

Den železnice 2015

ČD České dráhy
Národní dopravec



Připravte se na bohatou úrodu jedinečných zážitků na kolejích Slavíme den zrození železnice

Milovníci a fanoušci vlaků ve všech jejich podobách zbystřete. Opět je tu největší svátek železnice! Letošní oslavy Národního dne železnice, které na sobotu 26. září už popáté připravily České dráhy, hostí Hradec Králové. A k vidění zde toho bude hodně. Představí se nejen novinky ve vozidlovém parku, ale i legendy tuzemských a zahraničních kolejí. A právě největšímu železničnímu svátku je věnováno toto osmistránkové vydání Železničáře.

B ylo 27. září 1825, když se dal do pohybu první vlak na světě tažený lokomotivou. George Stephenson ji vizionářsky pojmenoval Locomotion, zapřáhl za ni 33 vozů, do kterých naložil na 450 (tehdy velmi odvážných) cestujících, ale i uhlí a mouku a vyrazil ze Stocktonu do Darlingtonu ve střední Anglii. Cestu dlouhou dvanáct a půl kilometru první vlak sice absolvoval průměrnou rychlostí jen 10 km/h, ale v pořádku dojel do cílové stanice. V ten den se změnil svět, a proto se už 190 let slaví datum zrodu železnice a ani letošek není výjimkou.

Do Hradce Králové zamíří i railjet
Národní den železnice, který již popáté připravily České dráhy, letos hostí východočeský Hradec Králové. Připomeňme, že v přechodných ročnících se oslavy uskutečnily v Olomouci, Děčíně, Brně a Břeclavi a pokaždé přilákaly desetitisíce zájemců o železniční historii i modernu. Loni přesáhla návštěvnost 30 tisíc lidí, které přilákaly historické exponáty z domoviny i zahraničí (například rakouský Hrboun), ale i novinka dálkové flotily národního dopravce – ČD railjet.

Lákadla podobného kalibru jsou připravena i pro letošní, kulaté „stodevadesátiny“. Premiérově bude v Hradci Králové představen veřejnosti například modernizovaný vůz Ampz, určený pro linku Praha – Berlín – Hamburk. Prohlédnout si bude možné i další novinku pro dálkovou dopravu – modernizovaný vůz BdpceSM, k dispozici budou i další zástupci moderní tváře ČD, lokomotiva

řady 380, motorový RegioShark a Regio-Spider nebo elektrická jednotka řady 440 RegioPanter. Chybět nebude ani railjet s Taurusem řady 1216.2. Ten také přiveze zvláštní protokolární spoj z Prahy (odjezd z hlavního nádraží v 8.08) a záhy po svém příjezdu v 9.45 se zařadí mezi exponáty. Na zpáteční cestu opět přes Pardubice vyrazí v 16.55, do Prahy přijede v 18.34. Ideální způsob, jak se na drážní narozeniny dostat. Navíc v den konání oslav platí speciální nabídka – Skupinová víkendová jízdenka.

Tratě v okolí ožijí historií

Na své si přijdou i skalní milovníci nostalgické elektrárny! V jejich čelech nebo na postrku dostanou zabrat Štokr s Čmelákem, respektive dva Sergeje. Nenechte si největší železniční svátek v roce ujít a vemte si s sebou toto číslo Železničáře. Jeho vnitřní dvoustrana vás po areálu provede a přidá i řadu zajímavostí. Na viděnou v Hradci! **VÁCLAV RUBEŠ**

Ještě lepší než se dívat, je se svězt. Připraveno je 11 nostalgických vlaků! Čtyři v parní trakci, tři vedené motorovými vozy, dva s diesellovými lokomotivami. A speciálka pro fajnšmekry? Dva páry nákladních fotovlaků do opatovické elektrárny! V jejich čelech nebo na postrku dostanou zabrat Štokr s Čmelákem, respektive dva Sergeje. Nenechte si největší železniční svátek v roce ujít a vemte si s sebou toto číslo Železničáře. Jeho vnitřní dvoustrana vás po areálu provede a přidá i řadu zajímavostí. Na viděnou v Hradci! **VÁCLAV RUBEŠ**

SLOUPEK

Máme se čím chlubit, nesmíme ale zaspát

Oslavy Národního dne železnice jsou příležitostí předvést veřejnosti nejen historická vozidla, která jsou tradičně největší atrakcí, ale v posledních letech můžeme hrdě prezentovat také flotilu moderních vlaků, k nimž za pár týdnů přibude i vůbec první jednotka InterPanter pro dálkovou dopravu. Právě investice



Pavel Krtek
předseda představenstva ČD

do zkvalitnění našich služeb přispěly ke zvýšení konkurenceschopnosti Českých drah a nepochybně jim vděčíme i za to, že navzdory výlukám SŽDC od nás cestující neutíkají do aut a autobusů. V této souvislosti se často mluví o vysokém zadlužení firmy. Čistý dluh Skupiny České dráhy zůstává zhruba 33 miliard korun, přičemž se meziročně mírně snížil. Zadlužení tedy nezvyšujeme, přestože chceme v nákupu nových a v modernizaci starších vozidel pokračovat. Část dluhopisů refinancujeme za výhodnějších podmínek, snažíme se maximálně využít různé dotační programy a pochopitelně neustále hledáme úspory v nákladech. To je cesta, jak investovat a přitom dostát našemu úkolu, že zadlužení firmy začne v nejbližších letech postupně klesat. Jsem si jist, že právě tento přístup přesvědčil ratingovou agenturu, aby nám na jaře potvrdila rating v investičním pásnu. Další potěšující zprávou pak bylo zveřejnění pololetních výsledků Skupiny ČD a významné zlepšení hospodaření segmentu osobní dopravy. Cestující s námi rádi jezdí na delší vzdálenosti a rostou nám tržby. Je samozřejmě pravda, že jde teprve o „poločás“, jasně to však vypovídá o příznivém trendu. Uděláme vše pro to, abychom ho udrželi a mohli se v příštích letech na oslavách Dne železnice pochlubit dalšími novinkami, které našim zákazníkům usnadní a příjemně cestování.

INFORMUJEME

Institut národního dopravce by neměl být podceňován

N árodní den železnice, národní železniční dopravce. Zdá se vám, že je toho národního tradicionalismu až příliš? V době, kdy slavíme den zrodu železnice, připomínáme si její historii a odkazujeme na její tradici, jsme možná o něco patetičtější. Přídomek národní, ke kterému se České dráhy tak hrdě hlásí, ale není jen líbivým přívlastkem. Je přímo součástí legislativy, která určuje činnost ČD. Jejich úkolem není jen připravovat cestující z bodu A do bodu B.

Chápeme-li výraz „národní“ ve smyslu vlastněný státem, pak je legitimita jeho používání nezpochybnitelná. Platí to i v případě, kdy předpokládáme, že národní dopravce má vůči státu a obyvatelstvu povinnosti, ke kterým patří nejen

jsou České dráhy povinny ze zákona vystupovat jako národní železniční podnik. Institut národního dopravce je zakotven i v jiných zemích. Národního dopravce preferuje například Německo, Švýcarsko, Rakousko či Francie. Fakt, že jde o dopravce s výhradním právem na zajišťování dopravní obslužnosti, je v těchto zemích velmi výrazný. Ať už jde o princip de iure, kdy je právo „exkluzivní“ pro národního dopravce zakotveno přímo v legislativě, nebo de facto v případě, že jde o zadávání zakázek přímo národnímu operátorovi bez výběrových řízení.

Hájení státních zájmů

Podpora vlastníka není samoúčelná. Bylo již řečeno, že národní dopravci musí být s to plnit svou úlohu za běžných i mi-



Být národním dopravcem tak vlastně přináší značnou odpovědnost, která by neměla být podceňována ani dopravcem, ani vlastníkem. Mít silnou národní značku je výrazem vyspělosti.

zajištění dopravní obslužnosti za normálních podmínek, ale i v krizových situacích. Pro příklady nemusíme chodit daleko – povodně, větrné smršti, ledovková kalamita, uprchlická krize...

Povinnosti vycházejí ze zákona
Podle Zákona o dráhách zajišťují České dráhy páteřní veřejnou dopravu a udržitelny dopravní systém v České republice a jednotlivých krajích. Důvodová zpráva k tomuto zákonu doslova říká: „Obchodní společnost České dráhy bude plnit úlohu národního železničního dopravce, který zajišťuje celoplošné fungování železničního systému.“

V podobném kontextu interpretuje legislativa institut národního dopravce ve spojení s Českými drahami v oblasti mezinárodní dopravy a s ní souvisejících smluv (např. COTIV, CIM, CIV). I tady

možných okolností, vždy celoplošně. Prakticky nezmiňovanými aspekty zodpovědnosti národních dopravců je přínos k plnění státních cílů a hájení státních zájmů. Ať už jde o zajištění cenově dostupného cestování (tlak na minimální dotační náklady v zemích, kde se uskutečnila deregulace, přinesl prakticky ve všech případech zvýšení ceny jízdného a logicky pokles zájmu o cestování veřejnou dopravou), tak i podporu ekonomiky.

Být národním dopravcem tak vlastně přináší především značnou odpovědnost, která by neměla být podceňována ani dopravcem, ani vlastníkem. Přes různé globalizační procesy si nejdůležitější evropské železnice uvědomily, že mít silnou národní značku je výrazem národní vyspělosti. Proč by měla být Česká republika výjimkou. **VÁCLAV RUBEŠ**

Mimořádný dárek pro předplatitele a návštěvníky Národního dne železnice

Oboustranný plakát formátu A2 s kalendářem pro rok 2016.



PRO ZAMĚSTNANCE

**Vybírejte nejkrásnější nádraží 2015**

Až do 10. října můžete hlasovat pro některé z vybraných finalistů v soutěži o nejkrásnější nádraží 2015. Ze 43 vašich tipů můžete dát svůj hlas – elektronicky či poštou – některému z těchto nádraží nebo zastávek. Jsou to Černá nad Orlicí, Černý Kříž, Jablonná v Podještědí, Jedlová, Jeseník, Kunžak-Lomy, Nové Město na Moravě, Nový Jičín město, Poděbrady a Silůvky. Nejvíce úspěšných finalistů má Jihočeský kraj. Dále jsou pro titul pohádková nádraží vybrány Kateřina (na úzkokolejce SOOS) a Lašovice a speciální cenu získá revitalizace a využití nádražního skladiště v Nižboru na restauraci Tomáše Hanáka. Hlasujte prostřednictvím SMS ve tvaru uvedeném u vámi vybrané stanice na číslo 736 300 202. Můžete též využít formulář na www.nejnadrazi.cz.

