako sousední hlavní trať údolím Klepáčského potoka, na animální pohon. Současně se ve Františkově skladovalo svážené dřevo.

V kopci se skrývá Josefová

To nás již čeká asi pět kilometrů pozvolného stoupání do vrchu po bývalém tělese lesní dráhy z Františkova až na Josefovou. Dopravu ložených souprav v prudkém klesání hlavní údolní trati její projektanti originálně vyřešili prostřednictvím 250 metrů dlouhé úvrati v úbočí kóty Kutiště. Na vrchol docházíme pohodlně po silnici lesní správy. Nejdříve míjíme Nový Kolštejn a v tehdejším kilometru 4,04 docházíme k bývalému Buchakerovu mlýnu a současně překladišti dřeva,

ise Nebela

kde se dráha rozdvojovala. Pravá větev dráhy, v jejíž ose vede nyní lesní silnice, se ostře stočila k Černé stráni a její ukončení se nacházelo v 920 metrech nad mořem u Kasperovy strouhy. Podél cesty směrem na Josefovou se objevují tu a tam pozůstatky lesní drážky. Stoupáme podél hlavní trati až k bývalé horské osadě Josefová (dříve Neu Josefsthal), nacházející se na kótě 812 metrů nad mořem. Ještě před koncovou „stanicí" byla odbočka ke svážnici, která byla před pár lety renovována v části původní podoby. Tříkolejnicová svážnice o délce 180 metrů se samočinnou výhybnou uprostřed trasy sloužila ke spouštění a vytahování prázdných vozíků s dřevem. Brzdění na svážnici bylo velmi neobvyklé – na horní „stanici" byly umístěny brzdné kotouče, na nichž bylo navinuto do dvojnásobné osmičky tažné lano. Tristní je však dnešní pohled na zbytky základů domů obce Josefová, kde se z původních sedmnácti domů v době provozu dráhy zachovala do dnešní doby pouze bývalá hájovna se stodolou. Po druhé světové válce byla obec vysídlena a dílo zkázy dokonala Československá lidová armáda v 60. letech minulého století. Dnes se všude rozprostírá hluboký les a jeho ticho je jakousi tichou vzpomínkou na kdysi rušný život v Josefové neboli Neu Josefsthalu...

Naučná stezka Pasák atrakcí

Od rozcestníku na Josefové se dá zpět do Branné využít části naučné stezky Pasák, jejíž součástí je i několik zbytků původní lesní drážky. Proč zrovna Pasák? Název byl zvolen podle stejnojmenné geologické a geomorfologické přírodní památky opředené řadou legend, která byla v roce 1982 vyhlášena chráněným přírodním výtvorem. Samotná naučná stezka o délce 12,5 kilometru funguje déle než tři desítky let a je na ní čtrnáct tematických zastavení. My se z Josefové vydáváme nejprve po zelené turistické stezce kolem zbytků stavení a zrenovovaného mostku s replikou tříkolejné svážnice, kde se nachází i pár původních artefaktů jako například kolejnice či kousky nádobí od původních obyvatel. Po pár kilometrech docházíme na Alojzovské louky, kde se cesta napojuje na naučnou stezku Pasák, odkud se dá pokračovat vlevo ke stejnojmenné skále a posléze dojít na nádraží v Branné.

Zpět po zelené do Banjaluky

Pro milovníky železniční historie je ale volba víceméně jasná. A tou je cesta vpřed z kopce dolů k Banjaluce. Bývalé lichtenštejnské hájovně dali údajně její název ubytovaní dělníci z Bosny a Hercegoviny, kteří v roce 1899 pracovali na stavbě lesní dráhy. Možná byli k vidění i na stavbě skoro půl kilometru dlouhé vlečky standardního rozchodu, která z hlavní trati odbočovala v kilometru 14,0. Vlečka o rozchodu 1 435 mm, která vznikla roku 1899, vedla pod hájenku Banjaluka. Tam je dodnes patrné více než osmdesát metrů dlouhé překladiště na lesní dráhu. Ta odsud pokračovala na Hrázovou boudu s odbočnou tratí v úvrati nad Ostružnou. Železniční vozy sjížděly z kopce dolů samospádem, prázdné vozy nahoru vozily koně.

