

Železničář

18. LISTOPADU 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



23
ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Na Fakultě dopravní ČVUT garantuje výuku problematiky řízení a zabezpečení železničního provozu. Docent **Martin Leso** se však zasadil i o zřízení ojedinělého dopravního sálu.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Jízdní řád pro rok 2017 přináší mimo jiné i výrazné zrychlení spojů z Prahy do Českých Budějovic a rakouského Lince či přímé spojení Ostravy se středním Slovenskem.

10-13 TÉMA

Jaký postup se používá při **pojmenování tuzemských stanic a zastávek**? A mohou se jména dublovat? Vše má jasně nastavená pravidla.

15 PROVOZ A TECHNIKA

Na páteřní části slovenského koridoru z Bratislavy do Žiliny stavbaři dokončují modernizaci. Díky tomu je ve hře zvýšení rychlosti na většině úseků **na 160 km/h** už v roce 2018.

16-17 RECENZE

V další recenzi modelů se budeme věnovat **trojici vozů řady Sa** v barvách někdejších ČSD od výrobce Tillig ve velikosti TT.



18-19 CESTOPIS

Cestovatelům je jméno **Jungfraubahn** notoricky známé. Jde o nejvýše položenou železnici v Evropě. Jaké ale jsou dvě navazující úzkorozchodné železnice?

20-21 HISTORIE

Pomníky mají nejen velcí státníci či známé postavy historie, případně památné události. Stavět se před mnoha lety začaly i na počest železnicím.



Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábf. 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 | **VEDOUÍCÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Milan Matoušek | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. 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, motorové vozy řady 854 ve stanicích Všetaty



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

Jsem rád, že i letos mohu za národního dopravce konstatovat, že se v novém jízdním řádu pro rok 2017 naši cestující dočkají dalších zlepšení. Mnohé spoje výrazně zrychlí, objeví se v nich také pohodlnější vozy. Celkově v novém grafikonu vypravíme denně v průměru 229 komfortních vlaků vyšší kvality od spojů SuperCity Pendolino a railjet po rychlíky vyšší kvality s komfortními vozy. Je to denně v průměru o 45 vlaků více, což oproti JŘ 2016 představuje nárůst o 24 procent.

Ve vnitrostátní dálkové dopravě čeká revoluční změnu spojení Prahy, Tábora a Českých Budějovic. Ministerstvo dopravy zde objednalo vedle tradičních rychlíků také devět párů expresních vlaků, které nabídnou historicky nejrychlejší spojení jihočeské metropole s hlavním městem. Doby jízdy mezi Prahou a Českými Budějovicemi se zkrátí ze současných 2 hodin 23 minut až na 1 hodinu 58 minut směrem na jih republiky a na 2 hodiny a 4 minuty směrem do hlavního města. Nové expresy nabídnou komfortní vozy a další doplňkové služby. V průběhu nadcházejícího roku v nich bude zavedeno také wi-fi připojení k internetu.

U mezistátních vlaků naše zákazníci jistě potěší téměř hodinové zrychlení cesty z Prahy do rakouského Lince. Pořídilo se nám také domluvit nové noční spojení Prahy a Curychu přes Rakousko, poté co se DB rozhodly zrušit své noční spoje. Novinkou je i nový sezonní denní expres spojující turisticky atraktivní města Prahu a Krakov.

Navzdory neustále rostoucím nákladům České dráhy v posledních dvou letech obyčejné jízdné nijak neupravovaly, proto dojde nyní u jízdenek pro cesty do 120 kilometrů k nepatrnému zvýšení ceny, a to pouze o 1 korunu. Na větší vzdálenosti pak cena vzroste maximálně o 4 Kč. Současně jsme upravili ceny jízdenek, které jsou odvozeny z obyčejného jízdného, například zákaznické, zpáteční nebo traťové. Například cena obyčejné jízdenky z Prahy do Benešova u Prahy bude stát 76 Kč místo 75 Kč a cena obyčejné jízdenky z Prahy do Karlových Varů se zvýší o 2 koruny ze současných 323 Kč na 325 Kč. U základní měsíční traťové jízdenky z Prahy do Benešova u Prahy bez slevy s In Kartou se cena zvedne o 28 Kč, z 2 100 Kč na 2 128 Kč. To je přibližně o 1 Kč na 1 den, respektive o cca 50 haléřů na cestu, při obvyklém využití této jízdenky. Zbývá podotknout, že až do 10. prosince však prodáváme jízdní doklady za stávající ceny, takže v rámci předprodeje nemusí cestující zaplatit více.

I nadále budeme zákazníkům nabízet Včasné jízdenky Česko, Akční jízdenky a SuperAkční jízdenky pro vybrané relace. Tyto akviziční nabídky umožňují pružně reagovat na vývoj na trhu a na poptávku po přepravě na jednotlivých relacích i v konkrétních spojkách. Větší změny nastanou pouze u slevy pro důchodce, nikoli však ve výši slevy, jež zůstane zachována. Změní se však způsob prokazování nároku na tuto slevu. Nově si k prokázání nároku na slevu budou muset důchodci pořídit In Kartou s aplikací IN Důchodce. Přechodné období pro pořízení In Karty potrvá do letní změny jízdních řádů, takže na vše bude dostatek času.

Věřím, že tento výčet novinek přispěje k tomu, abyste při jízdě do práce, školy nebo třeba jen na výlet zvolili právě některý z vlaků národního dopravce. Ve zdokonalování služeb budeme pokračovat a odměnou jsou nám právě spokojení cestující. A že jsme zvolili správnou cestu, dokazují i čísla za prvních devět měsíců letošního roku. Naše vlaky si vybralo o bezmála dva miliony cestujících více než ve stejném období loni.

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Brejlovce řady 754 v Raspenavě u vjezdového návěstidla na posilových vlačích si letos v létě, konkrétně 2. července, nenechal ujít **Dušan Pfohl ml.** Zajímavý večerní záběr Bastarda 372.007 ČD Cargo pořídil 20. října ve stanici Roudnice nad Labem **Vít Mrhal.** Lokomotiva právě čekala u odjezdového návěstidla.



Jiří Jeřeta

Ředitel Odboru obchodu osobní dopravy



Cyklisté častěji využívají služby Českých drah

Zájem o cestování vlaky s jízdním kolem roste. Národní dopravec za prvních 9 měsíců letošního roku přepravil téměř tři čtvrtě milionu cyklistů, což je o 8 % více než v roce 2015. České dráhy přepravují jízdní kola celoročně. Jejich přepravu umožňují téměř ve všech vlacích a v přibližně 6 000 spojích je rozšířená kapacita pro zjednodušenou přepravu formou spoluzavazadla. Tradičně největší zájem je během prázdninových měsíců v červenci a srpnu, kdy měsíčně ČD přepravily přes 150 000 cyklistů. Další silný měsíc představuje červen a také září. Desítky až stovky cyklistů podle vývoje počasí dopravce přepraví i v zimních měsících. Cyklisté a cykloturisté nejvíce využívají vlaky v Praze a ve Středočeském kraji, dále v Jiho-moravském a Jihočeském kraji, kde je největší zájem o cestování v letních měsících. (red)

Počet cestujících ve vlacích ČD vzrostl

I v letošním roce se potvrzuje dlouhodobý trend růstu zájmu o služby národního železničního dopravce Českých drah. Společnost za prvních 9 měsíců letošního roku přepravila 128,96 milionu cestujících, tedy skoro o 2 miliony cestujících více (nárůst o 1,5 %), než za stejné období loňského roku. Ještě rychleji se zvyšoval přepravní výkon, který dosáhl 5 514 milionů oskm, o 3,5 procenta více než loni za stejné období. Počet cestujících vzrostl jak ve vnitrostátní tak v mezistátní dopravě. Především jde o linky, kde ČD zmodernizovaly soupravy nebo se výrazně zkrátily cestovní časy. Ve vnitrostátní dopravě je větší zájem o cestování vlakem na relacích Praha – Plzeň – Cheb, Praha – České Budějovice, Praha – Brno nebo Praha – Ostravsko. V mezistátní dopravě se nejlépe daří linkám z ČR do Rakouska a Německa. Nárůst cestujících je i v příměstské dopravě ve velkých aglomeracích. Dopravce eviduje rostoucí počet cestujících již od roku 2010. Za tu dobu stoupl počet zákazníků ze 163 milionů na 170 milionů ročně. Každý Čech tak ročně nasedne do vlaku Českých drah v průměru 17x. (red)



Tišnov

si připomněl 50 let e

Letos uplynulo přesně padesát let od zahájení elektrického provozu na trati Brno – Havlíčkův Brod, které si široká veřejnost připomenula první listopadovou sobotu na výstavě železniční techniky ve stanici Tišnov. Malí i velcí mohli obdivovat střídavé elektrické lokomotivy zvané Plecháč, Žehlička nebo Laminátka, ale například i montážní vozy trakčního vedení. Oživení, hlavně pro ty nejmenší, přinesla malá parní lokomotiva 213.901, na níž se mohli svést malí i velcí

Dopravce hostil setkání dispečerů

Zástupci dispečinků partnerských dopravců Českých drah se počátkem listopadu setkali v Praze. Jde o pravidelnou schůzku, kde jednou za rok vedoucí dispečinků národních dopravců osobně roklují o společných problémech. Tradičně jsou zastoupeni kolegové ze společnosti Deutsche Bahn, PKP- Intercity, ÖBB, či dopravce MÁV-START. Během dvou denního setkání se dispečeré zabývali i důvody zpoždění mezinárodních spojů. Informovali se o novinkách v jízdním řádu 2017 a stanovili si pravidla spolupráce vzhledem k novinkám. Jde například o čekací doby mezinárodních vlaků, různá opatření při zpoždění, přepravy správkových vozů a změny ve výměně informací na jednotlivých linkách mezinárodních vlaků. Dalším tématem byla spolupráce na poli výměny informací pro cestující o mimořádnostech v mezinárodní přepravě. (mah)