(mn)

Můj vlak se uchází o Křišťálovou lupu 2015

České dráhy usilují v jubilejním 10. ročníku ceny českého internetu Křišťálová lupa 2015 o další velký úspěch. Národní dopravce byl nominován v kategorii Nástroje a služby za mobilní aplikaci Můj vlak sloužící pro snazší cestování vlakem, nákup jízdenek či hledání spojů. Můj vlak patří v současné době mezi nejpobulárnější mobilní aplikace v oblasti dopravy. Od prvního dne spuštění 30. října 2014 atakuje hranici 200 tisíc stažení a nainstalování. Lidé v ní vyhledali více než 10 milionů spojení, vlaků a stanic, nechali si zaslat téměř 300 tisíc notifikací. Každý den aplikaci opakovaně využije zhruba 10 tisíc uživatelů a toto číslo stále roste. Konkurenční projekty jsou velmi silné a každý hlas, i ten váš, je důležitý. Hlasovat můžete na webu <http://kristalova.lupa.cz/hlasovani/> a to do 25. 10. 2015.

(red)

Odhalením základního kamene památníku Jana Pernera v hale pardubického hlavního nádraží v sobotu 12. září krátce před polednem vyvrcholil železniční den na počest tohoto velkého českého projektanta a stavitele železničních tratí. Akce, uspořádaná u příležitosti 200. výročí jeho narození, přilákala i díky atraktivnímu programu tisíce lidí.

Kromě historických vlaků, modelů, ukázek, dílen a exkurzí do zákulisí drah k úspěchu oslav přispěly i desítky dobrovolných figurantů, kteří se převlékli do historických nádražáckých i civilních kostýmů. Plentu z desky věhlasného stavitele společně snáli místopředsedkyně Senátu Miluše Horská,



ATRAKCE. Ušatá 464.008 přivezla protokolární vlak z České Třebové a hned se stala středem zájmu fanoušků.

FOTO AUTOR

V Pardubicích vzdali hold legendárnímu Janu Pernerovi

první náměstek hejtmana Roman Línek, náměstek hejtmana pro dopravu Jaromír Dušek, starosta Pardubic Martin Charvát a člen představenstva ČD pro osobní dopravu Michal Štěpán. Dorazil i předseda Společnosti Jana Pernera historik Jiří Kotyk, ředitel pardubického ROC Tomáš Netolický či spoluorganizátor akce Vlastislav Mojžíš z Dopravní fakulty Jana Pernera.

Oživilo i nádražní kino

Den zasvěcený odkazu železničního inženýra a průkopníka začal už ráno před nádražím, kde rozblili své stánky prodejci, Dopravní fakulta s ukázkami vědeckovýzkumné činnosti a České dráhy. Na pódiu vyloudili první tóny hudebníci z Banda di Feste pardubického konzervatoře, které vystřídal pardubický Brass band a chrudimský Big band. Nejmenší řádili ve skákacím hradu ČD anebo v hracím voze, pokud nezůstali v tvořivé dílničce v hale nebo na výstavě železničních mo-

delů a kolejistů chrudimských modelářů. Město Pardubice ve spolupráci s RSM Hradec Králové zajistilo ojedinělé otevření několik let opuštěného podzemního kina Sirius, kde se uskutečnily projekce filmů s železniční tematikou. Za hodinu do prostor zakonzervované kinematografické nostalgie zavítaly davy lidí.

První peron podobnou tlačenici nezažil

Jednoznačně největší nápor návštěvníků zaznamenala obě první kusy nástupiště. U jednoho pokračovaly prohlídky Legiovaku, jenž zde pobýval už od 28. srpna, a u druhého výstava lokomotiv T 478.1010 a T 499.002 VUZ a projekce

v kinematovlaku. Tak trochu ve stínu odpočívala elektrická lokomotiva 380.011, těsně před slavnostmi obradovaná reklamou na ČD nostalgii a výročí Jana Pernera i trati pražsko-olomoucké. Stroj krátce po poledni zástupci kraje, dopravce a města pokřtili.

Krátce po jedenácté hodině, kdy by tlačenici na první nástupišti nepropadl špendlík, zde zastavil protokolární vlak z České Třebové tvořený vozy Bam a tažený parní lokomotivou 464.008. Ten po polední část zájemců odvezl na rosické nádraží, kde v tamním Muzeu ve vodárně a v jeho okolí probíhal den otevřených dveří s ukázkami parních strojů, renovovaných vozidel a možností svezení dětí parkovou železnici. Motorové vozy řady M 131.1 zajišťovaly po celý den spojení mezi oběma nádražními a podnikly i obligátní výlet do Slatiňan, mimochodem první po rekonstrukci trati. Kolegové ze SŽDC zajistili exkurze na velín pardubických výpravčích.

MARTIN NAVRÁTIL

PAMĚTNÍ MINCE A SOCHA NA FAKULTĚ

Výčet akcí by mohl pokračovat jízdami historického trolejbusu či exkurzemi na řídicí stavědo SŽDC. My jen připomeneme, že ČNB 1. září v Masarykově salonku v Praze představila stříbrnou dvoisetkorunovou minci, jejíž lící strana zobrazuje parní lokomotivu, nad kterou je nákras trati mezi Prahou a Olomoucí a portrét Jana Pernera. Autorem mincí, jichž šlo do oběhu celkem 16 100 kusů, z toho 10 600 kusů ve špičkové kvalitě a 5 500 kusů v běžné kvalitě, je akademický sochař Zbyněk Fojtů.

V rámci odborné dopravní konference za přítomnosti děkana DFJP Ivo Drahotského, prorektorky Univerzity Pardubice Tatiány Molkové nebo šéfa CERU Libora Lochmana byla 3. září v podvečer ve foyeru Dopravní fakulty JP v Pardubicích-Stavařově odhalena busta Jana Pernera. Tentokrát klasické pojetí popřel stavitele je dílem akademického sochaře Jaroslava Brože. Vytvoření plastiky a její umístění v budově fakulty vzniklo z iniciativy Vlastislava Mojžíše, spoluzakladatele fakulty.

V České Třebové učaroval Sergej, Šestikolák i jízdy Žehličkou

Šestikolák, Peršing, Čmelák, Sergej nebo Žehlička – to všechno jsou přezdívky lokomotiv, které si milovníci vlaků mohli prohlédnout na regionálních oslavách Dne železnice v Pardubickém kraji. Ty se tradičně uskutečnily v železničním uzlu v České Třebové. České dráhy připravily na sobotu 19. září samotnou prohlídku Depa kolejových vozidel, ale i možnost svezení na elektrické lokomotivě řady 111 či na plošinovém voze vedeném průmyslovou posunovací mašinou z 50. let minulého století.

Jízdy na mašině zabodovaly

Babí léto „zafungovalo“ třetí zářijovou sobotu zcela spolehlivě, a tak prosluněný den přilákal do českořeberského Depa kolejových vozidel tři tisícovky malých i velkých návštěvníků. Největší

atrakcí se jednoznačně stala malá průmyslová lokomotiva řady BN 60 poháněná vznětovým motorem, která odvozila stovky spokojených zájemců na asi půlkilometrové trati. Cestující jezdili zpravidla ve stoje na speciálně upraveném plošinovém voze ČSD řady Np na konec depa a zpět.

Druhou nejvíce navštívenou akcí se staly jízdy na stanovišti elektrické Žehličky řady 111. „Jezdili jsme od depa směrem k vjezdovému nádraží na tři sta metrů dlouhé trase. Na obsluhu lokomotivy byli speciálně vybráni zkušený strojník Luboš Hladík a školař Petr Kovář, kteří během jízdy podávali zasvěcený výklad veřejnosti. O svezení byl tak obrovský zájem, že jsme stěží uspokojili všechny zájemce.“ říká vrchní přednostka DKV Česká Třebová Jiří Slezák.



Sergej a Šestikolák se dětem na České Třebové líbily nejvíce. FOTO AUTOR

Depo ovládla moderní trakce

Návštěvníci se mohli na takzvané malé točce seznámit pouze s vozidly motorové a elektrické trakce. V České Třebové totiž

chyběla parní lokomotiva 423.009 zvaná „Líza“, která v ten den vozila své cestující na letošním posledním výletním nostalgickém spoji „Králický Sněžník“. Zájemci o železniční historii si ale i tak přišli na své. Prim zcela určitě hrály dva stroje ze sbírek Depa historických vozidel v Lužné, jež jsou v dlouhodobé deponii právě v České Třebové. Prvním je prototypový Šestikolák 180.001, kterého vhodně doplňoval v sousedství nabýlkaný Sergej s původním označením T 679.1529. Historickou řadu uzavíral Čmelák 771.172, dodnes využívaný v ojedinělých případech při napětových výlukách.

Moderní trakci zastupovaly nízkopodlažní jednotky RegioShark a RegioSpider. V běžném provozu jsou v Pardubickém kraji na tratích z České Třebové do Poličky či Lanškrouna nebo z Pardubic do

Hlinska. „Modernu“ završila ukázková souprava řídicího vozu řady 961, přezdívající se Systel, a Peršing řady 163, jenž nesl stylově reklamu na magazín ČD pro Vás.

Předvedlo se i řízení provozu

Milovníci železniční techniky se mohli do depa pohodlně dostat z osobního nádraží Regionovou. „Zvláštní spoj nesměřoval jen do vlastního depa, ale zájemce svezl dále do vjezdového nádraží, kde byla možná prohlídka objektu 014, odkud řídit zaměstnanci SŽDC provoz na tomto nádraží,“ doplnil ředitel ROC Pardubice Tomáš Netolický. Díky ochotě SŽDC bylo zpřístupněno i pracoviště automatického rozposunování vlaků a historický trenážer pro elektrické nákladní šestikoláky, které bývaly kdysi nosnou řadou v České Třebové.