Od Banjaluky je to již 1,5 kilometru zpět do Branné, půvabného malého historického městečka, které až do roku 1949 neslo název Kolštejn. Dnes se tak nazývá pouze tamní zámek. Kdo má rád vojenskou historii, může se navíc zastavit u pěchotního srubu S-50 „U trati", který se nachází nedaleko Branné na trase naučné stezky Pasák. Je to sice trochu zacházka, ale určitě stojí za to. Po příjemném občerstvení v Branné, kde ještě navštěvujeme kouzelnou stálou expozici lesnictví, myslivosti a tesařství se na kouzelném náměstí loučím se svými průvodci.

Skok za Aloisem Nebelem

A komu by to nestačilo, může si zajet z Branné vlakem přes nedalekou Ostružnou a nejvýše položenou tuzemskou rychlíkovou zastávku na Ramzové na opačnou stranu kopce do Horní Lipové po trati Slezského Semmeringu. Název se používá podle známé rakouské alpské trati s podobnými výškovými parametry a značným převýšením. A určitě stojí za připomenutí, že Horní Lipová navíc nese fiktivní název Bílý Potok, podle románu Jaroslava Rudiše a Jaromíra Švejdíka (uměleckým jménem Jaromír 99) o výpravčím Aloisi Nebelovi. Třídílný kreslený komiks byl převeden i do filmové podoby, kde hlavní roli Aloise Nebela ztvárnil Miroslav Krobot. On sám z Jesenicka pochází. Navíc je přímo ve stanici Horní Lipová zřízeno Muzeum Slezského Semmeringu, které na požádání otevře a umožní do něj vstup službu konající výpravčí. S několika dalšími návštěvníky si prohlédnu řadu dochovaných železničních artefaktů, ale to už opravdu nastává konec výletu. Po chvilce nastupuji do brněnského „spěšňáku" a vydávám se po horské trati zpět do civilizace. ◇

ŠOTOINFO

Na 57 km dlouhém traťovém úseku standardního rozchodu 1 435 mm Hanušovice – Branná – Jeseník – Gluchołazy (Hannsdorf – Goldenstein – Freiwaldau – Ziegenhals) začal provoz v první etapě 26. 2. 1888. V okolí Branné postupně vznikly dvě lesní úzkorozchodné dráhy o rozhodu 700 mm – z Branné na Ostružnou a z Františkova do Josefové. Tratě byly stavěny s důsledným spádem k překladištím tratím standardního rozchodu. Svršek se skládal z lehkých kolejnic dlouhých 5 až 6 metrů a dřevěných pražců. Minimální poloměry oblouků činily 20 až 30 metrů a maximální stoupání až 70 promile. V provozu byly dvojice dřevěných oplenových vozů systému Dolberg, které umožňovaly upínání klád na otočné opleny. Směrem nahoru vedly vozy koně, dolů se jelo samospádem – brzdilo se ručními brzdami. Naložený vlak se skládal z šesti dvojic podvozků spojených nákladem.

Pohled na snad nejznámější maďarské nádraží – Keleti pu. (Východní nádr.). Snímek ze začátku 70. let 20. století ukazuje toto budapešťské nádraží po otevření nově upraveného prostoru přednádraží s podchodem a s obratištěm tramvají.

Z bohaté historie maďarských železnic

Maďarsko je dnes malým státem, ale jeho předchůdce Uhersko neboli také Uhry, oficiálním názvem Uherské království (maďarsky Magyar Királyság), byl historický mnohonárodnostní státní útvar s maďarskou hegemonií. Do roku 1918 se rozkládal na území dnešního Maďarska a Slovenska a dále v částech dnešních států Chorvatska, Polska, Rakouska, Rumunska, Slovinska, Srbska a Ukrajiny. A má i bohatou historii železniční.