Elektrického provozu

zájemci a příznivci železniční historie. Navíc je až do 22. ledna příštího roku v Muzeu města Tišnova otevřena výstava s názvem „Jízdenky, prosím - 50 let elektrických vlaků v Tišnově“. Na výstavě je v první expozici názorně zobrazen vývoj železnice v tišnovském regionu, včetně řady trojrozměrných exponátů, v další expozici je zaslouženým středem pozornosti naopak provozní modelové kolejiště. Souběžně s výstavou jsou naplánovány doprovodné akce či odborné přednášky. (mah)



Do ČR prvně dorazila jednotka CityJet

Vůbec poprvé zavítala 10. listopadu do České republiky rakouská elektrická jednotka CityJet. Dorazila na zkušební jízdu, při které měla získat všechna nezbytná povolení k jízdám na pravidelných spojích do Českých Velenic a Českých Budějovic. Rakouské dráhy ÖBB jich v prvním kole nakoupily více než 60 a na vídeňských S linkách se prvně objeví 11. prosince. Cityjety představují už čtvrtou generaci elektrických jednotek využívaných v systému S-Bahn. Jedná o soupravy z rodiny Desiro ML společnosti Siemens označené rakouskými železničními obchodní značkou ÖBB Cityjet. První jednotka byla slavnostně představena v listopadu 2014. Délka třívozové soupravy je 75 metrů. V nízkopodlažní části se podlaha nachází 600 mm nad TK. Umístěny zde jsou 1 300 mm široké nástupní dveře. Soupravy pro S-Bahn a regionální dopravu se liší počtem dveří a kapacitou. Zatímco „městské“ vlaky mají šestero dveří na každé straně a nabízí 244 míst k sezení, regionální verze disponuje jen čtveřicí dveří na každé straně, ale 259 místy k sezení. Jednotky mají pouze 2. třídu, jak je v Rakousku u regionálních vlaků obvyklé. (red)



Po těžké nemoci zemřel šéf firmy Enteria Libor Joska

Po krátké a těžké nemoci zemřel v noci na neděli 6. listopadu ve věku pouhých třiapadesáti let dopravní inženýr a známý podnikatel Libor Joska. Byl dlouholetým šéfem, spolumajitelem a zakladatelem tuzemského stavebního konsorcia Enteria, jehož nejznámější součástí je pardubická stavební firma Chládek a Tintěra. Narodil se 11. března 1963 v Hlinsku. Ve volném čase se také hodně zajímal o sport a kulturu. Byl například dlouholetým spolujezdcem Josefa Petáka v závodech rallye. Poslední rozloučení s Liborem Joskou se uskutečnilo ve čtvrtek 10. listopadu v obřadní síni pardubického krematoria. (red)



Stavba nové nástupní plochy v předměstí zajišťuje vyšší komfort cestujících. Hlavním přínosem rozsáhlé rekonstrukce je podle zástupců SŽDC zvýšení bezpečnosti dopravy a zajištění vyššího komfortu pro cestující. V rámci stavby vzniklo nové ostrovní nástupiště, které je částečně zastřešeno, a také boční nástupiště. Přístup na ostrovní nástupiště nyní zajišťuje podchod, z něhož je výstup zajištěn schodišti, rampami a výtahem. Kompletní rekonstrukcí prošla také kolejová rozvětvená na obou koncích stanice a stávající propustky. Na nástupiště byly přidány informační tabule a čekárny a pokladny byly vybaveny monitory s aktuálními odjezdy vlaků. S rekonstrukcí SŽDC započala v únoru minulého roku, hotovo měla letos v říjnu. Náklady se vyšplhaly na více než šest set třicet milionů korun, přes půl miliardy však přiteklo z EU. (hol)

Stavba nové nástupní plochy v předměstí zajišťuje vyšší komfort cestujících.

FOTO: ČD, SŽDC, ENTERIA, JOSEF HAJNÝ

Přilákat studenty k železnici je velmi těžké

Na Fakultě dopravní Českého vysokého učení technického garantuje výuku problematiky řízení a zabezpečení železničního provozu. Martin Leso se v rámci hospodářské činnosti fakulty zabývá také posuzováním bezpečnosti železničních zabezpečovacích zařízení a zaměřuje se na rozvoj a prosazování nových technologií na železnici. Především se však zasadil o zřízení ojedinělého dopravního sálu.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Na pražském Albertově je na Fakultě dopravní stěžejním prvkem výukový dopravní sál, jehož jste duchovním otcem. Co vás ke zřízení tohoto sálu vedlo?

Dopravní sál vznikl svépomocí díky našim studentům v rámci projektově orientované výuky, která má vést naše frekventanty k zapojení do vědeckovýzkumné činnosti a získání návyku pro týmovou práci při realizaci konkrétních projektů. Dopravní sál začal vznikat nejdříve na našem pracovišti v Konviktské ulici na Starém Městě již kolem roku 1998, konečná realizace byla dokončena až na stávajícím pracovišti na Albertově. Slavnostní otevření a zahájení dopravního sálu se uskutečnilo na jaře 2013. Dosud se na jeho výstavbě angažovalo přibližně patnáct studentů nejenom z Fakulty dopravní, ale i elektrotechnické a také informačních technologií.

K jakým a účelům a komu vlastně toto moderní zařízení slouží?

Dopravní sál slouží zejména pro názornou výuku problematiky řízení a zabezpečení železničního provozu. V prvních fázích výstavby dopravního sálu se studenti zaměřovali zejména na samotnou funkci zabezpečovacích zařízení, realizaci elektronických systémů, programování a provedení jejich softwaru a hardwaru. V současné době se technologie dopravního sálu využívá také k výcviku řízení a organizování železničního provozu i k úlohám plánování a optimalizace železničního provozu. V těchto oblastech úzce spolupracujeme také s pracovištěm Ústavu logistiky a managementu dopravy, kde se zabývájí plánováním dopravy a tvorbou grafikonů. Na řadě zahraničních pracovišť, kde podobné sály také existují, jsme si potvrdili, že jeho zřízení bylo naprosto správnou cestou a jeho potřeba a účelnost je zcela nepochybnitelná. Dopravní sál je rovněž využíván pro účely a propagaci nejenom ČVUT v Praze, ale samotného železničního oboru. Uskutečňují se zde desítky exkurzí ročně a je rovněž k dispozici jak pro firemní školení pracovníků z oblasti vývoje a údržby zabezpečovacích zařízení a pracovníků řízení dopravy, tak i pro laickou či odbornou veřejnost.

Modelové kolejiště svádí k tomu, že by mohlo jít o jistý sofistikovaný druh hračky, ale předpokládám, že to tak opravdu není...

Na sále s modelovou železnicí můžeme simulovat funkci skutečných zabezpečovacích zařízení, což je základ naší snahy. Jejich funkce i způsob ovládání je

zcela identický a provoz v dopravním sále je zajišťován podle předpisů jako ve skutečném provozu, nejedná se tedy o žádnou částečnou napodobeninu či snad dokonce o hračku. Simulace železničního provozu se odehrává pomocí modelové železnice ve velikosti H0, což především evokuje pocit skutečného řízení provozu se vším všudy, co k němu patří. Zajištění pohybu vozidel sice přináší určité komplikace a neustálou péči o modelové stroje, umožňuje však předvádění a výuku i nových technologií, které jednoznačně směřují k vybavenosti a přímému řízení takzvaných inteligentních vozidel.

Co všechno studenti mají k dispozici, respektive jaké přístroje se využívají k výuce?

V dopravním sále jsou v současné době instalovány všechny základní přístroje zabezpečovacích systémů, které jsou dnes používány na české železnici. Máme zde v provozu elektromechanické zabezpečovací zařízení s řídicím přístrojem, stavědlovým přístrojem typu RANK 5007 s dálkovým stavěním výměn a návěstidel ze stanice Senohraby a bubnový přístroj, kde se ovládají výměny ručně a jejich poloha se kontroluje pomocí výměnových zámků.

Z Mnichovic jsme získali hradlo, které zajišťuje řízení provozu v mezistaničním úseku. Ze stanice Sedlnice naopak pochází elektrodynamické zabezpečovací zařízení. Jedná se o malou raritu, neboť šlo o poslední provozované elektrodynamické zařízení v České republice. Dalším milníkem ve vývoji řízení a zabezpečení železničního provozu byla reléová zabezpečovací zařízení, kde studenti mají možnost pozorovat výrazný pokrok v automatizaci a vyšší bezpečnosti řízení dopravy. Tento systém je u nás reprezentován pultem reléového zabezpečovacího systému s tlačítkovou volbou, jenž byl původně v provozu ve stanici Zaječín na jižní Moravě. Od těchto systémů je již malý krůček k současně nejmodernějšímu elektronické-

Dopravní sál slouží zejména pro názornou výuku problematiky řízení a zabezpečení železničního provozu. Můžeme simulovat funkci skutečných zabezpečovacích zařízení, což je základ naší snahy.



MARTIN LESO

Po absolvování Střední průmyslové školy dopravní v Praze, obor Zabezpečovací a sdělovací technika na železnici v roce 1994 se věnoval problematice řízení a zabezpečení železničního provozu na Fakultě dopravní ČVUT v Praze, kterou dokončil v roce 1999. Profesionální život spojil s touto institucí. V roce 2004 zde získal titul Ph.D. a o osm let později byl jmenován docentem. Dnes se věnuje moderním technologiím řízení a zabezpečení železničního provozu jak z pohledu výchovy mladých odborníků, tak z pohledu vědecko-výzkumných aktivit či jako posuzovatel bezpečnosti nových železničních zabezpečovacích systémů.

mu zabezpečovacímu zařízení. Po stránce ovládní a zobrazení je zcela identické se současným zařízením Jednotného obslužného pracoviště. Elektronické systémy mají velkou výhodu v poměrně snadné simulaci dispečerského řízení provozu, kdy je celé kolejiště řízeno ze dvou dispečerských pracovišť se zobrazovací velkoprostorovou přehledovou plochou.