MARTIN HARÁK

Zpřístupňujeme archivní tajemství české železnice

České dráhy od svého vzniku v roce 2003 procházejí několika fázemi změn s cílem zcela odčlenit činnost osobní dopravy od činnosti manažera infrastruktury, Správy železniční dopravní cesty. Co však zůstává ve velké míře celá léta na bedrech národní dopravy, je spravování a uchování fondů Ústřední technické knihovny dopravy a několika archivů.

Jedná se o archivní dokumenty, technickou dokumentaci a jiné významné písemnosti týkající se jak drážních vozidel, tak projektování i stavby tratí. Otázka rozdělení a dořešení konečného umístění těchto fondů, kterou v dobách integrální železnice nebylo třeba výrazněji eskalovat, byla kladena opakovaně, donedávna však nikdy nedošlo k jejímu zodpovězení.

Zasvěcení vědí, že po celou dobu v rámci odborných fondů existuje jak technický archiv čítající tisíce položek dotýkajících se konstrukce vozidel i stavby tratí, tak knihovna se studovnou obsahující okolo 120 000 knihovních jednotek odborné literatury – knih, periodik, jízdních řádů, resortních předpisů a norem, věstníků, map, mikrofišů a dalších tiskovin. Samostatnou kapitolu pak tvoří personální archiv a také spisovna.

Vznik projektu Archivy a knihovna České železnice

Všechny písemnosti zabírají značné prostory skladů i kanceláří a jsou roztráštěné, proto rozhodlo představenstvo ČD o řešení celé problematiky. Projekt nese název „Archivy a knihovna České železnice“. V rámci něj budou archivní

materiály technického a stavebního charakteru soustředěny do jednoho určeného objektu a knihovní fond bude pečlivě vytříděn. Lépe se tak zpřístupní dokumenty i literatura všem, kteří mají zájem o odbornou a badatelskou činnost. Personální spisy a materiály dokladující smluvní zajištění chodu železnice projdou rovněž vytříděním a sumárním archivací.

Všechny nepodstatné a nepotřebné písemnosti budou řádně skartovány, dublované odborné dokumenty budou všeměs uloženy pouze v jednom nebo dvou exemplářích, aby zbývající mohly být přednostně nabídnuty odborníkům a i zájemcům z řad veřejnosti. Část archivních fondů dostane Státní archiv. Vše se děje především s cílem dochovat významné dokumenty odrážejí-

cí vznik a fungování železnice na našem území od dob začátku datování těchto aktivit před více než dvěma sty lety až do současnosti.

Projekt je diskutován i se Správou železniční dopravní cesty. Předpokládáme zhruba tříletou nelehkou, ale smysluplnou cestu. O postupu díla a všech realizovaných krocích budeme čtenáře železničáře informovat.

První vlašťovkou je nabídka literatury pro fanoušky

V období tradičního zářijového svátku železnice přichází realizační tým projektu se svým prvním výstupem – světlo světa spatřuje seznam literatury a dokumentů určených k nabídce příznivcům a přátelům železnice. Nabídka zbytného knihovního fondu bude řešena po

etapách – vždy bude zpracován dílčí seznam. Primárně budou publikace nabízeny jako služební pomůcky jednotlivým odborům generálního ředitelství Českých drah, Depu historických vozidel Lužná u Rakovníka, ostatním organizačním jednotkám, dceřiným společnostem i odborovým organizacím. Zbylý rozsah knižního fondu se dá k dispozici odborné veřejnosti, včetně knihoven a vysokých škol.

Věříme, že je to potěšující zpráva a nabízené exempláře se díky tomu stanou součástí sbírek jednoho odborníka či železničního spolku. Zároveň tak budou moci potěšit fandky tuzemské železniční dopravy v rámci putovních výstav, projektů železniční historie či představení soukromých sbírek.

MICHAL ŠTĚPÁN, autor je členem představenstva ČD

PŘEDSTAVUJEME EXPONÁTY

Provozuschopné historické exponáty v datech

475.179 a 475.196 (Šlechtična)
Lokomotivy řady 475.1 vyráběné v plzeňské Škodovce v letech 1947–1951 byly jedny z moderních řad parních lokomotiv vyráběných v poválečném Československu. ČSD převzaly 147 kusů těchto moderních lokomotiv, dalších 25 kusů zamířilo v roce 1951 do Severní Koreje. Řada 475.1 byla určena pro dopravu dálkových rychlíků, osobních vlaků a rychlých nákladních vlaků.



Díky elegantní konstrukci a vzhledu dostala přezdívku Šlechtična. Během provozu byly všechny lokomotivy zdokonalovány a sjednocovány dosazením mechanického příkladače uhlí a výfukového zařízení Kylchap. Pouze 475.131 dosloužila bez mechanického příkladače uhlí. Poslední Šlechtična byla vyřazena z provozu v roce 1980. V ČR je uchováno pět lokomotiv 475.1 (01, 11, 79, 94, 142) a na Slovensku dvě (96, 130). Stroj 475.179 pochází z roku 1948 a je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD. Slovenská 475.196, vyrobená v roce 1950, je majetkem ŽSR v péči Spolku Výchrevňa Vrútky.

534.0432 (Kremák)
Celkem 149 lokomotiv řady 534.0 vyrobených u nás v letech 1923–1942 nestačilo pro druhé světové válce narůstající nákladní dopravě. Lokomotivy ČKD i Škoda Plzeň rychle obnovily výrobu a již 22. 12. 1945 byla v Plzni dokončena první nová lokomotiva 534.0301. Do roku 1947 vyrobily obě lokomotivky celkem 228 strojů řady 534.03. Proti strojům dodaných před válkou se v mnohém lišily, nově řešený kotol přinesl vyšší výkon. Z hlavních tratí na vedlejší vytlačily Kremáky Štokry řady 556.0, ve „druhé lize“ však dobře sloužily až do konce parního provozu. První lokomotiva poválečné série byla zároveň poslední vyřazenou z provozu až v roce 1982 a je dochována jako exponát Národního technického muzea. Lokomotiva 534.0432 byla vyrobena v roce 1947 a je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD.

556.0506 (Štokr)
Pro zvládnutí poválečného nárůstu objemu nákladní přepravy byla ČSD poptávána nová výkonná lokomotiva. Objednávku přijala Škoda, která zkonstruovala řadu 556.0. První lokomotiva byla předána v únoru 1951 a od počátku bylo zřejmé, že se povedlo vyrobit extrémně silný stroj. Lokomotivy překvapovaly svými výkony, jedna z nich vzešla v červnu 1951 bez postřiku do stoupání přes stanici Kařízek vlak o hmotnosti 1 400 t, jiné byl naměřen indikovaný výkon 2 200 koní. Získaly mnoho rekordů, odvedly nejtežší vlak (121 vozů o hmotnosti 8 272 t) i nejdelší (1 800 m) vlak u nás. Šlo o nejpočetnější parní řadu (510 kusů)



a poslední Štokry byly vyřazeny z pravidelného provozu až počátkem 80. let. Lokomotiva 556.0506 byla vyrobena v roce 1958 a je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD.

464.008 (Ušatá)
Lokomotivní řada 464.0 vznikla na základě požadavku ČSD na tendrovou lokomotivu pro vozbu rychlíků a rychlých osobních vlaků na vedlejších tratích. Vývoje se ujala lokomotivka ČKD a s ohledem na požadavky ČSD vycházela konstrukce ze zkušenosti s předcházející lokomotivní řadou 456.0 (Krasin, rovněž ČKD). Lokomotivy 464.0 dostaly velké usměrňovače kouře, tzv. uší (odsud přezdívkou Ušatá). Řada 464.0 se vyráběla v několika sériích v letech 1933 až 1940 v celkové počtu 76 kusů, a to v ČKD, kde byly zkonstruovány, ale také v plzeňské Škodovce (22 kusů). Stroje byly nasazovány na tratích všech kategorií s výhodou přechodnosti na tratě s nižší únosností železničního svršku, a tím pádem byly schopné průběžné vozby přímých vlaků. Šlo o spolehlivé a výkonné stroje, poslední byly vyřazeny až v roce 1981. Lokomotiva 464.008 byla vyrobena v roce 1935 a je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD.

Lesk a bída salonních vozů: Od Masaryka k Husákovi

Těžko hledat propastnější rozdíl, než jaký nabízejí dva vagony určené ke stejnému účelu. Oba vozily hlavu státu – ten první Tomáše G. Masaryka, druhý o několik desetiletí později posledního komunistického prezidenta Gustáva Husáka. Těsně před vpádem vojsk Varšavské smlouvy v něm v roce 1968 se Sověty jednaly tehdejší československé špičky v čele s Alexandrem Dubčekem. Tím ale jejich jakákoli podobnost končí.



Na jedné straně kultivovaný luxus a pohodlí z období první republiky, na druhé umakartový nekus z šedých komunistických 60. a 70. let minulého století. Takové jsou dva rozdílné světy v podání Masarykova salonního vozu od firmy Ringhoffer a vagonu stejného typu z východoněmecké vagonky v Bautzenu z roku 1968 s označením 89-80 001.



makartovým tuctovým výrobkem. Natož aby šel srovnat s paláci na kolejích v podobě noblesních salonních vozů, které produkovala smíchovská firma Ringhoffer. Najdeme v něm samozřejmě pohodlné ložnice nebo koupelnu se sprchou, v té jsou ale zcela běžné porcelánové baterie, jež se montovaly v 70. letech do bytových jader.

Tento salonní vůz nese výrobní číslo S 116/1968 a pochází z dodávky dvou shodných vládních vozů Aza 51 54 89-80 061 a 062. Vozová skříň je odvozena od běžné řady Ba, tedy obyčejné „ypilónové dvojky“ posazené na podvozky Görlitz V. Později oba dva vozy obdržely nová čísla Aza 51 54 89-40 001-7 a 002-5, v roce 1983 dostaly nové řadové označení Salon, v roce 1989 byly upraveny pro rychlost 160 km/h a současně byla změněna jejich čísla na 89-80 001-8 a 002-6. Vůz 002, který se účastnil historického jednání čs. špiček v čele s Alexandrem Dubčekem se sovětskou delegací v pohraniční stanici Čierna nad Tisou těsně před vpádem vojsk Varšavské smlouvy, byl v prosinci 1992 v rámci dělení federálního majetku předán na Slovensko.