JAN DVOŘÁK | FOTO: AUTOR A ARCHIV

Říká se, že kolébkou železnic byla střední Evropa. Není tím myšlen vynález lokomotivy, ale počátek systému kolo – kolejnice tvořícího podstatu železnice, a můžeme hledat v rudných dolech Čech, Saska, Tyrol a Uher. Rytiny z 16. století nám dosvědčují, že tehdejší horníci používali k dopravě rudy a hornin ze štol důlní drážky.

Později se tato přeprava dostala z dolů na povrch a začaly vznikat první železnice, tehdy ještě na animální (živočišný) pohon, v tomto případě koňský. Na území tehdejších Uher byla první koňskou železnicí trať mezi slovenskými městy Pozsony (Bratislava) a Nagyszombat (Trnava), která fungovala v letech 1846 až 1876. První úsek do Szentgyörgu (Svatý Jur) byl z Bratislavy zprovozněn už roku 1840. Vozy do Juru táhly dva páry koní a vlaky jezdily dvakrát za den. Po třicetiletém provozu do Trnavy byla trať předělána na lokomotivní provoz.

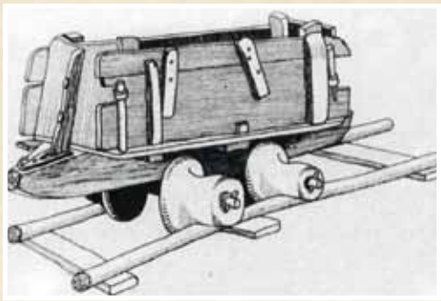
Z Budapešti do Vácu

První maďarskou železniční tratí pro parní provoz se stala 33 kilometrů dlouhá trať spojující hlavní město Budapešť (vznikla sloučením Budína a Peště) se severněji položeným městem Vác, obě ležící na řece Dunaj. Provoz do Vácu začal 15. 7. 1846 a odtud se pokračovalo ve stavbě až do Vídně. V roce 1847 byla do provozu předána další trať z Budapešti, a to do města Szolnoku ležícího 100 km východně od Dunaje.

Další koncepci výstavby maďarských železnic posuzoval parlament a politici tehdy rozhodli, aby železnice budoval stát a určoval všechny podmínky provozu, z nichž byl důraz kladen na budování železniční sítě se středem v Budapešti. Proto se železniční tratě paprskovitě sbíhají v hlavním městě státu, v němž dnes žije 10 milionů obyvatel, přičemž samotná Budapešť má 1,7 milionu obyvatel.

Maďarské státní železnice vznikly v roce 1868 a jejich první tratí uvedenou do provozu byla dráha z Budapešti přes Hatvan do Salgótarjánu. Budovalo se dál a vývoj železniční sítě byl v Maďarsku ukončen ještě před 1. světovou válkou, a i když se roku 1918 jeho území zmenšilo, nemělo to podstatný vliv na již dříve určenou koncepci kolejových tras.

Snímek pomníku v železniční stanici Vác je z roku 1979 a připomíná parní provoz na maďarských železnicích. Sem vedla z Budapešti první železniční trať pro parní provoz.



Tento důlní vozík s dřevěnými koly se používal v 16. století v Sedmihradsku, které kdysi patřilo pod uherskou správu. Nedalo se ještě mluvit o železnici, ale spíše o dřevěnici.

Na snímku ze srpna roku 1975 jsou parní lokomotivy ř. 324 a ř. 424 v depu Komárom. V pozadí jsou vidět vozy rychlíku do Györu a Soproně.

Po 1. světové válce činila délka normálně rozchodných železničních tratí (1 435 mm) něco přes 8 700 km a délka úzkorozchodných tratí pak 270 km. Přes 80 procent maďarské železniční sítě patřilo tehdy státu, jenž v roce 1931 vykoupil 51 místních železnic a předal je do správy státních železnic. Po roce 1945 byly do státního vlastnictví převedeny další soukromé železnice. Výjimku dosud tvoří železniční tratě náležející maďarsko-rakouské železniční společnosti nazvané zkráceně GySEV.