Na co lákáte studenty, aby se přišli připravovat na práci pro železnici?

Přilákat studenty na železniční obor je dnes opravdu velmi těžké, tím spíše na toto specifické železniční odvětví. Problematiku vyučujeme v rámci studijního oboru Inteligentní dopravní systémy, který je považován studenty v konkurenci s ostatními obory za ty těžší. Podle mých zkušeností studenty nejvíce lákají nové technologie, které zejména díky médiím i okolnímu světu vidí nejvíce v automobilovém a leteckém světě. Je to přirozené. Železnice je studenty často považována za něco starého, neperspektivního až zkostnatělého. Podle mého názoru ale současná železnice zažívá obrovský technologický rozvoj. Musím však občas přiznat, že i já bych našel řadu příkladů značné zkostnatělosti uvažování některých lidí či nedostatečného pochopení k zavedení nových technologií na železnici. Trend je však nezadržitelný a je do něj nutné zapojit právě mladé lidi s novým přístupem a inovativním uvažováním. Zkušenosti z exkurzí na našem pracovišti ukazují, že musíme začít už na úrovni základních a středních škol. Prostřednictvím svých aktivit se zapojením i dopravního sálu se snažím ukázat studentům cestu, kam celosvětově směřuje železnice a právě na nové technologie studenty přilákat.

Plánujete další rozvoj dopravního sálu?

Dopravní sál je koncipován jako pracoviště, které se zabývá nejenom současnými ale především novými technologiemi. S ohledem na současnou revoluční změnu na české železnici v souvislosti zavedení systému ERTMS/ETCS jsou další plány na tomto pracovišti směřovány zejména k zavedení a osvojení těchto technologií. Mezi hlavní cíle patří nyní vybudování laboratoře informačních technologií na železnici a zprovoznění simulátoru kolejových vozidel. Dopravní sál by tak v budoucnu mohl sloužit jako model a referenční laboratoř pro nové technologie ERTMS/ETCS, automatizace a optimalizace řízení provozu. ◆



Dálková doprava v JŘ 2017 zrychlí

Výrazné zrychlení spojů z Prahy do Českých Budějovic a rakouského Lince, linky do Krakova, přímé spojení Ostravy se středním Slovenskem či kratší jízda z Prahy do Luhačovic. To jsou jen některé významné novinky v jízdním řádu dálkové dopravy pro nadcházející rok. Zachovány zůstanou také noční spoje do Curychu a Berlína, a to navzdory skutečnosti, že společnost DB ruší noční vlaky.

JOSEF HOLEK, PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: ARCHIV ČD

Cestující se s příchodem nového jízdního řádu mohou v rámci dálkové dopravy těšit na řadu novinek. Kromě většího počtu spojů národní dopravce naplánoval nové zahraniční linky a díky modernizaci čtvrtého koridoru i zhruba hodinové zrychlení na trase mezi Prahou, Českými Budějovicemi a Lincem. ČD budou od poloviny prosince denně vypravovat 7 016 vlaků, tedy o 117 spojů více než v roce 2016. Plánovaný rozsah dopravy je ve výši 124,1 mil. vlkm, o 2,5 milionu vlkm více než v roce 2016. Změny přinášíme ve stručném přehledu.

Německo, Rakousko a Švýcarsko

Zásadní změnou na trase mezi metropolí, Tábořem, Českými Budějovicemi a Lincem je zhruba hodinové zrychlení jízdy – zatímco nyní cesta do Rakouska trvá téměř pět hodin, nově jen o pět minut překročí hranici čtyř hodin. ČD navíc zvýší počet spojů z pěti na osm. V Linci budou mít cestující lepší přípoje ke spojům do středního, jižního a západního Rakouska, Švýcarska a s přestupem v dalších místech Rakouska také do Slovinska nebo do Itálie.

Přes Lincec bude díky spolupráci s rakouským dopravcem ÖBB veden mezistátní lůžkový vůz do švýcarského Curychu. Ten sice ještě nyní jezdí přes Německo, kvůli rozhodnutí DB zrušit spoje City Night Line (CNL) však pojedí přes Rakousko. V sezoně ho ještě doplní jeden oddílový vůz 2. třídy. V relacích do Německa nastávají změny především v souvislosti s ukončením provozu vlaků CNL. Spoj Kopernikus z Prahy do Lipska bude zachován ja-

ko poslední denní vlak EC pouze s vozy s místy k sezení a v obdobných cestovních časech, jako jezdil dosud. A provoz přímých lůžkových vozů do Kolína nad Rýnem skončí, naopak noční vlak Metropol z Budapešti přes Prahu do Berlína pojedí i nadále.

Polsko a Rusko

Významnou novinkou bude sezonní přímý denní expres Cracovia z Prahy do Krakova. Tento vlak pojedí na našem území celoročně v trase současného expresu Hukvaldy, z Ostravy však bude nově pokračovat od poloviny dubna do konce září v nové trase do Krakova, místo stávajícího směřování do Žiliny. Spoj v Bohumíně umožní přestup mezi spoji Cracovia a Varsovia do Varšavy, Bratislavy a Budapešti.

I nadále zůstane zachováno přímé spojení Prahy a Moskvy lůžkovými vozy RŽD, nově však prostřednictvím samostatného vlaku Vltava pouze v trase Moskva – Bohumín a přepravou přímých vozů z Prahy na expresu Hutník.

Slovensko a Maďarsko

K významným změnám dochází i ve vztahu k našim východním sousedům. Místo dosavadních spojů expresní linky z Prahy do Žiliny přes Ostravu v přibližně dvouhodinovém intervalu tam budou nově jezdít v prokladu spoje dvou linek, které zajistí přímé spojení Ostravy, Žiliny a Banské Bystrice a Zvolenu. Tyto spoje budou mít ve slezské metropoli přípoje na návazné vlaky do Brna a Prahy. Soupravy nových spojů budou sestaveny z vozů slovenské společnosti ZSSK.

Východní Čechy

Na lince R 10 bude zaveden přímý spoj s Broumovskem, a to prodloužením R 949/950 až do Meziměstí. V úseku Hradec Králové – Meziměstí vlak pojedí v pracovní dny a v neděli směrem do Meziměstí a v pracovní dny a v sobotu opačným směrem. Jeho trasa povede přes Jaroměř.

Jižní Čechy

Ministerstvo dopravy objednalo vedle tradičních rychlíků z Prahy do Českých Budějovic také devět párů expresních vlaků, které nově nabídnou historicky nejrychlejší spojení jihočeské metropole s hlavním městem. Doby jízdy mezi Prahou a Českými Budějovicemi se zkrátí ze současných 2 hodin 23 minut až na 1 hodinu 58 minut směrem na jih republiky. Čtyři páry expresů budou pokračovat do Lince a jeden do Českého Krumlova.

Valašsko a Zlínsko

K další rozsáhlejší úpravě objednávky dálkové železniční dopravy přikročilo ministerstvo dopravy u expresní linky Ex 2 z Prahy na střední Moravu a na Slovensko a souběžně rychlíkové linky R 18. Dosud byly spoje obou linek částečně provázány a zajížděly střídavě na Vsetínsko, do Zlína, Luhačovic a Veselí nad Moravou. Nově se oddělí ramena obou linek. Spoje expresní linky Ex 2 pojedou výhradně v trase Praha – Olomouc – Vsetín (– Slovensko). Do rychlíkové linky R 18 s hlavní větví z Prahy do Luhačovic budou nově integrovány dosavadní vlaky Šohaj a Zlínský expres. Další pojedou jako rychlík vyšší kvality (Rx).

SC Pendolino Košičan

Změny se dotknou i vlaků obsluhovaných jednotkou Pendolino. První ranní spoj z Prahy do Ostravy odjede o 24 minut později, tedy nově v 7:07 oproti současnému odjezdu v 6:43 hod. Vzniknou tak lepší přípoje také pro cestující z Tábora nebo z Plzně.

DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

V pořadí 205. žofínské fórum, jehož tématem byla železnice, se uskutečnilo v úterý 8. listopadu. V souboru přednášek, který nesl označení Železnice, její současnost a perspektiva?, vystoupil také ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Popsal aktuální stav na dráhách z pohledu úřadu a seznámil veřejnost s novinkami, které jsou obsaženy v novele zákona o dráhách a 4. železničním balíčku, jenž má za cíl přispět

k vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Z aktuálního vývoje na dráhách například vyplývá, že v ČR je evidováno 101 drážních dopravců používajících v provozu necelých 54 000 schválených vozidel, která dávají do pohybu přes 12 000 strojvedoucích. Drážní úřad také eviduje počet vydaných úředních povolení k provozování drah, těch bylo dosud vydáno 1 575.

V další části Kolářovy přednášky pak zazněly informace o legislativních změnách, které se dotknou dopravců. Zmínit lze například vznik českého nezávislého regulačního orgánu pro dráhy (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře), novou kategorii dráhy s označením místní dráha či nové kompetence úřadu při kácení dřevin v okolí drah. Evropský železniční balíček pak zjednoduší systém ve schvalování drážních vozidel.



Toalety prokouknou za pouhý týden

České dráhy vylepšují vzhled toalet v rychlíkových vozech. Kromě polepů s motivem kachliček a březového lesa se prostory dočkají i renovace vybavení. Co obnáší samotná úprava WC ve vlacích, jsme zjišťovali v pražském DKV, kde se na vagonech pracuje.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Přes dvě stě toalet ve sto devíti osobních vozech používaných v rychlících a expresích postupně dostává nový vzhled. Stěny jsou polepovány pestrými tapetami připomínajícími interiér koupelen nebo březový háj. Změn doznávají každý týden dva vozy řad Apee³³⁹, Aee⁴², Aee⁴⁰, Bpee²³⁷, Bee²³⁸ nebo Bee²⁴⁰. Od pondělí do pátku se tak lidé ze specializované firmy nezastaví. Po opuštění pražského DKV jsou vagony okamžitě nasazeny zpět do provozu.