Federální uspořádání státu v letech 1968 až 1969 a též rozdělení funkce prezidenta a prvního tajemníka komunistické strany vedly k objednavce dalších dvou obdobných vozů. Vyrobeny byly v roce 1971 s pořadovými čísly 084 a 085. Ve střední části vozu je salonek pro deset osob, po jeho stranách jsou dvojice ložnic, každá má uprostřed společnou koupelnu. U jednoho z čel vozu je ještě oddíl pro průvodce se dvěma lůžky a kuchyňským zařízením, celkem je tedy ve voze šest lůžek. Maximální rychlost vozu činí 160 km/h.

MARTIN NAVRÁTIL

Za pomoc děkuji Ivo Mahelovi.

Noblesa prvního československého prezidenta

Pro mnohé bude Aza 80, známý jako Masarykův salonní vůz, spojen hlavně s osobou Jiřího Sedláčka, emeritního ředitele českovelenických oprav, který Masarykův salon do poslední chvíle osobně doprovázel na mnoha akcích. Loni bohužel tento zachránce vznešeného modrého vozu zemřel. Salonní celokovový vůz s pensylvánskými podvozky, tehdy označený Aaz 1-0080, vyrobili ve smíchovské firmě Ringhoffer pod číslem 123648. Do provozu zamířil 7. března 1930, v den prezidentových narozenin. Uspořádání interiéru je na špičkové úrovni dané doby a svým relativně skromným luxusem i technickými možnostmi dodnes překvapuje mnohé. Výzdobu vozu navrhl architekt Josef Jonáš. Stěny jsou obloženy dřevem z australské třěšně, do té je vložena řezba z pařeného dřeva hrušky. Salon se stolem pro šest osob osvětluje velký skleněný lustř s 86 žárovkami. Ve voze vedle ústředního salonu je koupelna, toaleta, malá a velká ložnice a oddíl pro doprovod.

Jel až 140 kilometrů v hodině

Cestovní rychlost 56 tun těžkého vozu byla už tehdy velice solidních 140 kilometrů v hodině, vytápění zajišťovala pára nebo lokální teplovod

s kamny umístěnými v jednom z předstávků. Masaryk tímto vozem podnikal nejen četné státnické cesty po Československu i po zahraničí, ale též na dovolené. Nejdelší zájezd salon Aza 80 uskutečnil na francouzskou Riviéru, jak dokládá deník vozu. A prvního československého prezidenta doprovázel i na jeho úplně poslední cestě – tvořil doprovod smutečního vlaku z Prahy, který 21. září 1937 vezl zesnulého prvního československého prezidenta do Lán (Stochova). Vůz využíval protektorátní prezident Hácha, v květnu 1945 jím dojel do Prahy prezident Beneš a ke státnickým účelům se používal až do roku 1967.

Pak měl namále. Masaryk nebyl u vládnoucí garnitury právě žádanou osobností a nebýt českovelenických železničářů a správců, kteří vůz vystavili jako technickou památku v areálu oprav, nemusel vůbec přežít. Až po roce 1989 byl postupně kompletně opraven a od té doby se jím svezlo už několik československých a českých prezidentů včetně jejich chotí. Nyní je deponován v areálu Muzea ČD v Lužné u Rakovníka.

Umakartový přepych

Je-li Masarykův vůz kombinací uměřeného vkusného luxusu a technických kvalit, pak salonní vůz 89-80 001 dodaný východoněmeckou vagonkou v Bautzenu v roce 1968 je až na pár specialit, daných jeho zvláštním posláním, koženkově-u-

devět v Německu, přičemž poslední 38.1772 úředně u DB dosloužila v prosinci 1974, nebo v Belgii. Zavlčeny byly i do bývalého SSSR. U nás se sice žádná nedochovala, ale mnoho jich tu po skončení druhé světové války jezdilo. Buď s původním označením 38 anebo jako česká řada 377.05. A to zejména v okolí Karviné a Bohumína či Děčína. Limitovala je jejich mírně vysoká nápravová hmotnost. Jedna z lokomotiv byla opatřena Riggenbachovou protitlakovou brzdou a coby pokusné vozidlo byla využívána Výzkumným ústavem dopravní a opravárenské techniky (později VUZ).

Vznikla neuvěřitelná série

První pruská Pé-osmička byla vyrobena v Berlíně firmou Schwarzkopf roku 1906. Požadavek zněl na rychlovou lokomotivu na pětřátou páru s rychlostí 100 km/h takové délky,

aby se vešla na většinu tehdejších točů (16 metrů). Později byly dodávány i mimo Prusko, například do Oldenburga. Největším producentem byla kromě Schwarzkopfu (1 027 kusů) firma Henschel (740 kusů). Celkem bylo v letech 1906–1923 v třinácti pruských lokomotivkách vyrobeno neskutečných 3 438 kusů pro pruské dráhy a 118 pro další německé železnice. Po první válce jich přes 620 zůstalo v řadě zemí coby válečná reparační. Podle některých zdrojů poslední stroj pro německé železnice vyrobila v roce 1923 firma AEG, a to stroj 38 4051. Lokomotiva 638.1301 lineckého sdružení ÖGEG bývá nasazována v různých podobách s různými čísly, v Německu nejčastěji jako 38.

Lokomotiva by měla 26. 9. vyjet jako vlaková (s přípravní 534.0432) na okružním vlaku H. Králové – Pardubice – Moravany – Borohrádek – H. Králové.

MARTIN NAVRÁTIL

Pé-osmička: Pruská, rakouská nebo rumunská?

Ve výčtu historických vozidel na Národním dni železnice v Hradci Králové je dozajista nejexotičtější stroj s označením 638.1301. Jeho podivné číslo může v prvním okamžiku zaskočit i znalce „parovek“. Na druhou stranu už jen letmý pohled na její „figuru“ vše jednoznačně vyjasní. Šestka na začátku čísla značí, že jde o rakouské poválečné označení trofejní lokomotivy řady 38, tedy jedné z nejrozšířenějších sérií Evropy.

Lokomotiva je majetkem Rakouské společnosti pro železniční dějiny (Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte – ÖGEG), ale nejde o žádnou trofej, nýbrž o nedávno nákup původně rumunského stroje číslo 230.301. V Rumunsku se několik osmácticetek zachovalo a to jak pruských originálů, tak zejména meziválečných licenčních rumunských novostaveb. Tříspřežní



Lokomotivy řady 38 byly kdysi jednou z nejrozšířenějších sérií.

parní krasavice – mimochodem někteří znalci tuto řadu naopak přiřazují k těm nejošklivějším – byla vyrobena lokomotivkou Reșița v roce 1935 pod výrobním číslem 315.

Zůstaly dvě desítky strojů

Pé-osmiček, konstrukce R. Garbeho, se více než dvě desítky zachovaly v řadě zemí Evropy – v Polsku sedm,

→ Pokračování ze strany 3

423.009 (Velký Bejček)

V roce 1921 byla v Prvním českomoravské továrně na stroje v Praze zahájena výroba nových lokomotiv pro lokálky, označených řadou 423.0. Kromě pražské lokomotivky řady 423.0 vyráběly také lokomotivky v Plzni a Adamově v několika sériích před, během i po druhé světové válce. Na většině vedlejších tratí se pro svou univerzálnost udržely až do příchodu motorových strojů. Mezi personálem byly oblíbené, hlavně ty s větším parním prostorem z předválečných dodávek, pro výkon nazývané jménem Velký Bejček. Mnohé z nich, hlavně z poslední série, se přeměnily ve vytápěcí kotle, některé byly prodány na vlečky. Z předválečných lokomotiv dojezdily v běžném provozu jako poslední v roce 1980 dvě lokomotivy – 423.086 v Břeclavi a 423.041 v Ostravě. Zachránily se jako provozuschopné tři zástupkyně řady. Stroj 423.009 byl vyroben v roce 1922 a patří VUZ.

434.2186 (Čtyřkolák)

Řada 434.2, někdy také nazývaná Dvojka, vychází ze staré rakouské konstrukce (řada 170 kkStB), byla však výrazně modernizována. Původní lokomotivy byly totiž již morálně zastaralé a nevhodné. Ačkoliv bylo záměrem získat stroje zejména pro nákladní dopravu, vozila i rychlíky. Rekonstrukce prováděné od počátku 20. let v dílnách ČSD v Lounech, Plzni a Nymburce omladily celkem 345 lokomotiv a prováděly se až do roku 1947. Od původních „Stosedmdesátek“ se „Dvojky“ liší dosazením předního běhounu, předsazenou dýmníci a vzhledově charakteristickými zahnutými přítokovými rourami. V pravidelném provozu dosloužily Čtyřkoláci v roce 1979. Stroj 434.2186, patří mezi provozuschopné exponáty Depa historických vozidel ČD, byl vyroben továrnou Breitfeld a Daněk ve Slaném na sklonku roku 1916.

T 499.0002 (Kýklop)

V roce 1974 byly v ČKD Praha postaveny dva prototypy označené T 499.0. Šlo o nejvýkonnější motorové lokomotivy vyrobené v ČSSR určené pro rychlíkovou dopravu s rychlostí až 140 km/h a s elektrickým vytápěním. Technickými parametry se řadily



mezi světovou špičku. Vzhledem ke změně plánů ČSD ve prospěch elektrifikace se však sériová výroba neuskutečnila. Na zkušebním okruhu VUZ ale stroj T 499.0001 dosáhl rychlosti 176 km/h, což je dodnes nepřekonaný rekord československých motorových lokomotiv. Lokomotiva T 499.0002 (759.002), byla dlouhou dobu neprovozní exponát, na jaře roku 2015 byla dokončena její oprava a opět byla uvedena do provozního stavu. Nyní je majetkem Výzkumného Ústavu Železničního.

M 240.0100 (Singrovka)

Pro doplnění a modernizaci parku motorových vozů zvolily ČSD v roce 1956 koncepci vozů s hydrodynamickým přenosem výkonu. V roce 1959 byly ve Vagonce Tatra Studénka vyrobeny dva prototypy motorových vozů, sériové vozy dostaly označení řadou M 240.0. Dodávky se uskutečnily v letech 1963 a 1964 ve dvou sériích po šedesáti kusech. Byly určeny pro vozbu lehčích osobních vlaků na vedlejších motorizovaných tratích, často ve spojení s přípojnými vozy řady Bix (020). Během provozu narážely na časté problémy s korozí skříně. A nevykaly spolehlivostí. Z provozu je začaly v 80. letech vytlačovat motorové vozy řady M 152.0 (810), dnes je provoz těchto vozidel minulostí. Stroj M 240.0100 byl vyroben v roce 1964 a je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD.