Dovoz i výroba vlastních vozů

První parní lokomotivy byly pro maďarské železnice dováženy z Belgie, později i z Rakouska a po čase byla zahájena i vlastní výroba hnacích i tažených železničních vozidel. V tom vynikal podnik Ganz-Mávag, který vznikl roku 1957 sloučením dvou budapešťských strojírenských závodů (Ganz založen roku 1844 a Mávag založen roku 1866). Od roku 1959 se s ohledem na rozvoj trakce motorové a elektrické už nezařazovaly nové parní lokomotivy. Vozidla elektrické trakce se poprvé rozjela roku 1920 na úseku Budapešť – Dunakeszi – Alag a později (v letech 1932-35) na trati Budapešť – Komárom – Hegyeshalom, všechna pod jednofázovou střídavou soustavou 16 kV, 50 Hz.

V elektrifikaci se pak pokračovalo pod napětím 16 kV až od roku 1956 a cílem bylo, aby v roce 2000 byla elektrizována polovina délky maďarské železniční sítě, což se ovšem nepodařilo. V roce 2010 bylo elektrizováno necelých 2600 km. Dnes je délka sítě národního dopravce MÁV (Magyar Államvasutak) téměř 7 650 km a společnost GySEV (Györ-Sopron-Ebenfurthi Vasút), která byla založena roku 1872, spravuje něco přes 280 km.

Bratislava kdysi Uherská

Pár zajímavostí nakonec: Víte, že kdysi hlavním městem Uherského království byla i slovenská Bratislava? Stalo se tak mezi lety 1536-1784, když padl Budín (Buda) a zabrala jej Osmanská říše. V Bratislavě (tehdy maďarsky Pozsony, slovensky Prešporok) bylo korunováno několik králů a sídlil tu i ostřihomský arcibiskup. Josef II. pak přikázal přestěhovat hlavní město Uherska zpátky do Budína a korunovační klenoty z hradu do Vídně. Význam Bratislavy tak velmi poklesl, kdyby se tak nestalo, vyvíjely by se dějiny střední Evropy zcela jinak.

Další pozoruhodností je hlasování obyvatel Šoproně (Sopron) o zachování jejich města v Maďarsku. Stalo se tak po 1. světové válce, když mělo Maďarsko podle mírové dohody postoupit některá západní území Rakousku, a to se týkalo i tohoto města, které se mělo stát součástí provincie Burgenland. Odpor obyvatelstva byl tak veliký, že se konečné uspořádání mělo upravit na základě plebiscitu místních obyvatel. V něm zvolili obyvatelé města a osmi přilehlých vesnic 65% většinou připojení k Maďarsku. I přes tento, dalo by se říci rakousko-uherský incident, zůstala společnost GySEV se sídlem v Soproni rovnocenným partnerem jak nových rakouských, tak i maďarských státních železnic, s nimiž dodnes velmi dobře spolupracuje.

Z historie celkem nedávné si můžeme připomenout i maďarské místní názvy některých expresů mezistátních či vnitrostátních. Asi tím nejznámějším je Hungaria (Budapešť – Bratislava – Praha – Berlín), následuje Báthory (Budapešť – Varšava) či Lehár (Budapešť – Vídeň), z těch vnitrostátních vynikaly Bakony-Örség, Balaton nebo Tokaj.

Maďarská pýcha od firmy Ganz se dostala i na poštovní známku. Tato třídílná motorová jednotka byla u nás označena jako řada M295.0 a spojovala jako expres Hungaria před 40 lety Budapešť s Prahou a Berlínem.

Koncové nádraží ve městě Esztergom (Ostřihom) s hlavní maďarskou bazilikou v pozadí dne 11. 9. 2008. V době Uherského království bylo jeden čas také hlavním městem.