Zaostřeno na detaily

„V pondělí, když se vozy přistaví, necháme veškeré vybavení sundat,“ popsal začátek práce František Vysoký, technik DKV Praha. „Následuje odvoz komponentů na čištění a práškování a mytí stropu a stěn. S tím souvisí i jejich odmaštění,“ dodal. Poté ke slovu přichází speciální šablony, podle kterých pracovníci vyříznou tapety a začnou je lepit. Práce se neobejde bez patřičné dávky pečlivosti – kachličky a další detaily musí přesně lícovat. „Řekl bych, že to je na celé věci to nejtěžší,“ konstatoval Vy-

soký. „Nesmí vám žádný růžek utíkat. To pak ujíždí strop i podlaha. A to prostě nelze.“ To už je ale středa odpoledne a dělníci přiváží opravené a čerstvě nalakované části inventáře. Celý čtvrtek pak mají na instalaci. V pátek je možné specialisty zastihnout se štětečkem, kterak ladí poslední barevné detaily a případné drobné vady.

Proměnou vždy prochází pražské, plzeňské a hradecké vozy. „Nelze vysadit z provozu dva vozy z jednoho depa, proto vždy děláme na jednom z Prahy a na jednom z Plzně anebo

Hradce Králové,“ vysvětluje František Vysoký. Zda budou následovat vagony z jiných dep je v úvahách na GŘ. Nyní se interiéry toalet mění jen ve vybraných vozech, kterými disponují pouze zmíněná depa. Všechny vozy jsou moderního typu s uzavřeným systémem WC.

Jedí i na spojích EC

Cestující se s novým designem toalet mohou setkat na rychlících mířících z Prahy přes Plzeň do Chebu, z Prahy do Lince anebo z Prahy přes Hradec Králové do Trutnova. Ochuze-

ni o příjemnou změnu nejsou ani lidé mířící z metropole spoji kategorií EuroCity a InterCity do Bratislavy, Budapešti a na severní Moravu.

Projekt navazuje na anketu uspořádanou mezi cestujícími v loňském roce, kdy mohli lidé vybírat z několika návrhů.

„Na základě ankety mezi cestujícími jsme pro vylepšení toalet vybrali tapetu s námětem koupelny s vyobrazením dlaždiček, ručníků a dalšího vybavení domácnosti ve dvou barevných variantách a jeden motiv s lesní krajinou,“ uzavřel ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD Jiří Jeřeta. Zakázka, která se rozjela letos v květnu, by podle něj měla být hotová koncem července příštího roku. ◆



ROZPOČET FONDU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY SE PODAŘÍ VYČERPAT

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) letos vyčerpá téměř celý rozpočet 65,7 miliard korun. Na 205. Žofínském fóru, které se konalo začátkem listopadu, to řekl šéf kanceláře ředitele SFDI Ivo Vykydal s tím, že do dopravní infrastruktury fond například loni investoval bezmála 97 procent finančních prostředků a letos bude úspěšnost obdobná. V posledních letech hojně investovaly i České dráhy.

„Přemýšlíme o tom, jak jsou naše prostředky a prostředky státního rozpočtu investovány, a snažíme se najít všechny možné nástroje, které vedou ke zvýšení efektivity využití všech finančních prostředků,“ uvedl Vykydal. Podle něj už tak byl letošní budget vyčerpán skoro ze sedmdesáti procent. Loni bylo na dopravních stavbách s podporou SFDI utraceno 91,5 miliardy korun z možných 94,4 miliardy. Na železnici z této cifry přitom přišlo zhruba 51 miliard korun. Fond čerpal peníze především z Operačního programu doprava (OPD) nebo státního rozpočtu. SŽDC letos vyčerpala 73 procent příslíbených peněz.

Příští rok by mělo do fondu přitéct zhruba 82 miliard a SFDI se chystá hospodařit s vyrovnaným rozpočtem bez úvěrů. Do celého balíku by měly přijít peníze z národních zdrojů (52 mld.), zbytek pak z EU.

České dráhy investovaly miliardy korun

O investicích na fóru hovořil i generální ředitel ČD Pavel Krtek a připomněl, že národní dopravce dávno není statickým podnikem, ale aktivním hybatelem otevírajícího se trhu. „V letech 2010 až 2016 ČD pořídily nebo

modernizovaly v rámci obnovy vozidlového parku pro dálkovou dopravu vozidla v hodnotě 16,9 miliardy korun bez DPH,“ vypočítal Krtek s tím, že z OPD přišlo 1,1 miliardy. Podnik investoval do více než dvou stovek nových vozů a dvacítky lokomotiv a nechal modernizovat 327 vozidel.

Nezapomnělo se ani na regionální dopravu. Za období trvání smluv v závazku veřejné služby s jednotlivými kraji ČD mezi lety 2010 a 2016 pořídily nebo modernizovaly vozidla v hodnotě 19 miliard korun bez DPH. Do roku 2019 jsou ČD podle smluv s kraji vázány povinností provést obnovu vozového parku za zhruba 14 miliard. Nyní už má dopravce splněno 80 procent.





ZPRAVODAJSTVÍ

VUZ významným hráčem na železničním trhu

Aktivita Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) související s železničními okruhy a zkoušením prototypů vozidel nebo částí infrastruktury jistě není třeba představovat. Zaměříme se nyní proto na jeden z nezávislých útvarů VUZ, který spadá pod sekci Techniky a rozvoje. Vystupuje pod názvem Kancelář autorizované osoby (KAO).

ROMAN ADAMEK, LADISLAV DUŠEK, TOMÁŠ NOVÁK
FOTO: JAN CHALOUPKA

Co si pod tímto pojmem představit? Především to, že VUZ poskytuje široký sortiment služeb pro zákazníky, zejména v rámci získané autorizace a akreditace. VUZ je Autorizovanou osobou a po oznámení v rámci Evropské unie také Notifikovanou osobou podle zákona o technických požadavcích na výrobky a tedy i oznámeným subjektem podle směrnice o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (2008/57/ES). V ČR je jediným subjektem pro posuzování shody výrobků s evropskými technickými požadavky oprávněným pro posuzování celého rozsahu stanovených výrobků pro železnici.

Bez nás by to nešlo

Sledování cíle interoperability v železničním systému EU by mělo především usnadnit, zlepšit a rozvíjet mezinárodní služby železniční dopravy v Unii i se třetími zeměmi a přispět k postupnému vytvoření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, obnovu, modernizaci a provozování železničního systému Unie. Tento záměr vychází z nové Směrnice o interoperabilitě železničního systému v EU, která byla schválena v rámci IV. Železničního balíčku.

VUZ jako Notifikovaná osoba vystupuje jako zcela nezávislý subjekt v oblasti státního zkušebnictví. Proto jako Autorizovaná osoba podléhá pravidelnému doзору vykonávanému Českým institutem pro akreditaci a Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. V dohledné době připravuje VUZ i recertifikaci systému managementu kvality podle nové ČSN EN ISO/IEC 9001:2015.

VUZ je členem pracovní skupiny pro koordinaci oznámených subjektů NB-Rail zřízené Evropskou komisí. Tato koordinační skupina projednává záležitosti týkající se uplatňování jednotlivých postupů při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití a postupu ověřování nebo uplatňování Technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) v oblasti železničního systému EU. Výstupem z této spolupráce jsou zejména doporučení (Recommendation for use) a výklady vzniklých otázek (Question/Clarification) určené i pro jiné odborné subjekty v rámci evropského železničního systému. Příkladem může být doporučení pro jednotné uspořádání Souboru technické dokumentace k posuzovanému subsystému.

VUZ je i součástí mezinárodního neziskového sdružení oznámených subjektů NB-Rail Association určeného k podpoře a doplnění činnosti výše uvedené koordinační skupiny. Toto sdružení aktivně spolupracuje s relevantními železničními profesními organizacemi a sdruženími jako je UNIFE, CER, UIC, CEN, CENELEC, stejně jako s Agenturou Evropské unie pro železnici a Evropskou komisí.

Další agendou v rámci povinného posuzování je činnost VUZ jako určeného subjektu podle Směrnice 2008/57/ES pro ověřování shody strukturálních subsystémů s vnitrostátními předpisy.

Jednotlivé subsystémy mohou být uvedeny do provozu jen tehdy, pokud jsou projektovány a vyrobeny tak, že splňují základní požadavky. Týká se to zejména kontroly technické compatibility a bezpečného začlenění podle Směrnice o bezpečnosti železnic Společenství (2004/49/ES). Prostřednictvím akreditovaného Inspekčního orgánu působí VUZ rovněž jako subjekt pro posuzování bezpečnosti podle Prováděcího nařízení Komise EU o společné bezpečnostní meto-

dě pro hodnocení a posuzování rizik (402/2013). V rámci certifikace zahrnuje činnost VUZ i další agendy, jako je nepovinné posuzování shody výrobků s technickými požadavky prostřednictvím akreditovaného Certifikačního orgánu pro výrobky (VUZ posuzuje také shodu systémů řízení kvality prostřednictvím certifikačního orgánu pro certifikaci systémů kvality). VUZ je rovněž právníkou osobou uznanou Správou železniční dopravní cesty jako hodnotitel bezpečnosti výrobků zabezpečovací a sdělovací techniky a energetiky.