M 262.076 (Kredenc)

Na válkou přerušené dodávky čtyřnápravových vozů navázaly ČSD již v roce 1946 objednávkou vozů s elektrickým přenosem výkonu lehké konstrukce, které měly přechodnost i na trati s méně únosným svrškem. Řadu M 262.0 společně vyrobily firmy Královopolská (skříně), Tatra Smíchov (podvozky) a ČKD (spalovací motor a elektrická výzbroj). Následovala druhá série, u které mechanickou část dodala Vagonka Tatra Studénka. Třetí série z Vagonky Tatra Studénka byla dodána v letech 1958 až 1960. Celkem bylo ČSD dodáno 238 kusů všech sérií. Přes své stáří zasahovaly do pravidelného provozu ještě po roce 2000, dnes je však v běžném provozu již téměř nespatri. Motorový vůz M 262.076 byl vyroben v roce 1953 a je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD.

NÁRODNÍ DEN ŽELEZNICE

HRADEC KRÁLOVÉ 26. září 2015 od 10 hodin

V Hradci Králové slavíme 26. září další železniční narozeniny. Největší svátek železnice nebo reprezentují její současnou moderní tvář. Program již tradičně nabídne tři expozice: Svět změny, Svět historie a Svět zábavy, několik zvláštních jízd i řadu dalších souvisejících aktivit. Velkou novinkou je noční show, během které se na točném představení legendy tuzemských i exotické hvězdy zahraničních kolejí za doprovodu zajímavého komentáře. Program na hlavním nádraží v Hradci Králové začíná v 10 hodin a vstup je zdarma.



Moderní elektrické lokomotivy, jednotky a motorové vozy

Označení	Rok výroby	Max. rychlost
lok. ř. 380	2010	200 km/h
railjet + lok. ř. 1216.2	2014	230 km/h
mot. jed. ř. 844	2012	120 km/h
mot. vůz ř. 841	2012	120 km/h
jednotka ř. 440	2013	160 km/h

Modernizované vozy

Označení	Rok výroby	Max. rychlost
Bmz ²²⁹ (kino)	2014	200
Ampz (Hamburk)	2015	200
Bbdgme ²³⁶	2010	160
Bdpee ²³¹	2015	160

Historické a speciální vozy

Označení		Rok výroby	Max. rychlost
Aza 80	Masarykův salonní vůz	1930	140
Salon 001	Salonní vůz prezidenta Husáka	1969	160
Da	Kinematovůz	1961/2004	120
Da	dětský vůz	1961/2009	120
SR 041	konferenční vůz	1975/2009	120
WR 013	restaurační vůz	1976	140
M 131.2053	Vůz pro kontrolu trakčního vedení	1979	60

ZVLÁŠTNÍ HISTORICKÉ VLAKY (platí v nich globální jízdné)

Parní vlak 464.008 + 6x Ce

	Příjezd	Odjezd
Hradec Králové hl. n.		6.40
Hr. Králové-Slezské Předm.	6.45	6.48
Třebechovice p. Orebem	6.57	7.00
Týniště nad Orlicí	7.08	7.11
Častolovice	7.21	7.27
Častolovice zastávka	7.30	7.34
Rychnov nad Kněžnou	7.45	8.30
Častolovice zastávka	8.41	8.42
Častolovice	8.45	8.54
Týniště nad Orlicí	9.05	9.08
Třebechovice p. Orebem	9.17	9.22
Hr. Králové-Slezské Předm.	9.32	9.36
Hradec Králové hl. n.	9.42	

Parní vlak 475.196 + 475.179 + 6x Bam

	Příjezd	Odjezd
Hradec Králové hl. n.		10.25
Třebechovice p. Orebem	10.40	10.43
Týniště nad Orlicí	10.52	10.57
Borohrádek	11.06	11.10
Holice	11.22	11.26
Moravany	11.40	11.44
Paráubice hl. n.	11.56	12.35
Stěblová	12.48	12.52
Hradec Králové hl. n.	13.07	

Parní vlak 434.2186 + 6x Ce + 423.009

	Příjezd	Odjezd
Hradec Králové hl. n.		10.25
Hněvčeves	10.49	10.54
Smiřice	11.17	11.20
Hradec Králové hl. n.	11.40	

Nákladní fotovlak 556.0506 + 25 ložných vozů + T 669.0001

	Příjezd	Odjezd
Hradec Králové hl. n.		10.28
Opatovice n. L.-Pohřeb.	10.41	10.47
Odbočka ELNA	10.50	
Elektrárna Opatovice	10.55	12.45
Odbočka ELNA	12.50	
Opatovice n. L.-Pohřeb.	12.53	
Hradec Králové hl. n.	13.05	

Motorový vlak M 131.1133 + M 131.1228

	Příjezd	Odjezd
Hradec Králové hl. n.		10.53
Stěblová	11.09	11.12
Paráubice hl. n.	11.30	11.45
Opatovice n. L.-Pohřeb.	12.09	12.13
Praskačka	12.24	12.30
Hradec Králové hl. n.	12.40	

Motorový vlak M 240.0100 + BalmPost

	Příjezd	Odjezd
Hradec Králové hl. n.		11.25
Třebechovice pod Oreb.	11.40	11.44
Týniště nad Orlicí	11.54	12.01
Častolovice	12.13	12.21
Častolovice zastávka	12.24	12.28
Rychnov nad Kněžnou	12.39	13.25
Častolovice zastávka	13.36	13.40
Častolovice	13.43	13.47
Týniště nad Orlicí	13.57	14.05
Třebechovice pod Oreb.	14.15	14.22
Hradec Králové hl. n.	14.40	

Motorový vlak M 274.004 + Balm + M 262.0076

	Příjezd	Odjezd
Hradec Králové hl. n.		11.35
Všestary	11.41	11.46
Hořice v Podkrkonoší	12.08	12.12
Ostroměň	12.22	12.26
Nový Bydžov	12.42	12.45
Chlumec nad Cidlinou	12.55	13.00
Hradec Králové hl. n.	13.32	13.54
Opatovice n. L.-Pohřeb.	14.10	14.14
Hradec Králové hl. n.	14.22	

Osobní vlak T 478.1008 + 6x Ce (ČT) + T 478.3001

	Příjezd	Odjezd
Hradec Králové hl. n.		12.25
Hněvčeves	12.46	12.51
Smiřice	13.16	13.20
Hradec Králové hl. n.	13.37	

Železniční muzejní expozice

Stálá muzejní expozice železniční sdělovací a zabezpečovací techniky nabízí jedinečnou sbírku více než 370 převážně provozuschopných exponátů od počátků železnice až po 20. století a neustále se rozvíjí.

VSTUP DO MUZEJE ZDARMA

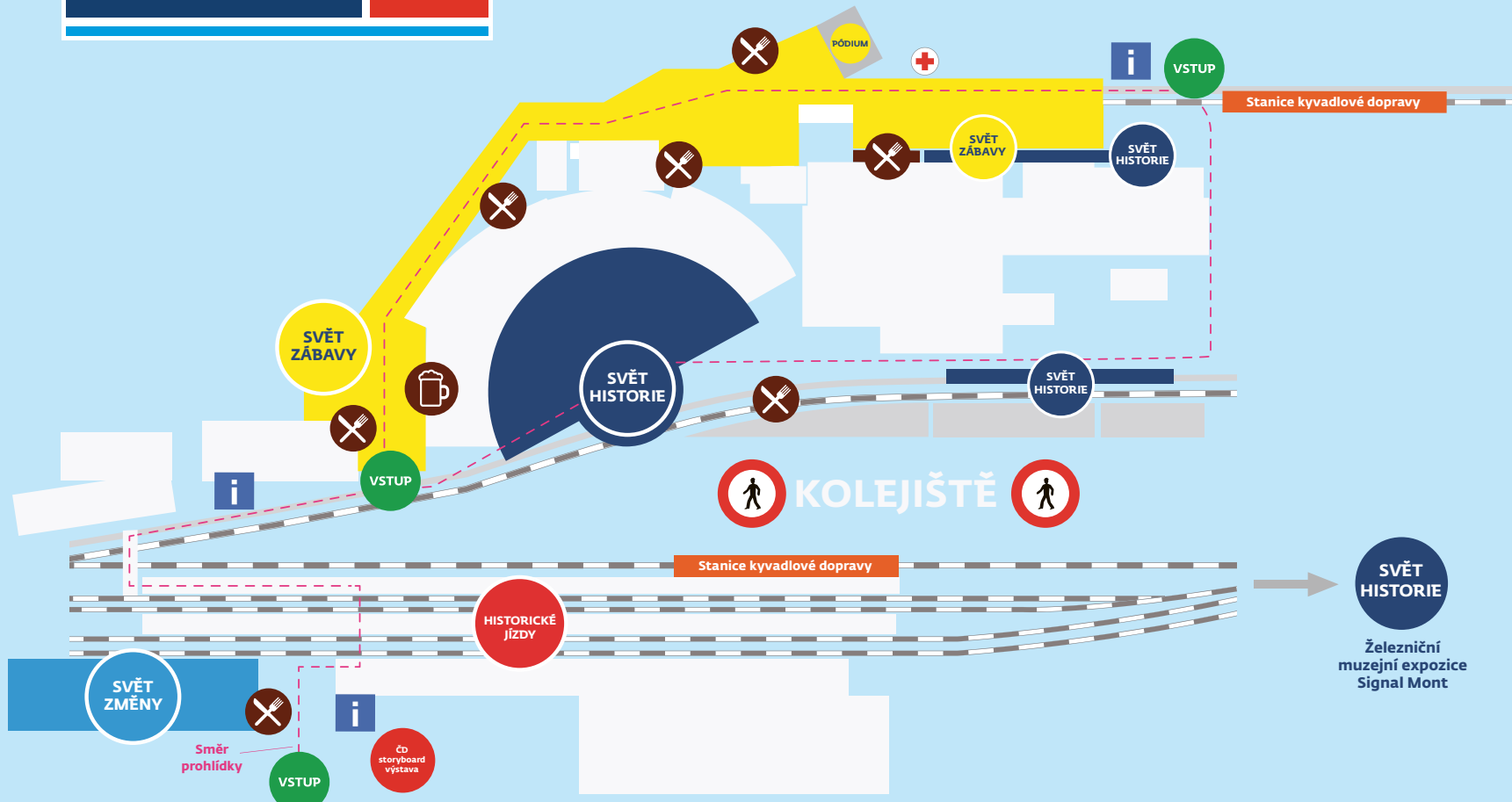
Organizována je kyvadlová doprava ze stanice HK - Signal Mont