POŠTA

Vectrony bych nechal v klasických barvách národního dopravce

Děkuji za článek redaktora Josefa Holka s titulkem „Vectrony v barvách ČD vyjedou na podzim“, který jste zveřejnili v Železničáři číslo 14. Jsou to hezké a jistě kvalitní lokomotivy, které udělají dobrou službu nejen v osobní dopravě. Zajímalo by mě ještě, jestli bude těmto deseti lokomotivám přiřazeno nějaké číslo řady ČD (u Cargo řada 383, zde se jedná o jiné provedení s vyšší maximální rychlostí) nebo jestli jim zůstane původní číslo 193, když se nejedná o majetek ČD. A prohlédl jsem si i designové návrhy barevného provedení, a pokud se mohu vyjádřit, tak nejvíce se mi líbí současné tradiční barevné schéma lokomotiv Českých drah, tedy klasická modrá s úzkým bílým a modrým pruhem na boku, případně v Najbrtu. Naopak vůbec se mi nelíbí obě prostřední varianty s velkým logem ČD. Nevhodná se mi jeví neukončená písmena loga. Jestli se k tomu mám právo vyjádřit, prosím o tlumočení tohoto názoru kompetentním lidem. Děkuji mnohokrát předem.

DAN ŠÍDA, ČESKÁ TŘEBOVÁ

Odpověď redakce: Lokomotivy Vectron ponesou řadu 193. Jejich barevné řešení zatím ještě není uzavřeno.

Taktová doprava má smysl, je proto třeba systém v Česku dále rozvíjet

Se zájmem jsem si v posledním Železničáři (č. 17 – pozn. red.) přečetl rozsáhlý materiál v rubrice Téma s titulkem Dálková doprava v Česku pod taktovkou taktu. Dnes nám to již přijde jako samozřejmost, ale tento složitý mechanismus používali dříve skutečně jen v zahraničí. Je dobře, že jsme i v tuzemsku poučili od kolegů ze Švýcarska či Německa a před lety zavedli tento funkční systém i zde. Pro jízdu cestujících vlakem to představuje nebývalý komfort a zjednodušení. Ostatně vše bylo podrobně v tomto textu autory popsáno. Byla by proto nesmírná škoda, pokud by se někdy v budoucnu stalo, že by se pravidelná osobní doprava utlumovala či dokonce rušila. Chápu, že další rozvoj taktového systému je poměrně složitý, neboť možnosti jeho nasazení na stávající infrastruktuře a se současnými vozidly byly již vyčerpány. Nesmíme proto ustrnout na místě – je třeba se zapracovalo na infrastruktuře, rozjely tolik potřebné stavební projekty, případně pořídla vhodná a odpovídající vozidla. Jedině tak má železnice šanci být konkurenceschopná autobusové či individuální automobilové dopravě. Díky za skvělý článek ve vašem časopise a přeji mnoho úspěchů v další práci. **MILOŠ VANĚK**

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

ZAUJALO NÁS

Praha zapracuje do územního plánu podzemní železniční tratě

Hlavní město chce zadat změnu územního plánu nutnou pro plán posílení kapacit a propojení železnice v metropoli. Projekt Nové spojení 2 zahrnuje i dva tunely a novou podzemní stanici umístěnou mezi hlavním nádražím a Muzeem. Změnu územního plánu doporučili radní. Projekt je zatím pouze ve fázi studie. Dopravně-urbanistická a technická studie Nového spojení 2 byla zpracována v roce 2007. Aby bylo možné začít stavět, musí město změnit územní plán. Výstavbu by měla na starosti SŽDC. Protože existuje teprve prvotní studie, začátek stavby se dá jen odhadovat. Samotná změna územního plánu, pokud ji zastupitelé schválí, zabere asi tři roky. „Díky projektu Nové spojení 2 se propojí příměstské vlaky končící na Masarykově nádraží s ostatními tak, aby nekončily v centru, ale centrem projely. Bude možné dojet jedním vlakem z Kladna do Vršovic nebo z Milovic na Karlovo náměstí,“ uvedla náměstkyně primátorky pro územní rozvoj Petra Kolínská. Nová stanice Opera má zjednodušit cestujícím příměstských vlaků přestup na dálkové spoje a na metro. Projekt také zvýší kapacitu příměstských spojů, což usnadní dojíždění z okolí Prahy. Počítá se se dvěma tunely, které mají začínat u Florence a pokračovat do zastávky Opera. Jeden má vést přes zastávku Karlovo náměstí na Smíchovské nádraží a druhý přes zastávku Náměstí Bratří Synků do Edenu.