Naši zákazníci

Jako žadatelé o posouzení se na VUZ obracují výrobci, železniční podniky, provozovatele infrastruktury, držitelé, koncesionáři nebo jejich zplnomocnění zástupci. Z oblasti železničních vozidel se obchodní činnost Kanceláře autorizované osoby zaměřuje na trhy v ČR, na Slovensku, v Německu, na Ukrajině, v Polsku, v Itálii, v Rumunsku, v Maďarsku, v Srbsku, v Turecku, v Rusku, ve Finsku, v Bulharsku, v Číně i v Pobaltí. U ostatních subsystémů mimo kolejová vozidla má VUZ žadatele z ČR, Slovenska, Polska a nyní také z Bulharska a postupně se portfolio VUZ rozšiřuje o další země i ze zemí mimo EU.

Výsledek činnosti VUZ

Po přijetí žádosti o posudek a jejím přezkoumáním následuje odborné posouzení a po doložení všech vyžadovaných dokumentů a případně po prohlídce stavby nebo po návštěvě výrobce či provozovatele se mezi hlavní výstupní dokumenty z činnosti KAO jako Notifikované osoby řadí především různé typy certifikátů, soubory technické dokumentace, zprávy z auditu, expertní posudky, zprávy o posouzení bezpečnosti či zprávy o hodnocení bezpečnosti. Příkladem může být ES Certifikát o přezkoušení typu nákladního vozu „Vůz řady Zacens 59m3, typ 9-3122.0“, žadatele společnosti Legios Loco.

Vzhledem k tomu, že uvedený strukturálních subsystémů do provozu je obsáhlý postup, jehož nedílnou součástí je i posouzení, vychází VUZ svým zákazníkům vstříc a nabízí jim podpůrné prostředky, které usnadňují průběh posouzení. Jedná se zejména o pracovní formuláře, které podrobně vymezují, upřesňují a zpřehledňují rozsah součinnosti VUZ se žadatelem pro rychlé a úspěšné posouzení podané žádosti. VUZ si za dobu působení vytvořil díky své důvěryhodnosti významné postavení na českém i evropském železničním trhu. ◆

NÁZVY STANIC A ZASTÁVEK: ROZHODUJE ZVYK I ÚŘEDNÍK



Praha - Libeň

Už se vám stalo, že jste navštívili zajímavé město, přišli jste na železniční zastávku či stanici a ta se jmenovala úplně jinak? Proč tomu tak je? Jaký postup se při jejich pojmenování používá? A mohou se jména dublovat? Ač se to nemusí na první pohled zdát, pojmenovávání zastávek není taková alchymie. Skladbu slov dokonce určují jasně nastavená pravidla.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV REDAKCE, ČTK

Jestliže nedávno, když si chtěli vodáci sjet Vltavu z Vyššího Brodu do Českého Krumlova, často vystupovali v zastávce Vyšší Brod, nikoli ve stanici Vyšší Brod klášter, která je prakticky součástí města, a tudíž nabízí pro turisty pohodlnější výchozí bod, respektive nástupní říční místo. Neznalí milovníci vodních sportů a turisté pak vystoupili uprostřed pustější osady Horní Mlýn. „Je to spíše rarita. Požádali jsme o změnu a se souhlasem obce se název přejmenoval na Herbertov,“ vzpomíná Jiří Kafka, ředitel českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD (ROC). Problémy prý měli hlavně přespolní.

Podobně zmatení mohou být i milovníci přírody, kteří se vypraví do údolí řeky Mže na Tachovsku. Vystoupí v Pavlovicích, ale sídlo se jmenuje Josefova Huť. Pavlovice jsou asi tři kilometry do strmého kopce. Změnou se však zřejmě nikdo zabývat nebude. „Lidé si na to zvykli a trampové to tu vesměs znají,“ tvrdí zdejší chataři. Ačkoli stanice leží na třetím koridoru a byla nedávno

rekonstruována, provoz se výrazně omezil. V místě zastavují jen osobní vlaky.

Rozhodnou úředníci

Jenže změnu nemůže prosadit jen tak někdo. A to ani samotný dopravce, kterým jsou České dráhy, nebo Správa železniční dopravní cesty. Například i ČD musí jít s oprávněnou a podloženou žádostí na místně příslušný úřad. „Název stanice či zastávky určuje vždy obec nebo městská část, na jejímž katastrálním území se zastávka nachází,“ cituje mluvčí SŽDC Marek Illiaš ze zákona o obcích. Obci totiž přísluší rozhodovat o názvech částí obce, ulic a jiných veřejných prostranství. Už od počátků veřejné dopravy úředníci vycházejí z obvyklých pojmenování místa či chtějí z logických důvodů propagovat určitou památku, aby pomohli turistickému ruchu. Rozhodnutí o názvu pak vydává Drážní úřad (DÚ). Žádost o změnu ale musí vždy obsahovat vyjádření, že SŽDC se změnou názvu souhlasí, dále to, že nový název splňuje podmínku jedinečnosti a pochopitelně i pravidla pravopisu. A stejně jako v minulosti se i dnes snaží úřa-

dy místa pojmenovávat podle názoru obyvatel nebo podle zdejších zvyklostí. Zkrátka jde o to, aby lidé věděli, kde a u čeho vlastně čekají.

Jména i po politicích

Už za Rakouska-Uherska, kdy u nás vznikaly první tratě a stanice či zastávky, se úředníci vždy přikláněli k obecným označením a místním názvům. Jenže naše země nebyla v minulosti národnostně zcela jednotná a zejména v příhraničních oblastech musely být na cedulích uvedeny dvojjazyčné názvy – na ryze českých úřadech si výjimku vymohly právě menšiny. Nyní je sice obvyklé využívat pojmenování v jazyce dané země, a to i v informačních systémech mezinárodní dopravy, výjimky však stále existují. Pokud tedy cestujete například ze švýcarského Curychu, je zajímavé poslouchat, jak rozhlas hlásí konečnou stanici „Pracha hlavní nadraží“ s německým přízvukem, ale pokud se vypravíte z Polska, uslyšíte v rozhlasu Czeski Cieszyn (Český Těšín) nebo Wedrynia (Vendryně). Kromě toho zastávky jsou v místech skutečně vyvedené dvojjazyčně.

NA BARVĚ ZÁLEŽÍ

Aby bylo skutečně na první pohled jasné, do které osady, obce či města jste přicestovali, fungoval do poloviny roku 1994 předpis, že název stanice na tabuli musí být vyveden v černé barvě a na bílém podkladu. Nikdo se však příliš nezabýval fontem, takže například za protektorátu se popisování řídilo předpisem pro nápisy názvů stanic a ukazatele cesty D 38 podle vzoru DR podle návrhu profesora Tobiase Schwalba v řezu patkovém i nepatkovém. Jejich typickým znakem bylo písmeno O tvořené kroužkem. Došlo i k drobným změnám v pravopisu – za zkratkami předložek německého ekvivalentu se nově nepsala tečka. Názvy pak zůstaly černé na bílém podkladu a černém rámu.

Dnes se udržuje technická norma TNŽ 73 6390 Nápisy názvů železničních stanic a zastávek, na niž se odvolává i vyhláška č. 177/1995 Sb. a po novelizaci respektuje evropský právní předpis 2008/164/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Nápisy názvů stanic a zastávek jsou tedy součástí orientačního systému a doplňují jednotnou orientaci cestujících a personálu. Nápisy v jednotné technické i výtvarné úpravě musí být umístěny v souladu s estetickými požadavky architektury budov, být trvale viditelné a čitelné ve dne i v noci. Nesmí být zakryty jinými informacemi, reklamou, zelení či výzdobou. Ale také platí, že osvětlení či přisvětlení nesmí mít rušivý vliv na zřetelné vnímání a jednoznačnost návštěví železničního provozu. Podle TNŽ je předešlý font typu Helvetica polotučná, která se ale v poslední době nahrazuje písmem Arial, jež se liší pouze v detailech. Evropská norma doporučuje font SansSerif, ten ale nemá běžně dostupnou českou diakritiku. ČD používají písmo ČD Fedra, respektive jeho řez je odvozený pro tyto účely. Vždy ale jde o bílé písmo na modrém podkladu s odstínem RAL 5010. Nynější znění platí od 1. 7. 1994.

Podobně dvojjazyčně se nádraží identifikovala i za druhé světové války, v dobách, kdy se z Československa stal protektorát Čechy a Morava. Tehdy byla veškerá pojmenování měst i obcí vedena i v němčině, což se přirozeně dotklo i názvů stanic a zastávek (Reichenberg Liberec). Novinky přinesly i vnitropolitické uspořádání a orientace na světové velmoci. Za komunistů tak bylo například nemyslitelné, aby se pražské hlavní nádraží jmenovalo po uznávaném státníku Wilsonovi. Zatracen byl i první československý prezident T. G. Masaryk, takže nejstarší pražské nádraží změnilo název na Praha-střed (viz box). Dalším příkladem může být Zlín, jenž byl v roce 1949 na počest stalinisty a socialistického prezidenta republiky Klementa Gottwalda přejmenován na Gottwaldov.

Samotnou kapitolu představují železničáři, kteří nejenže disponují svým proslulým žargonem, ale nebojí se „přelomit“ ani názvy stanic

V České republice je v provozu celkem 902 stanic a 1415 zastávek. Jejich seznam je průběžně aktualizován podle služební rukojeti SŽDC SR70 – Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Každá stanice kromě názvu disponuje i svým unikátním evidenčním číslem. V jízdním řádu tak můžete najít šestimístnou cifru (základem je pět čísel, šesté je kontrolní).



Stanice může změnit svůj název i krátkodobě, jako tomu bylo v Loďenicích během natáčení Ostře sledovaných vlaků.