JÍZDNÉ JE ZDARMA

→ Pokračování na straně 5



Den železnice 2015



SVĚT ZÁBAVY

Tradičně bohatý doprovodný program pro malé i velké návštěvníky. Závod drezín pro celou rodinu o ceny. Pro nejmenší návštěvníky divadelní stan s železničními pohádkami, soutěžemi, atrakcemi, hrami a spoustou dalších aktivit. Potkat můžete maskota Elfíka. Hlavní atrakce jsou:

- Závod drezín
- Vláček Hráček
- Kinematovlak
- Skákací hrad
- Další nafukovací atrakce
- Odrážedla
- Dětská dílna
- Malování na obličej
- Dětské divadlo
- Soutěže
- Bublinová show
- Balonkový klaun
- Sportovní multifunkční „klec“
- Molitanový program a herny pro nejmenší

SVĚT ZMĚNY

Svět změny představí moderní vozidlový park Českých drah. Letošní novinky na kolejích reprezentují modernizované vozy Ampz pro linku do Hamburku nebo Bdppe²³¹, po příjezdu protokolárního vlaku z Prahy se ČD raijet usadí mezi exponáty. Chybět také nesmí zástupci zvířecí rodiny na kolejích Regio...

Nákladní fotovlak T 679.1168 + T 679.1529 + 25 ložených vozů

	Příjezd	Odjezd
Hradec Králové hl. n.		13.35
Opatovice n. L.-Pohřeb.	13.47	13.55
Odbočka ELNA		13.58
Elektrárna Opatovice	14.03	15.30
Odbočka ELNA		15.35
Opatovice n. L.-Pohřeb.		15.37
Hradec Králové hl. n.		15.50

Parní vlak 534.0432 + 638.1301 + 6x Bam

	Příjezd	Odjezd
Hradec Králové hl. n.		13.40
Opatovice n. L.-Pohřeb.	13.47	13.55
Parádky-Rosice n. Lab.	14.05	14.08
Parádky hl. n.	14.19	14.26
Moravany	14.41	15.24
Holice	15.38	15.40
Borohrádek	15.51	15.53
Týniště nad Orlicí	16.02	16.06
Hradec Králové hl. n.		16.35

SVĚT HISTORIE

Výstavy historických lokomotiv a salonních historických vozů. Celkem 33 exponátů, zvláštní hosté z Rakouska a Slovenska. Komentované ukázky na točce. Medailonky představující historické lokomotivy a motorové vozy najdete na stranách 3 až 6 tohoto Železničáře.

M 274.004 (Modrý Šíp)

Na počátku 30. let minulého století Ministerstvo železnic ČSR zadalo Královopolské strojírny Brno, Škodě Plzeň a ČKD Praha vývoj čtyřnápravových motorových vozů pro rychlost 100 km/hod. Z tohoto zadání vznikly rychlíkové motorové vozy řady M 274.0 vyrobené ve Škodových závodech v roce 1934. Řada disponovala velmi progresivním technickým a působivým estetickým řešením. Vůz byl vybaven zabezpečovacími zařízeními „Mrtvý muž“ soustavy Brown, Boveri & Cie Drásov. První z celkem čtrnácti vyrobených vozů byly dodány do výtopy Praha Masarykovo nádraží a nasazovány na spěšné vlaky do Teplic a Mostu. Po převzetí dalších zajišťovaly provoz rychlíků také na ramenech do Českých Budějovic, Olomouce a Plzně. Stroj M 274.004 byl vyroben v roce 1934, patří ŽSR a pečuje o něj Spolek Výchrevňa Vrútky.

T 444.162 (Karkulka)

Lokomotivy řady T 444.0 od šedesátých let postupně nahrazovaly parní lokomotivy pro posun a nákladní vozbu, ale pro využití v osobní dopravě jim chybělo zařízení pro vytápění vlakových souprav. Pro nové lokomotivy bylo určeno řadové označení T 444.1, projektové práce se připravovaly v ČKD Praha. Výroba probíhala ve slovenském podniku TS Martin. Prototyp byl sestaven v roce 1963, o rok později byla vyrobena ověřovací série deseti lokomotiv a v roce 1965 se rozběhla sériová výroba. Celkem bylo dodáno 100 strojů řady 444.1. Byly využívány především pro posun a dopravu osobních vlaků na vedlejších tratích, odkud je začaly vytlačovat motorové vozy řady M 152.0 na konci 70. let. V posunovací a nákladní službě byly později nahrazeny stroji řad 742 a 731. Poslední stroje u Českých drah dojezdily v polovině 90. let. Stroj T 444.126 byl vyroben v roce 1965 a je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD.

T 679.1168 a T 679.1529 (Sergej)

Pro těžkou nákladní dopravu na neelektrizovaných tratích byly v rámci specializační dohody RVHP objednány lokomotivy ze SSSR. Prvních 50 lokomotiv (25 pro rozchod 1 420 mm, 25 pro rozchod 1 520 mm) T 679.1 (5) bylo z Vorošilovgradského lokomotivního závodu na Ukrajině dodáno



v roce 1966. Dodávky pokračovaly každoročně až do roku 1973, celkem dosáhly počtu 545 kusů, a staly se tak nejpočetnější konstrukční řadou ČSD. Největšího nasazení doznaly v 70. a 80. letech, kdy vrcholila přeprava uhlí. S klesajícími výkony a postupující elektrifikací začaly být tyto stroje nadbytečné. Rolí sehrála i jejich značná hmotnost, vysoká spotřeba nafty a třinápravové podvozky, které nadměrně opotřebovaly železniční svršek. Poslední dojezdily v 90. letech. Stroj T 679.1168 byl vyroben v roce 1969 a je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD, stejně jako Sergej T 679.1529 z roku 1973.

T 466.0007 (Pilištyk)

Lokomotivy řady T 466.0 (735) vyráběné v Turčianských strojárnách v Martině v letech 1972–1979 byly určeny především pro osobní dopravu a těžkou posunovací službu. Vzorem pro konstrukci byla německá lokomotiva řady V 100. Požadavkem pro vývoj lokomotivy byl nápravový tlak do 16 t, jehož však nebylo možné dosáhnout použitím naftových motorů ČKD. Výrobce proto zakoupil licenci od francouzské firmy SEMT-Pielstick na výrobu motoru PA 4-185. Ten měl relativně nízkou hmotnost a malé rozměry a nakonec se stal hlavním důvodem, proč lokomotivy nevykázaly spolehlivostí a úsporností. Agregát byl sice výkonný, ale také složitý a měl velkou spotřebu nafty. Pilištyky byly proto v 90. letech hojně rekonstruovány na řadu 714, a řada 735 tak zanikla. Stroj T 466.0007 byl vyroben v roce 1972 a je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD, expozice Olomouc.

2050.05 ÖBB

Stroje řady 2050 Rakouských spolkových drah (ÖBB) jsou pokračovateli dieselelektrické řady 2045, jež byla stavěna podle amerických konstrukčních principů. Nejprve byla dodána série deseti lokomotiv řady 2050, v roce 1962 bylo pořízeno dalších osm. Byly vyrobeny společností Henschel v rámci licence General Motors. Podvozky produkoval Simmering-Graz-Pauker ve svém závodě ve Floridsdorfu. Agregátem je dvanáctiválcový, dvoutaktní diesellový motor General Motors o objemu 112 litrů.

Noční vlaková show

HRADEC KRÁLOVÉ
26. září 2015 od 20 hodin

Exkluzivní 120minutová světelná show se letos poprvé uskuteční v depu kolejových vozidel v Hradci Králové! Na točné Světa historie uvidíte při scénickém osvětlení legendární parní i motorové lokomotivy Pětasedma, Ušatá, Velký Byček, Štokr, Zamračená, Břejlovec, Karkulka a další.

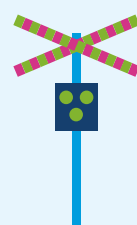
Po ukončení Národního dne železnice můžete až do začátku show sledovat film Ostře sledované vlaky na obrazovce hlavního pódia ve Světe zábavy.

Prodej vstupenek v hlavním infostánku u stanice kyvadlové dopravy, jejich počet je omezen.



Mezi stanicí Hradec Králové hl. n. a areálem depa bude po celý den jezdit kyvadlový spoj tvořený jednotkou řady 844 RegioShark. K expozici Muzea sdělovací a zabezpečovací techniky a zpět na hlavní nádraží zavěze návštěvníky jednotka řady 814 Regionova.

Informace o odjezdech zvláštních vlaků jsou pouze orientační.



→ Pokračování ze strany 5

Dosahuje výkonu 1 119 kW, maximální rychlost lokomotivy je 100 km/h. Ačkoli se tyto stroje díky odolnosti velmi osvědčily, zůstaly v provozu ojedinelé. Koncepte pohonu motorových strojů se totiž u ÖBB orientovala výhradně na dieselhydraulický přenos výkonu. Přesto se v provozu, i když spíše formálně, udržely až do roku 2004. Stroj 2050.05 byl vyroben v roce 1958 a patří mezi provozuschopné exponáty železničního muzea ÖGEG v Ampflwangu.

T 478.1008 a T 478.1010**(Zamračená, Bardotka)**

V první polovině šedesátých let ČSD stále více chyběla výkonná motorová lokomotiva pro osobní dopravu. Konstrukční tým ČKD proto vyvinul řadu T 478.1, která se ještě během aktivní služby stala legendou.



ČSD převzalo v letech 1964–1971 celkem 230 strojů T 478.1 s parním vytápěním souprav, v průběhu 90. let bylo mnoho lokomotiv (již jako řada 751 a 752) modernizováno a vybaveno elektrickým vytápěním vlaků (řada 749). Stroj T 478.1008 byla vyrobena v roce 1967 a je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD. Lokomotiva T 478.1010 je majetkem NTM v dlouhodobém pronájmu VUZ. Vyrobena byla též v roce 1967.