ČTK 22. 8. 2017

Vodíkové vlaky testují ve Velimi, VUZ pro ně postaví halu

Testování vlaků v Česku se příští rok posune o úroveň výš. Na zkušebním okruhu Výzkumného ústavu železničního (VUZ) ve Velimi přibude zkušební hala pro soupravy na alternativní pohony. Náklady na výstavbu se mohou pohybovat v řádu desítek milionů korun. Vodík a jiné plyny budou poháněť stále více souprav. Proto je vedení VUZ ochotné do haly investovat. „Z jednání s našimi klíčovými zákazníky vyplývá, že by využili novou halu pro přípravu zkoušek vozidel s alternativními pohony. Musela by ale mít zařízení a elektroinstalaci odpovídající výbušnému prostředí a další bezpečnostní prvky – například senzory úniku stlačeného plynu a zajištění dostatečného odvětrání. Taková hala musí být vybavena i prohlížecím kanálem a bezpečným přístupem na střechu vozidla,“ řekl šéf VUZ František Bureš. Optimální délka haly je podle něj 90 metrů, což je běžná délka jednotek pro regionální dopravu, u nichž lze očekávat instalaci alternativních pohonů. Soupravy s alternativními pohony už ve Velimi testovali. Jednou z nich byl vůbec první vodíkový vlak na světě – v létě si tam nechala společnost Alstom otestovat svoji regionální soupravu Coradia iLint. **Lidové noviny 21. 8. 2017**

SŽDC připravuje modernizaci železničního uzlu v České Třebové

Správce infrastruktury připravuje rozsáhlou modernizaci železničního uzlu v České Třebové. Cílem je rekonstrukce osobního nádraží a zvýšení traťové rychlosti při průjezdu z 60 na 80 kilometrů za hodinu. Do oprav jsou zahrnuty i úseky pro nákladní dopravu. Rekonstrukci plánuje SŽDC zahájit v březnu 2019, dokončená by měla být v listopadu 2023. Investice by měla být hrazena z fondů Evropské unie. Stavba by měla přinést výrazné časové úspory pro tranzit nákladních vlaků mimo osobní nádraží. Zvýšení rychlosti umožní rekonstrukce části obou zhlaví vjezdové skupiny, opraví se i zhlaví odjezdové skupiny využívané pro nákladní dopravu. Ta spolu s trakčním vedením a zabezpečovacím zařízením tvoří jeden technologický celek s osobním nádražím. Na něm se zvýší hrany u všech nástupišť. Nezbytná bude i rekonstrukce měnírny a napájení. Během modernizace se rovněž přestaví mosty a upraví podchody. Železniční uzly v Pardubicích a České Třebové jsou jedny z posledních, které na prvním koridoru zatím nepodstoupily modernizaci. Oba jsou již zastaralé, zařízení a použité technologie jsou na hranici životnosti. V roce 2016 SŽDC dokončila stavbu Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí. **ČTK 18. 8. 2017**

SŽDC opraví řadu nádraží, celkem dá do stanic přes sedm miliard

SŽDC představila pilotní projekty na oživení nádražních budov a jejich prostor, které do budoucna nemají pro obsluhu železnice využití. V prostějovském nádraží budou sídlit policisté, v Teplicích pak železničáři chtějí na nádraží přesunout sídlo finančního úřadu. Řekl to náměstek generálního ředitele SŽDC Tomáš Drmola. Letos SŽDC do oprav plánuje vložit 600 milionů korun, do roku 2022 celkem 8,4 miliardy korun. Prostory v prostějovském nádraží předá policii 27. září, v budově bude sídlit 45 příslušníků. Projekt na přesun finančního úřadu v Teplicích zatím takto daleko není. Intenzivně se o něm ale jedná. Zatím jde jen o ojedinělé projekty. Ze zhruba tisícovky nádraží opravy aktuálně nepotřebuje 70 staničních budov a zbytek rekonstrukci ve větší nebo menší míře vyžaduje. Nejvíce peněz půjde na dokončení oprav budovy pražského hlavního nádraží a náklady SŽDC odhaduje na 945 milionů korun. Dalších 325 milionů korun bude stát oprava hlavního nádraží v Plzni, ke zhruba 150 milionům korun se vyšplhají náklady na rekonstrukce nádraží v Chebu a Mostě, o dalších zhruba deset milionů dražší budou opravy nádraží v Českých Budějovicích nebo pražském Smíchově. **ČTK 29. 8. 2017**