Zlín v procesu přeměny na Gottwaldov

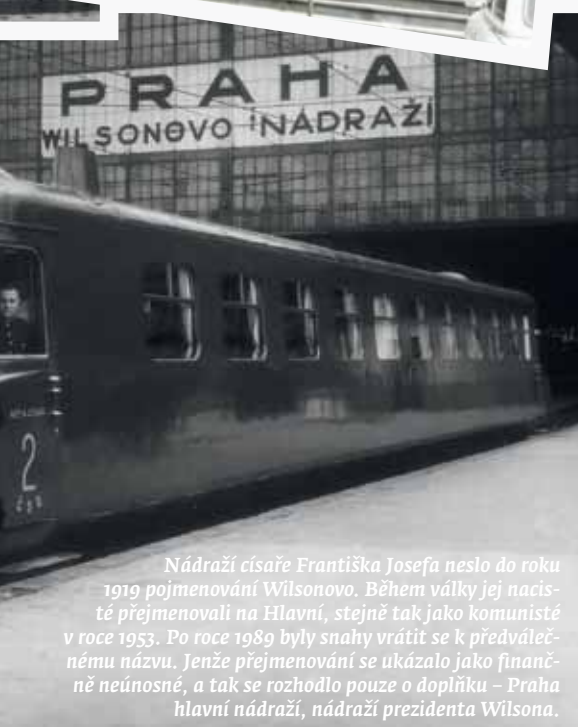
a zastávek. Tak třeba současné výhybně Praha-Vyšehrad s oblibou přezdívali Praha-Nusle. A katastrof jim dává za pravdu.

Hotovo i za měsíc

Všeobecně vzato, název stanice nebo zastávky je slovním označením, které se používá pro jasnou identifikaci v jízdních řádech, mapách, interních i veřejných dokumentech dopravce či správce infrastruktury anebo ve staničních hlášeních. Jasně zřetelný musí být například i kvůli hbitému vyhledávání spojení v mobilní aplikaci či na webu. „Název zastávky musí být vždy jedinečný,“ doplňuje mluvčí Illiaš.

Kupodivu proces změny jména může být poměrně rychlý. V první řadě musí jít z obce na Drážní úřad žádost. Ten zahájí správní řízení následované usnesením, že účastníci mají deset dní na vyjádření návrhů či stanovisek. DŮ posléze řízení ukončí s možností vyjádřit se





Nádraží císaře Františka Josefa neslo do roku 1919 pojmenování Wilsonovo. Během války jej nacisté přejmenovali na Hlavní, stejně tak jako komunisté v roce 1953. Po roce 1989 byly snahy vrátit se k předválečnému názvu. Jenže přejmenování se ukázalo jako finančně neúnosné, a tak se rozhodlo pouze o doplňku – Praha hlavní nádraží, nádraží prezidenta Wilsona.

k podkladům o rozhodnutí do pěti dnů. Proces je ukončen rozhodnutím, proti kterému je možné se do patnácti dnů odvolat. V případě hladkého průběhu je do měsíce hotovo. A cena? Těžko se vypočítává, neboť vychází z konkrétních požadavků. Ale například nepodsvícená tabule s názvem zastávky stojí od deseti do dvaceti tisíc korun. Konečná suma se vždy odvíjí od délky názvu, způsobu ukotvení tabule a samozřejmě počtu (na výpravní budově jsou až čtyři). Podle vyhlášky jsou pak další na každém ostrovním nebo poloostrovním nástupišti po zhruba 70 metrech a před vjezdem do stanice.

Složitý proces

Poslední slovo při přejmenování má vždy Drážní úřad. Vznik nové zastávky může nicméně iniciovat i SŽDC, třeba v případě modernizační tratí. V případě výstavby zcela nových zastávek a stanic se správce infrastruktury nejčastěji snaží zkrátit docházkovou dobu cestujících na zastávku, jelikož mnohde jsou některé stanice zcela mimo zástavbu. Dále zohledňuje návrhy obce, továren (Dobrovíz-A-mazon) nebo soukromníka. „K žádostem se vždy vyjadřuje odbor strategie ve vztahu k analýze dopravních proudů, k oslovení koordinátora dopravy příslušného kraje, případně vyjádření významného provozovatele drážní

NA HRANICÍCH STÁLE DVA NÁZVY

Jde spíše o výjimky, ale dvojjazyčné názvy stanic a zastávek lze na našem území stále ještě najít. V příhraničních oblastech s Polskem v Moravskoslezském kraji jich lze napočítat 12. Které to jsou?

- Český Těšín (Czeski Cieszyn)
- Vendryně (Wędrynia)
- Návší (Nawsie)
- Bocanovice (Boconowice)
- Hrádek (Gródek)
- Bystřice (Bystrzyca)
- Ropice zast. (Ropica przystanek)
- Třinec – Konská (Trzyniec – Końska)
- Třinec (Trzyniec)
- Třinec centrum (Trzyniec Centrum)
- Chotěbuz Kocobędz
- Mosty u Jablunkova (Mosty kolo Jabłonkowa)

dopravy,“ popisuje proces uvnitř SŽDC Marek Illiaš. Výstavba zastávky od zahájení projektových studií přes stavební řízení a vlastní realizaci trvá jeden až dva roky.

A když jde o velkou městskou aglomeraci či město s větším počtem zastávek? V takovém případě obvykle přichází na řadu název města či obce s typickým označením připojeným bez interpunkce za název. Například Bělá nad Radbuzou zastávka nebo Karlovy Vary dolní nádraží. Celý název stanice či zastávky pak ale může být tvořen i jménem města, spojovníkem a názvem nejbližší čtvrti (Praha-Holešovice) anebo kombinací obojího (Praha-Holešovice zastávka).

Změny napříč republikou

Celá problematika má ještě jedno neopomenutelné hledisko. Nové názvy totiž často reflektují průmyslový rozvoj dané oblasti. To se týká zejména místních názvů, což je případ nynější stanice Praha-Jinonice, která se bude v dohledné době přejmenovávat na Praha-Waltrovka.

Ze zcela jiného důvodu se změny v názvu brzy dočkají i cestující z Kařezu. Ten se kvůli upřesnění lokality změní na Kařez-Zbiroh a zcela nově bude vybudována zastávka Ostrava-Zábřeh. V současné době je v provozu 902 stanic a 1 415 zastávek. „Seznam zastávek je aktualizován podle služební rukovjeti SŽDC SR70 – Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Aktualizace je prováděna s každou změnou jízdního řádu,“ dodává Illiaš. ◆

ABY HLAVA ZABOLELA A BIZARNOST SE UKÁZALA

Názvy stanic a zastávek začínající na písmeno L mohou leckomu poplést hlavu. Lhot je sice jenom šest, ale to počítáme pouze ty tarifní body, která mají slovo „Lhota“ na začátku – s přívlastkem jich najdete výrazně více. Navíc ještě existují tři Lhotky. Od písmene L v jízdním řádu také nalezneme dva Lužce, dvě Lužné, dvě Luby, dva Luhy, tři Louky, dvojce Luka, Loukov i tři Loučné, čtyři Lomy, tři Lomnice, pět Lipových, tři Lípy. Často se plete Lidečko s Ledečkem a Ledečkami, případně Libochovice s Libošovicemi a Libochovany anebo Libějovice a Libějice, resp. Liběšice. Na trati 090 se nachází Lukavec, na trati 040 Luková a na trati 270 zase Luková u Rudoltic v Čechách.

Nejen nad „elkem“ se můžeme v případě problematiky pojmenování stanic pobavit. Bizarních zajímavostí je řada. Tak třeba nejdelší název zastávky najdeme v jižních Čechách, posuďte sami: Kamený Újezd u Českých Budějovic zastávka. Nic si ale nezadá s Hradcem Králové-Slezským Předměstím nebo Jindřichovem ve Slezsku státní hranici. Nejkratší je potom Aš nebo Bor (na Tachovsku).



Na okruh zavítalo i metro pro Peru

Počátek léta byl ve ZC Velim ve znamení velkého zájmu o zkoušení nejrůznějších vozidel. Na zkušebním okruhu v Cerhenicích se střídaly španělské, italské, slovenské či tuzemské lokomotivy či jednotky. Objevila se dokonce i souprava metra pro jihoamerickou zemi Peru.

DANIEL LOS, VEDOUcí ŽJO | FOTO: JIŘÍ NAVRÁTIL



Po nějaké době nad nádvořím ve ZC opět zavlály vedle sebe italská a španělská vlajka. Španělský Stadler pokračoval ve zkouškách elektrické lokomotivy UK DUAL, která je vybavena i pomocným diesellovým motorem. Během celého dvou a půl měsíčního období se podařilo splnit dva hlavní cíle – byly provedeny zkoušky související s homologací vozidla a dále, s využitím zátěžového vlaku o hmotnosti 1 500 tun a pomocné motorové lokomotivy ER20, byly testovány a nastavovány výkonné parametry, trakční a brzdové charakteristiky v různých podmínkách, řízení spotřeby diesellového motoru při provozu v nezávislé a elektrické energie při provozu v závislé trakci. Jelikož se jednalo o první duální lokomotivu, kterou Stadler ve svém závodě ve Valencii vyrobil, bylo také nutné provést validaci nových funkcionalit řídicího softwaru.

Exotický zákazník

Vzdušnou čarou cca 1 400 km od závodu Stadleru ve Valencii se nachází výrobní závod společnosti Hitachi Rail v jihoitalském Reggio di Calabria. A právě odtud do Cerhenic dorazilo šest vozů úplně nové jednotky. Zákazník tentokrát zvolil ne úplně tradiční způsob přepravy, kdy byly jednotlivé vozy jednotky dopraveny ve dvou fázích na silničních trailerech a ve ZC složeny na koleje a spojeny. Mezi příjezdem prvních tří vozů a zbylé části uplynulo více než půl měsíce, přesto na konci června byla celá jednotka připravena ke vstupním zkouškám a následně začátku všech plánovaných testů.