T 669.0001 (Čmelák)

V roce 1963 byl v ČKD společně s dvěma prototypy lokomotivy ČME3, vyvinutými speciálně pro SSSR, postaven i prototyp T 669.0001 pro ČSD. V ČKD byla konstrukčně připravena sériová výroba v detailech se lišící od prototypu. Pro narůstající exportní úkoly však byla produkce pro tuzemské odběratele předána do SMZ Dubnica, kde se vyráběly pro ČSD a československý průmysl od roku 1967. Podle největšího označení ČME dostaly lokomotivy přezdívku Čmelák. SMZ vyrobily celkem 107 strojů řady T 669.0 pro ČSD. Lokomotivy sloužily převážně pro posun na seřadovacích nádražích a pro vozbu manipulačních vlaků. Většina lokomotiv řady T 669.0 (pozdější řada 770) je nyní již vyřazena z provozu. Stroj T 669.0001 byl vyroben v roce 1968 a je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD.

T 478.3001 a T 478.3127 (Brejlovec)

Jako nástupce Bardotek řady T 478.1 vznikl v ČKD na konci šedesátých let prototyp T 478.3001, první z úspěšného rodu Brejlovců. Řada T 478.3 (pozdější řada 753) se v sedmdesátých letech významně podílela na dokončení motorizace osobní dopravy na hlavních, ale i vedlejších tratích ČSD.



Celkem bylo v letech 1968–1977 vyrobeno 408 strojů, které se nesmazatelně zapaly do železniční historie této země. Na jejich bedrech ležela vozba většiny vlaků v klasickém složení v osobní dopravě, hojně využívané byly i v nákladní dopravě. Lokomotiva T 478.3001 byla provozována zpočátku v LD Děčín a později v LD Česká Lípa. Je provozuschopným exponátem Depa historických vozidel ČD, z bran ČKD vyjela v roce 1968. Brejlovec T 478.3127 byl vyroben v roce 1973 a patří do soukromé sbírky Vladimíra Kříže.

T 435.0040 (Hektor)

Lokomotivy řady T 435.0 byly zkonstruovány v ČKD ve druhé polovině 50. let pro vozbu osobních i nákladních vlaků na méně vytížených tratích. Přezdívku Hektor dostaly kvůli své mohutnosti a síle, která byla přisuzována bájnému bojovníku Hektórovi. Řada T 435.0 byla konstruována jako kapotová s jednou vysokou kapotou a jednou kabinou umístěnou na konci hlavního rámu, což se časem ukázalo jako nevhodné řešení. Počet vyrobených kusů dosáhl čísla 233, z toho 150 z nich sloužilo pro potřeby ČSD a 83 jako vlečky průmyslových podniků v Československu. Poměrně velký počet těchto strojů byl dodán do Albánie, Iráku a NDR. V pravidelném provozu se udržely poměrně dlouho, sporadicky je možné na ně narazit ještě dnes, zejména v podobě hnacích vozidel stavebních a speciálních vlaků. Stroj T 435.0040 byl vyroben v roce 1959 a patří mezi provozuschopné exponáty Depa historických vozidel ČD.

Místo činu aneb historie nádraží v Hradci Králové

Současná funkcionalistická budova královéhradeckého vlakového nádraží je nejen významným architektonickým počinem a od roku 1958 i kulturní památkou, ale také objektem se zajímavou historií. Po dokončení v roce 1936 se stala jednou z nejmodernějších odbavovacích hal Evropy.



Letošní oslavy Národního dne železnice hostí Hradec Králové. Ne náhodou. Zdejší železniční nádraží je klenotem a právem uznávanou památkou. Stavba s rozlehlou halou a skoro 50 metrů vysokou věží, která ukrývá vodojem, je – nebýt diskutovaného hotelu Černigov naproti nádraží – výškovou dominantou této části města. Jedná se v pořadí o třetí výpravní budovu královéhradecké stanice. První nechala postavit Jiho-severoněmecká spojovací dráha, která roku 1857 zprovoznila první úsek své dráhy z Pardubic k Liberci. K objektu podle návrhu architekta R. Freye po 14 letech přibyla reprezentativní budova pro Rakouskou severozápadní dráhu, jež vedla svou trať z Chlumce přes Kyšperk na hranici s Pruskem. Z Hradce Králové se stal významný uzel a po zestátnění drah se pochopitelně začalo pohlížet po společné budově odpovídající významu města. Až v letech meziválečného Československa tyto úvahy dostaly konkrétní rozměr.

Výstavbu urychlila větrná smršť

Stávající staniční budovu, která se nachází v části Riegrova náměstí, navrhl v letech 1928–29 v duchu moderního klasicismu architekt Václav Rejchl. Projekt na výstavbu vzešel ze společné spolupráce s jeho bratrem Janem. Statické výpočty zhotovila firma Hacar a Klouček. Rozhodnutí o stavbě částečně urychlila větrná smršť, která v červenci 1929 poškodila původní nádraží. Samotná stavba, nepočítáme-li slavnostní výkop roku 1929, byla zahájena rok na to a trvala téměř šest let. Stavbu vedl František Komárek, práce prováděla jeho firma ve Svobodných Dvorech. Postupně byly také demolovány obě stávající budovy. Celkem 152 metrů dlouhá monumentální stavba, rozkládající se na ploše 5 000 metrů čtverečních, byla rozdělena na dvě části střední hranolovou věží. Hlav-

ní průčelí budovy čítalo 41 okenních os, přičemž okna zdobily obrazy Merkura, okřídlených kol a znak republiky, později nahrazený městským znakem. Sedlová střecha vlevo od věže byla osazena ocelovým krovem se skleněnými výplněmi zajišťujícími přirozené osvětlení odbavovací haly. Severní část budovy ve své době sloužila jako obytná, nacházelo se zde několik nájemních bytů a hotel, jižní část budovy sloužila kancelářím a provozním prostorům. Dominantou nádražní budovy je 46 metrů vysoká věž s hodinami, na jejímž vrcholu byl umístěn vodojem. Budovu zdobí sochaři dvou světlosoch s okřídleným kolem od sochaře Josefa Škody.

V budově se usídlilo i ředitelství drah

Dne 5. 5. 1935 nastala ta slavnostní chvíle. Původní nádraží odbavilo poslední motorový vlak 634 v 15.33 hodin, zatímco „jičínský“ vlak 4108

jedoucí zhruba tři čtvrtě hodiny poté byl odbaven už v budově nové a cestující vycházeli jedním ze dvou postavených podchodů. Zajímavostí je, že ještě před slavnostním otevřením nádraží dne 16. dubna 1935 přijel na hradecké nádraží salonním vozem generální ředitel čínských drah Huang, který si v doprovodu ředitelů ČSD prohlédl i novou nádražní budovu. Stavba byla zcela dokončena v roce 1936. V poměrně rozlehlých administrativních prostorách v patrech se usídlilo i tamní regionální ředitelství drah.

V nádražní hale byla umístěna busta prezidenta Masaryka, k níž v únoru 1936 přibyla pamětní bronzová deska s nápisem „Dostavěno k jubileu 85. narozenin prezidenta Osvoboditele T. G. Masaryka za ministra železnic Rudolfa Bechyně podle návrhu Ing. arch. V. Rejchla.“ Výstavba přišla na 19 milionů korun. Spolu s novou nádražní budovou bylo upraveno i kolejiště, stanice dostala nové elektromechanické zabezpečovací zařízení. Poblíž nádraží vyrostla moderní budova pošty. Rok po předání nádražní budovy cestujícím prezident Ředitelství drah Nevole předal spolu s otevřením osobního kolejiště odjezdový podchod a nástupiště, které fakticky „pokřtil“ osobní vlak 608. V 60. letech byla stanice elektrifikována a před několika lety se uskutečnily opravy jak samotné nádražní budovy, zejména prostor pro cestující, tak i nástupiště a s dokončením terminálu MHD výrazně „omládly“ přednádražní prostory. Budova sama na svou zásadní proměnu stále čeká. **MARTIN NAVRÁTIL**



Více informací:
Kniha Česká nádraží od Mojmíra Krejčířky
a Pamětní publikace o Hradeckém nádraží

Železničář

Zaujala vás témata v tomto Železničáři? Chtěli byste mít o dění na železnici aktuální informace pravidelně? Předplatte si nás! Roční předplatné činí 300 Kč. Kromě periodika dostanete šestkrát ročně oboustranný plakát formátu A3 s železniční tematikou. Objednávku můžete uskutečnit vystižením tohoto banneru a zasláním na adresu: České dráhy, redakce Železničáře, nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1. Lze využít i e-mailovou adresu balikova@gr.cd.cz nebo telefonní spojení 972 233 090.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ

DORUČOVACÍ ADRESA

E-MAILOVÁ ADRESA

OBJEDNÁVAM PŘEDPLATNÉ ČASOPISU ŽELEZNIČÁŘ.

PODPIS

INZERCE

Jaroslav Ladišlav KOHOUTOVI Martin ŽABKA

120 LET BENEŠOV - VLAŠIM

Železnice na Podblanicku

Kolektiv autorů

Publikace „Železnice na Podblanicku“ pokračuje v ediční řadě monografií nakladatelství Gradis Bohemia. Autoři se věnují minulosti i současnosti železniční tratě z Benešova u Prahy do Trhového Štěpánova, která však dříve pokračovala až do Dolních Královic. V roce 2015 slaví tato trať kulaté výročí své existence – slouží již krásných 120 let. Celou historii kromě poutavého textu přibližuje cca 650 fotografií, plánků, jízdních dokladů a mapek. Publikace je plnobarevná kniha formátu A4 v pevné vazbě. Součástí je i podrobné resume ČJ, AJ a NJ.

Cena 745,- Kč

NOVINKA

Objednávky přijímá:
Gradis Bohemia, s.r.o., Dmnovská 41, 161 00 Praha 6
telefon/fax: 233 341 260, e-mail: obchod@gradis.cz

Využijte náš E-SHOP
<http://www.gradis.cz>



TOVÁRNÍ SNÍMEK. Na počátku března 1938, kdy fotografie vznikla, ještě nikdo netušil, že právě tento stroj se stane miláčkem Britů.