Správce infrastruktury upraví dvě desítky nebezpečných přejezdů

Poprvé v historii v Česku převažují přejezdy se světelnou signalizací. SŽDC za tři roky zmodernizovala 276 přejezdů za 2,3 miliardy korun. Počet míst, kde je světelná signalizace doplněna závorami, železničáři zvýšili o 65, tedy z 1 245 na 1 310. SŽDC, která se stará o české koleje, vybrala také 24 nejrizikovějších železničních přejezdů, které chce urychleně přestavět. „Celkem jsme vytipovali 100 problémových železničních přejezdů, na které jsme zadali externí analýzu. Posoudí možnost jejich zrušení, omezení silničního provozu nebo možnost přestavby na mnohem bezpečnější mimoúrovňové křížení,“ uvedl mluvčí firmy Marek Illiaš. Jde o přejezdy ležící výhradně na hlavních tratích. Nechybí mezi nimi ani přejezd ve Studénce u Ostravy, kde před dvěma lety zastavil před rozjetým Pendolinem polský kamion a po srážce tři cestující ve vlaku zahynuli. SŽDC už na přejezdu ve Studénce úspěšně testuje laserový detektor překážek. „První výsledky ukazují, že provoz detektorů je spolehlivý, proto jsme je nově instalovali také na dalších dvou problematických přejezdech v Olomouci a Pardubicích,“ oznámil Illiaš. Testovací provoz potrvá minimálně jeden rok. **MF Dnes 23. 8. 2017**

PODZIMNÍ POBYTY VE ŠPANĚLSKU

Costa de la Luz,
hotel Playaballena Spa****
termíny:
13. 9.-20. 9. – cena po dotaci 13 250 Kč
27. 9.-4. 10. 2017 - cena po dotaci 12 250 Kč
Cena zahrnuje:
leteckou dopravu Praha-Sevilla-Praha,
polopenzi včetně vody a vína k večeři,
služby delegáta, 1x výlet, pojištění

Další info
na www.cdtravel.cz

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

---

Den železnice 2017

BOHUMÍN 23. ZÁŘÍ
OD 10 HODIN

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

Využijte Skupinovou víkendovou jízdenku pro pět osob bez omezení věku.

www.denzeleznice.cz

České dráhy
Národní dopravce

Hlavní partner: Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
Speciální partner: Bohumín
Mediální partner: railreklam
Partneři: SŽDC, Cargo, AWT, Moravia Steel, Siemens, ČD-Telematika, Škoda, DPOV, ACRI, Informační Systémy, Třinecké železárny, oltis group, XTCARD, Bonatrans, pont, CZ LOKO, EXPOL

Foto: Ing. Pavel Schreier

9. A 16. ZÁŘÍ 2017

Parním vlakem po Osoblažské úzkokolejce

Nestihli jste se letos svézt po „Osoblažce“ parním vlakem? O sobotách 9. a 16. září máte ještě příležitost. Parní vlak odjíždí ze stanice Třemešná ve Slezsku v 10:45 h a po dvacet kilometrů dlouhé jízdě vás přiveze do Osoblahy ve 12:03 h. Na zpáteční cestu se s ním můžete vydat z Osoblahy v 15:10 h, do Třemešné s ním přijedete v 16:41 h. Jízdenky se prodávají přímo ve vlaku. Základní jednosměrná stojí 120 Kč, zpáteční 200 Kč. Za děti zaplatíte polovinu. V nabídce je také rodinné jízdné za 260 Kč. Zpříjemněte dětem začátek školního roku a udělejte si s nimi výlet parním vlakem po této malebné úzkokolejné dráze. Na trati z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy byl provoz slavnostně zahájen 14. prosince 1898. Poslední jízda parního vlaku v normálním provozu se uskutečnila 16. listopadu 1960. Od té doby jezdí na pravidelných spojích rychlejší motorové stroje. Více na www.osoblazsko.com.