Poněkud exotický je budoucí provozovatel této nové jednotky. Zakázku získal italský výrobce od Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a souprava bude jezdit v jihoamerické Limě, hlavním městě Peru. Jed-

ná se v podstatě o bezobslužné metro, každá ze souprav je sestavena ze šesti vozů, z nichž čtyři jsou motorové a dva běžné, celková délka je 107 metrů, maximální provozní rychlost je 80 km/h, zkoušky ve ZC Velim jsou plánovány do maximální rychlosti 90 km/h. Celkem bylo objednáno 42 souprav, které budou zajišťovat přepravu cestujících na dvou právě budovaných linkách limského metra.

Projekty holdingu Škoda

Od začátku května se naplno rozeběhly zkoušky nové lokomotivy s typovým označením 109E3, která se bude v národním značení honosit číslem řady 102 DB. Určena je k vozbě šestivozových netrakčních jednotek na trati z Norimberku přes Ingolstadt do Mnichova, z prvních písmen těchto bavorských měst vzniklo označení NIM Express. Ve ZC Velim bylo zahájeno období zkoušek před započítáním samotného procesu schvalování. V tomto období se dohládují parametry vozidla tak, aby odpovídaly projektovaným parametrům a rovněž požadavkům norem a předpisů. Jednotka bude složena z dvoupatrových tlakotěsných vozů tří typů – řídicí, vložný a koncový vůz.

Při zkouškách lokomotivy 102.001, k níž se v červnu přidala 102.002, byly použity jako pomocné lokomotivy osvědčené třistaosmdesátky ČD, nejvíce se na okruhu vracely stroje 380.001, 380.0067 a 380.010, aby simulovaly zátěž během prvních krůčků jejich poněmčených sester. V týdnu od 20. do 24. června se pod taktovkou specialistů Škoda Transportation odehrála část poslední fáze zkoušek lokomotiv řady 380 ČD. Národní dopravce propůjčil k těmto zkouškám zmíněný stroj 380.001. Jízdní zkoušky posloužily k ověření možnosti implementace změn vlakového zabezpečova-

če MIREL. Nechyběly ani projekty společnosti Pars nova, například vozy původní řady Brmz určené na linku z Prahy do Hamburku.

Ostatní projekty a zkoušky

Aktivní byla také trnavská ŽOSka, která vyslala k hlukovým a brzdovým zkouškám hned čtyři typy nákladních vozů – vysokostěnný Eamnos, plošinový vůz Smnps, nízkostěnný vůz na přepravu štěrku Fans a dvounápravový plošinový vůz Kgs.

Na konci června společnost ŽOS Vrútky provedla zkoušky lokomotivy 180.018 po opravě. Lokomotiva patří českému dopravci TSS Cargo, jedná se o dvousystémový stroj z produkce Škoda vybavený stejným napájecím systémem 3 kV a střídavým systémem 15 kV/16 $\frac{2}{3}$ Hz, původně byla provozována německým dopravcem DB. A právě ověření funkčnosti tohoto německého systému bylo hlavním cílem pobytu ve ZC Velim.

V květnu se na okruhu dvakrát objevila jednotka řady 680 Pendolino. Nejprve se 4. května odehrála zkušební jízda kompletní jednotky 680.001 po vyvazovací opravě. Normálně by po uvedení této jednotky zpět do provozu následovalo stažení další pro tento vyšší stupeň opravy, ale od nehody ve Studénce v červenci 2015 mají České dráhy v provozu pouze šest celých souprav a pět nepoškozených vozů z nešťastné trojky. Proto se vždy dva vozy z následující jednotky určené na vyvazovací opravu spojí s pěti vozy trojky. Drážní úřad ale nařídil provedení jízdní zkoušky v rozsahu TBZ, neboť soupravy Pendolino byly schvalovány jako celek, nikoli jako jednotlivé vozy. Proto přijela 19. května do ZC kombinace jednotek 680.002 (2 vozy) a 003 (5 vozů), aby po úspěšném absolvování zkoušky mohla vozit cestující. ◆

Z Bratislavy do Žiliny brzy stošedesátkou

Na páteřní části slovenského národního koridoru z Bratislavy do Žiliny stavbaři v dohledné době dokončí stavební práce a vlaky tudy začnou projíždět podle nového systému. Díky modernizaci je ve hře zvýšení rychlosti na většině úseků na 160 km/h už v roce 2018. Nějakou dobu se rovněž hovoří o dlouhodobé koncepci s názvem „Cílový grafikon 2020“, který pomalu nabývá konkrétních rysů.



MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Slovenský dopravce Železniční společnost Slovensko (ZSSK) v novém konceptu počítá s provázaností vlaků dálkové a regionální dopravy, optimalizací jízdních dob a s přestupními vazbami v uzlových stanicích. Nedílnou součástí jsou i oběhy vlakových souprav. Základem konstrukce cílového grafikonu je zachování provázanosti vlaků dálkové dopravy Povážím a Pohroním s prioritní trasou Bratislava - Košice. Návrh počítá s dvouhodinovým intervalem rychlíků dnešní číselné řady 600, které by ve špičkách pracovních dnů mohly jezdit v traťových úsecích Bratislava - Žilina, potažmo Poprad - Košice v půlených intervalech, tedy jednou za hodinu. Základem celého nového konceptu je zvýšení maximální rychlosti na 194 kilometrů dlouhém traťovém úseku Bratislava - Žilina na 160 km/h.

Do Púchova je hotovo

A jaký je současný stav? Modernizace národního koridoru je prozatím dokončena z Bratislavy do Púchova s výjimkou úseku Zlatovce - Trenčianska Teplá. Stošedesátkou mohou vlaky jezdit reálně na 114 kilometrech mezi stanicemi Bratislava-Rača a Zlatovce. Na trase byl kompletně vyměněn kolejový svršek a zaveden evropský zabezpečovací systém ETCS. Zrychlení na nejdůležitější slovenské tra-

se musí být systémové, to znamená, že vyšší rychlost je nezbytné garantovat u všech rychlíků, nikoli jen u poměrně části, jako je tomu v současné době. ZSSK ale prozatím nemá dostatek lokomotiv, které jsou schopné jezdit rychlostí 160 km/h a současně mají zabudovaný systém ETCS. Pro regionální dopravu disponuje slovenský národní dopravce devatenácti patrovými elektrickými jednotkami, z čehož desítka je již vybavena ETCS. Tyto vlaky se prozatím nemohou používat v dálkové dopravě z Bratislavy do Košic, protože jsou vázané na podmínky z Eurofondů, z nichž byly financovány. ZSSK navíc řeší ještě pořízení vozů druhé třídy, které mají oddíly pro přepravu jízdních kol.

Chybí vhodné lokomotivy

Na vedení „šestistovkových“ rychlíků je možné v současnosti využít pouze devít lokomotiv, což by při potřebě osmi strojů znamenalo, že v záloze zůstane pouze jeden stroj. To je kriticky málo. Ke všemu jde o pětáctýřicet let staré lokomotivy řady 350, které jsou poruchové a také už dávno za zenitem své slávy. A navíc byly z eurofondů nakoupeny dva kusy řady 381 (obdobu české řady 380), včetně souprav push-pull. Byť by se tyto soupravy daly využít v dálkové dopravě, není to možné, protože podmínkou financování z fondů Evropské unie byl jich provoz v regionální dopravě.

Slováci však nesedí s rukama v klíně, a tak je stošedesátka na koridorové trati reálná počínaje jízdním řádem 2018, přinejmenším z Bratislavy do Púchova, a naopak v ideálním případě až po Dolný Hričov, jenž se nachází již v žilinské příměstské aglomeraci. ZSSK plánuje nákup nových lokomotiv s ETCS a minimální rychlostí na 160 km/h, přičemž první stroje by se mohly objevit na trati již v roce 2018. Modernizací by měly projít i osobní vozy Bdtmee, v nichž by měly vzniknout oddíly na přepravu jízdních kol. A nakonec je i možné, že by se na celé trase z Bratislavy do Žiliny mohly časem využívat v rychlé regionální, resp. meziregionální vozbě i zmiňované soupravy push-pull nebo elektrické patrové jednotky, které jsou schopné jezdit maximální rychlostí 160 km/h.

Rychlost na 160 km/h z Bratislavy do Žiliny bude mít velký význam nejen pro cestující veřejnost, ale pochopitelně i z marketingového hlediska. Skončí tím nekonečné výluky související s modernizačním koridorem, a navíc se až o půl hodiny zkrátí cestovní doba mezi slovenskou metropolí a Žilinou.





Výsypné vozy řady Sa ČSD

V další recenzi modelů se budeme věnovat trojici vozů řady Sa v barvách někdejších ČSD od výrobce Tillig ve velikosti TT. Jedná se o limitovanou edici pro Davida Struppa (DS MODEL), který modely pro účely recenze zapůjčil.

MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Podruhé světové válce zůstalo na československých kolejích mnoho železničních vozidel, jejichž původ byl převážně v předválečném Německu. Mimo jiné i krátké čtyřnápravové výsypné vozy OOt Saasbrücken, které se u nás v provozu udržely bezmála třicet let. Pod značkou ČSD jich jezdilo několik desítek a toho času je bylo možné potkat ve vlacích sestavených z vozů různých druhů. Po několika německých verzích vyrobila firma Tillig ve velikosti TT tyto modely jako trojici vozů řady Sa ČSD (dva červenohnědé a jeden šedý), samozřejmě s různými provozními čísly.

Konstrukce je překvapivě jednoduchá, což však neznamená, že by modely byly odbyté. Naopak, po funkční i vzhledové stránce jsou velmi povedené. Skříň vyššího vozu je ze dvou hlavních kusů – ze základního spodního dílu a na něm nasazených dovnitř zkonstruovaných bočnic. Nižší vozy mají skříň jednodílnou. Pokud někdo čeká funkční odklopné boční stěny jako u původního modelu OOt Zeuke/BTTB/Tillig, bude zklamán. Nic se neodklápí, vysypat případný náklad lze pouze ručně. Ale ruku na srdce, jak velké procento modelářů tuto možnost skutečně využívá? Zde alespoň „nestráší“ plechové jazýčky sloužící k odklápění stěn na výsypce.