FOTO WIKIPEDIA (2x)

V ostrovním království, zemi považované za kolébku železnice, které ostatně jízdu legendárního stroje Locomotion George Stephensona určilo den považovaný za datum narození železné dráhy, nebyla o velké drážní události nikdy nouze. Mezi nejznámější z nich patří světový rychlostní rekord, jehož dosáhla v roce 1938 parní lokomotiva řady A4 s číslem 4468 pojmenovaná Mallard. O těsném pokoření německého rekordu se dozvěděl celý svět, byť od samého počátku byl a dodnes je zpochybňován. Mnoho ale nechybělo a vavříny mohly zůstat Hitlerovi.

Mallard: ikonického rekordmana málem pokořila zadřená ojnice

Turbulentní rok 1938. Evropa tuší, že se schyluje k velkému dramatu, k poměrování sil mezi Hurricany, Spitfry a Messerschmitty na nebi hrdého Albionu však ještě dva roky zbývají. Existuje ale způsob, jak říšskému kancleři ukázat, že Anglie se na střetnutí technologicky připravuje. Pokořit německý drážní rychlostní rekord!

Modrý vyzyvatel s rysy aristokrata

Třetí březnový den roku 1938 opustila brány továrny v Doncasteru lokomotiva, která se brzy stala legendou i miláčkem. Modrý stroj překypující elegancí společnosti London and North Eastern Railway (LNER) řady A4 s číslem 4468 a hrdým jménem Mallard splňoval veškeré požadavky rychlostního rekordmana. Kromě velkých kol v uspořádání 4-6-2 „Pacific“ a aerodynamického pláště, který zajišťoval co nejmenší odpor vzduchu, byla lokomotiva jako jedna z mála své řady vybavena také dvojitým komínem a dvojitou výšnou Kylchap. Vlastnosti předurčující jí k tomu, aby Němce dostala na kolena a překonala stávající parní rekord s hodnotou 200,4 km/h, kterého v roce 1936 dosáhl stroj 05.002 Deutsche Reichsbahn.

Pro rekordní jízdu byl vybrán úsek Stoke Bank jižně od Granthamu na trati East Coast Main Line (zhruba v půli cesty mezi Londýnem a Yorkem). Trasa se mírně svažuje, což mělo četě lehce usnadňovat práci. Právě tento fakt je ale jeden z důvodů, proč je dosažený rekord dodnes spekulativní. Německá konkurentka totiž svého rekordu dosáhla na rovné trati, ale s lehčí soupravou.



SKVOST. Nejrychlejší parní lokomotiva světa je ozdobou každé nostalgické akce. Na snímku z roku 1988 je zachycena na nádraží v Yorku. FOTO MARK BRAMMER

Za regulátor se postavil důchodce!

Třetího července 1938 se na stanoviště Mallarda vyšplhal topič Thomas Bray a vynikající, již emeritní strojívedce Joseph Duddington. Za lokomotivu byl připojen měřicí vůz a šest dalších osobních vozů o celkové váze 240 tun. Mallard byl pečlivě naleštěn. Před odjezdem se ale objevil problém – strojní četa zjistila, že se pouzdro ojnice na prostřední nápravě přehřívá, což by mohlo pokus o překonání rekordu zmařit. Na pouzdro proto byla kvůli zvýšení mazání instalována „smradlavá bomba“ z anýzového oleje,

který se v případě přehřátí měl odpařit. Mallard byl připraven. Jedenašedesátiletý strojívedce zatočil čapkou na pozdrav a rozjel se směrem k záznamům v historických knihách.

Rekord padl, svět se radoval, Němci pochybovali

K vrcholu stoupání vlak dojel rychlostí kolem 120 km/h a hned na začátku klesání začal plnou parou zrychlovat. Záhy dosáhl 160 km/h, což byla rychlost, kterou lokomotivy této řady denně tahaly těžké dálkové expresy. Napětí stouvalo, rychloměr cejchovaný, jak jinak než

v mílich, minul cifru 112 (180 km/h), „olizoval“ 125 (200 km/h). Četa vyhlížela z budky do neskutečného proudu vzduchu a kontrolovala stav ojnice. Místo začátku intenzivního brzdění, aby vlak bezpečně zpomalil před rychlostním omezením, se rychle blížilo, oči všech na palubě posouvaly ručičku rychloměru. Mezi stanicemi Little Bytham a Essendline to přišlo. Měřicí vůz na krátký okamžik zaznamenal rychlost 202,58 km/h a Mallard se v ten moment nesmazatelně zapsal do historie jako nejrychlejší parní lokomotiva světa. Chvilku po dosažení rekordu se ale skutečně přehřálo pouzdro ojnice, a Mallard tak musel být po zastavení nahrazen jinou lokomotivou, která vlak dovezla na londýnské nádraží Kings Cross. Samotná rekordmanka se pak přesunula do dílen v Doncasteru, kde proběhla důkladná oprava.

Radost z úspěchu ale nebyla dokonalá. Německá propaganda rekord zpochybňovala, na povrch vyplynuly i chyby v přípravě akce. Strojvedoucí Duddington po



Rekordman válku přežil a z pravidelného provozu byl vyřazen až roku 1963.

jízdě prohlásil, že nebyť rychlostního omezení na výhybkách ve stanici Essendline, kvůli kterému vlak musel začít brzdit, a pomalé jízdy 25 km/h v místech, kde se vlak rozjížděl před dosažením vrcholu stoupání, dosáhl by bez problémů původně odhadované rychlosti 130 mil za hodinu, tedy 208 km/h. To by pravděpodobně pochybovače umlčelo.

Další rekord zhatila válka

Konstruktér lokomotivy Sir Nigel Gresley proto plánoval v září roku 1939 „reparát“. Chtěl provést druhý pokus o dosažení rychlosti 130 mil za hodinu. Vypuknutí 2. světové války ale přineslo zcela jiné starosti. Mallard však jezdil až do roku 1963. Za 25 let ve službě stihl najezdit téměř dva a půl milionu kilometrů a celou dobu patřil k absolutní elitě britských železnic. Od roku 1953 například dopravoval mezi Londýnem a Edinburhem přímý expres Elizabethan a cestu dlouhou 640 kilometrů zvládal bez jediného zastavení! Lokomotiva byla vybavena speciálním tendrem s chodbíčkou, díky čemuž se mohly za jízdy střídát lokomotivní čety.

Drážní badatelé nevylučují, že Mallardův rekord překonala nějaká z amerických parních lokomotiv, oficiální rekord však nebyl ustanoven. Jedním z těchto možných pokořitelů je Milwaukee Road třídy F7, která vozila nejrychlejší parní vlak a pravidelně jezdila rychlostí vyšší než 160 km/h. Je proto dost pravděpodobné, že se světovému parnímu rekordu přinejmenším přiblížila. Korunovaným parním králem však už navždy zůstane „Sir“ Mallard. **MATOUŠ VINŠ**

KRÁTCE

SLOVENSKO

Vícesystémové stroje se zatím kupovat nebudou

Slovenský národní dopravce (ZSSK) zrušil tendr na nákup nových vícesystémových lokomotiv. Společnost to odůvodnila tím, že ekonomicky nejvýhodnější nabídka po elektronické aukci činila 78,4 mil. eur a předpokládanou cenu, která byla závazným limitem, tak překročila o 6,4 mil. eur. Za dodání šesti strojů a v rámci opce maximálně desíti kusů v průběhu pěti let předpokládala uhradit z vlastních zdrojů 72 mil. eur. Soutěž na dodávku šesti lokomotiv slovenský dopravce vypsal loni na podzim. **(GaK)**

RUSKO

Rychlíky do Petrohradu a Tallinnu znovu jezdí

Mezinárodní železniční spojení mezi Moskvou, Petrohradem a Tallinnem začalo po pauze opět fungovat. Vedení Ruských železnic (RŽD) oznámilo, že od konce léta obnoví rychlíkové spojení mezi ruskými velkoměsty a estonským hlavním městem. Spojení provozované Ruskými železnicemi nahradily dosud jezdící dva páry rychlíků, jež provozoval soukromý estonský dopravce Go Rail. Spojení provozovatel zrušil kvůli údajnému strmému poklesu poptávky ze strany cestujících letos v květnu. **(GaK)**

ŠVÝCARSKO

Více peněz na provoz, údržbu i bezpečnost

Spolkový dopravní úřad a SBB se dohodly na financování provozu a údržby drážní infrastruktury pro finanční období 2017 až 2020. Železnice může počítat s částkou 7,632 miliardy CHF, což je o 15 % více než v období platném pro roky 2013 až 2016. Více prostředků souvisí se zajištěním vyšší bezpečnosti, intenzivnější údržbou tratí a také se zajištěním údržby nových staveb. Do provozu totiž bude uveden např. Gotthard-Basistunnel nebo čtvrtá etapa curyšského S-Bahnu. **(PeŠT)**

POLSKO

PKP odstraňuje bariéry na železnici

Skupina PKP od roku 2012 upravila pro pro vozíčkáře, nevidomé či slabozraké stovku stanic, osobních vozů a na 700 nástupišť. Další bezbariérové soupravy jsou dodávány od výrobců. Součástí úprav je stavba výtahů, šikmých ramp, vodících linií pro nevidomé, úprava výšky prodejních okének pro vozíčkáře nebo doplnění informací v Braillově písmu. Vagony jsou vybaveny bezbariérovou toaletou a zdvihací plošinou. Firma také školí průvodčí, jak pomáhat postiženým. Loni jejich školením prošlo tři sta. **(PeŠT)**

NĚMECKO

Deutsche Bahn trápí nedobrá bilance

Deutsche Bahn trpí kvůli špatným obchodům v nákladní i dálkové dopravě. Plán obrátu v oblasti železniční nákladní přepravy u DB Schenker Rail, který byl stanoven na 5,2 mld. eur, dosáhl pouze 4,9 mld. Také provozní výsledky se 46 mil. eur jsou výrazně nižší než v předchozím roce. V osobní přepravě využilo vlaků IC a ICE 129 mil. cestujících, což je o dva miliony méně než v roce 2013. Špatné výsledky mají vliv na celkovou bilanci. Obrát 39,7 mld. eur byl o dvě miliardy horší, než koncern očekával. **(sh)**