Nejbližší železniční stanice:
Třemešná ve Slezsku/Osoblaha ad.

9. ZÁŘÍ A 8. ŘÍJNA 2017

Foto: Tomáš Kubelka

Do Pardubic na dostihy se slevou

V sobotu 9. září se koná poslední ze čtyř kvalifikačních dostihů na 127. Velkou pardubickou. Nejtěžší překážkový dostih v kontinentální Evropě se pak uskuteční v neděli 8. října. Pokud se chystáte „na koníčky“ do Pardubic, přijeďte vlakem. Vlaková zastávka Pardubice závodiště – jak už její název napovídá – se nachází jen pár kroků od bran dostihového areálu. Navíc pokud v pokladně závodiště předložíte platnou jízdenku ČD, získáte slevu 50 % na vstupné. ČD na Velkou pardubickou 8. října také vypraví zvláštní vlak. Z Prahy hl. n. vyrazí jednotka CityElefant krátce před devátou hodinou ranní a zpět ze stanice Pardubice závodiště se vydá těsně před půl šestou. První Velká pardubická se běžela 5. listopadu 1874 a od té doby se pořádá každý rok s výjimkou válečných let či roků, kdy dostihům nepřálo počasí nebo politická situace. Během historie závodu se dostihová dráha mírně upravovala.

Nejbližší železniční stanice/zastávka:
Pardubice hl. n./Pardubice závodiště

23. ZÁŘÍ 2017

Vyvezte se lanovkou na Oslavy Ještědu!

Na tradiční akci Oslavy Ještědu se letos můžete vypravit v sobotu 23. září. Nenechte si ujít příležitost prohlédnout si na Ještědu jindy nepřístupné prostory strojovny kabinové lanovky, vysílače Českých radiokomunikací, Hotelu Ještěd, areálu skokanských můstků nebo stanice horské služby. Připraven bude také doprovodný kulturní program pro dospělé i děti včetně tradičního závodu ve vynášení pivních sudů na vrchol Ještědu. Bližší informace o Oslavách Ještědu najdete na www.jestedliberec.cz. A jak se na akci dostanete? Od vlakového nádraží v Liberci můžete využít k dopravě do Horního Hanychova bezplatné linky MHD nebo historické tramvaje. Na vrchol Ještědu vás pak vyveze (od 9:00 do 19:00 hod.) kabinová lanovka Českých drah za zvýhodněné jízdné se slevou Vlak+. V sobotu 23. září 2017 bude stát jednosměrné jízdné pouze 30 Kč, za zpáteční zaplatíte jen 50 Kč.

Nejbližší železniční stanice:
Liberec

15. AŽ 23. ZÁŘÍ 2017

Foto: Zahrada Čech, s. r. o.

Na Zahradu Čech s jízdenkou Vlak+

Od 15. do 23. září se promění výstaviště v Litoměřicích v ráj všech zahrádkářů, chalupářů, kutilů a milovníků přírody. Koná se tu totiž jedna z největších výstav svého druhu u nás – Zahrada Čech 2017. Kromě bohatého sortimentu potřeb pro zahradu a chalupaření najdete na oblíbeném veletrhu samozřejmě také nepřeberné množství květin a různých okrasných dřevin, ovocných stromků, zeleniny a ovoce. Každý den zpříjemní návštěvníkům prohlídku výstavy bohatý kulturní program. Těšit se můžete na vystoupení Petry Janů, Václava Neckáře, dua Těžkej Pokondr, Petra Koláře nebo třeba Moniky Absolonové. Pokud se na výstavu vydáte vlakem, využijte výhodné nabídky Českých drah – zpáteční jízdenku Vlak+ Zahrada Čech se slevou 25 %. Aby vám tato jízdenka platila i pro zpáteční jízdu z Litoměřic, je potřeba si ji nechat orazítkovat na výstavě u stánku Českých drah.

Nejbližší železniční stanice:
Litoměřice město/Litoměřice Cihelna/Litoměřice horní nádraží

České dráhy
Národní dopravce