Na skříni jsou doplněny nárazníky (pravý vypouklý, levý plochý), madla s držáky koncovek na obou čelech a plošina. Na bočnici je velmi hezky a plasticky znázorněna též mřížka na dokumenty. Jako doleповací díly nalezneme v krabici pod blistrem univerzální rámeček s háky šroubovky, brzdovými hadicemi a topnými spojkami. Manuál v němčině je rovněž příložen. Zespodu skříně

výrobce pro dosažení patřičné hmotnosti vlepil kovovou kulatinu o průměru cca 3,5 mm a délce zhruba 60 mm.

Rám a jeho uchycení jsou řešeny rovněž zcela jednoduše. Na skříni drží díky zasazení nad ploché čepy nárazníků, které skrz stěnu vstupují do vnitřku skříně. Rám je pružný, při vyjímání a vkládání se musí trochu prohnout. Lehce vyskočí i zaskočí a drží dobře. K samovolnému vypadávání v žádném případě nedojde.

Kinematika u modelu je řešena poněkud jinak, než jsme zvyklí u většiny čtyřosých nákladních vozů tohoto výrobce. Přímo v rámu je kulisa, v níž se kinematika pohybuje. Zpět do střední polohy ji tlačí malá pružinka opřena o čep. Mezera mezi nárazníky vzájemně spojených vozů činí 1,3 mm. V oblouku o poloměru 310 mm jsou od sebe nárazníky na vnitřní straně vzdáleny cca 0,5 mm. Šachta na kinematice je vertikálně posuvná, což je velké plus. Výška spřáhel u modelů občas není úplně ideální a modelář nemá možnost rozdíly mezi různými vozy nijak korigovat, což u tohoto modelu lze.

Povrchová úprava nemá chybu, nápisy jsou ostré a do posledního písmenka čitelné. Dojem trochu kazí spojení spodního a vrchního dílu skříně na vyšším voze, je dosti viditelné, a to především na čelech, kde je v místě spoje rovina. Na bočnicích spoj vychází do ohybu, díky čemuž není tolik výrazný, zřetelný je však také. Zde platí stejné pravidlo jako v jiných případech, tedy že je potřeba „mít kliku“ na dobrý exemplář, neb co kus, to originál. U mého modelu Fad155 DB spoj v bočnici tolik viditelný není.



HODNOCENÍ

Jednoduchá, ale dokonale funkční konstrukce modelu, precizní povrchová úprava, bezchybná jízda, spojení takřka nárazník na nárazník – to jsou pozitiva, která jsou vidět na první pohled. Kromě těchto vlastností mě mile překvapilo i balení modelu. Nedodává se ve zbytečně dlouhé krabici, nýbrž v rozměrově celkem odpovídající. Místo polystyrenové výstelky byl použit plastový blistr, což také vítám, neboť je model lépe chráněn. Toto malosériové provedení vozů je navíc povrchově pečlivěji zpracováno (barva plošinek, madel, kol výsypek) než sériové modely. Malým a asi jediným nedostatkem je viditelný spoj mezi díly skříně u vyššího vozu, který se může lišit kus od kusu.

Najde se zde i pár vzhledových drobností, jimiž se modely liší od sériového provedení. Jednak jsou to madla barvená spolu se skříní. Madla u většiny modelů zpravidla nemají úplně stejný odstín jako skříně, neboť bývají řešena jako výlisek z nebarveného plastu, a v takovém případě je jen stěží možné se barevně 100% shodnout se zbytkem skříně. Zde to výrobce na žádost zadavatele vyřešil nástřikem až po instalaci madel (proč ne i u běžných modelů?).

Druhou perličkou je nabarvené kolo výsypek na straně plošinky, což vynikne zejména na šedém voze, a nabarvené plošinky na červenohnědých vozech. Na spodku rámu nechybí ani označení brzdového mechanismu a vzduchových válců. Skutečná délka mode-



- povrchová úprava vč. barvených doplňků
- výborné jízdní vlastnosti
- velmi malá mezera mezi nárazníky spojených vozů

- viditelný spoj na skříně vyššího vozu



lu přes nárazníky je 83,2 mm, což s minimální odchylkou odpovídá deseti metrům předlohy. Po přepočtu vychází přesně 9.984 mm. Při zjišťování hmotnosti váha ukázala 22 g u nižších, respektive 25 g u vyššího vozu, normou udaná hmotnost 21 g je tedy překročena pouze zanedbatelně. Jízdní vlastnosti jsou perfektní, vůz jede opravdu velmi lehce. Na kolejích klade minimální odpor, přestože dvojkolí jsou uložena pouze v plastu. Ten je však houževnatý a nehrozí jeho brzké opotřebení. Též na plechovém kolejivu o poloměru 286 mm je jízda bezproblémová, a díky malé délce vozu s přehledem zvládají i „vlečkový“ poloměr 267 mm. ◆



ZÁVĚR

Dobře by vypadal delší ucelený vlak z těchto vozů, ale podle informací uvedených v úvodu jezdily vozy spíše jednotlivě v různorodých nákladních vlacích. Ovšem z hlediska modelářské licence si může na kolejišti modelář provozovat, co se mu zlíbí. Protestovat by snad mohla jen peněženka, neboť při ceně vyšší než 800 Kč a počtu řekněme deseti vozů v ní nastane celkem slušný průvan. Vzhledem k účelu, kterému vozy sloužily, by určitě stálo za to je opatřit pěknou „uhelnou“ patinou. Ta jim dodá mnohem reálnější vzhled, který ještě více podtrhne doplněný náklad uhlí.

Výherci soutěže z č. 21 na téma Zeuke

Správná odpověď na otázku „V jakém roce představil na veletrhu v Lipsku tento výrobce první dárkové soupravy“, je b) 1958. Rodinnou vstupenku (2+2) do Domu vláčků na pražských Petřinách a knihu Kolejiště našich modelářů získávají Přemysl Vedra, Jihlava, Pravoslava Martínková, Hradec Králové a Richard Donát, Praha 10.

JUNGFRAUBAHN: Vlakem snadno až do oblak

Kdo z cestovatelů by neznal Jungfraubahn – nejvýše položenou železnici v Evropě. Na tuto jedinečnou ozubnicovou dráhu je ale nutné se nejdříve dostat postupně dvěma na sebe navazujícími úzkorozchodnými železnicemi, což samo o sobě je velkým zážitkem. A kdo má rád tradici a historii, neměl by opomenout si při cestě zpět z kopců ještě absolvovat jízdu více než stoletou elektrickou mašinkou na Schynige Platte.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Cestu na nejvýše položenou železnici v Evropě je dobré mít předem naplánovanou a hlavně doufat, že se počasí nezkaží. Mně nahrál letošní začátek září, jenž byl téměř slunečný a úplně bez deště. To, co se jeví dole v nížině idylicky, se o několik tisíc metrů výše může dramaticky změnit. V den „D“ jsem ale měl opravdu velké štěstí – to mně potvrdila i moje průvodkyně Sandra ze společnosti Jungfrau-bahnen. Mimochodem tato firma zastřešuje řadu dopravců celé sítě krásných vysokohorských úzkorozchodných železnic.

Je půl šesté ráno a já nevěřícně zírám na absolutní tmu za hotelovým oknem. Na ulici ani živáčka. Sbíhám dolů k recepci, kde mě čeká usměvavá průvodkyně ve sportovním. Svižným krokem kráčíme ztichlým městem k centrálnímu nádraží Interlaken - Ost. Po nezbytných pár záběrech nasvíceného vlaku společnosti Berner Oberland - Bahn (BOB) nasedáme. Pět minut po půl sedmé se dává do pohybu.

První přestup v Lauterbrunnenu

Modrožlutá souprava se po dráze o rozchodu 1 000 mm pohybuje poměrně svižně a rychle stoupá ke stanici Zweilütschinen, kde se nachází depo společnosti BOB. Tam se vlak dělí na dvě části – přední jednotka pokračuje do Lauterbrunnenu a zadní naopak do Grindelwaldu. S průvodkyní zůstáváme v přední části. Zatím jde o jakousi železniční „rozvíčku“, protože mezi Interlakenem a Lauterbrunnem vlak překonává převýšení pouhých dvě stě metrů. Krátce před sedmou ranní dojíždíme do přestupní stanice Lauterbrunnen, odkud odjíždějí jak vláčky společnosti BLM do Mürrenu, tak především dlouhé zelenožluté soupravy firmy Wengernalpbahn (WAB). Tyto vlaky ale



jezdí na ještě užším rozchodu – pouhých 800 milimetrech a ozubnici typu Riggenbach.

Seznamuji se se strojevedoucím Peterem, s kterým budu v kabině trávit celou cestu až do stanice Kleine Scheidegg. Na této trase na necelých deseti kilometrech překonáme celkem 1 200 výškových metrů. Při odjezdu z Lauterbrunnenu míváme nejprve jedno ze tří dep společnosti WAB – další dvě se nacházejí ve Wengenu a Grundu, a po chvíli už začínáme šplhat směrem k Wengenu, městečku, kam je zakázán vjezd autům. Pomalu svítá a vrcholky čtyřtisícovek začínají ozařovat první ranní sluneční paprsky. Za stanicí Wengernalp se před

námi objeví trio horských velikánů – zleva Eiger s výškou 3 970 metrů, uprostřed Mönch, neboli Mnich, který je o 37 metrů vyšší a vpravo se pak majestátně vypíná Jungfrau se 4158 metry. Přesně po 43 minutách jízdy dojíždíme na konečnou na Kleine Scheidegg, kde se loučím s vlakovým personálem a s prvním nedočkavými turisty mířím k Jungfraubahn. Ta nás zaveze do nejvyšší evropské stanice.

Vzhůru do řídkého vzduchu

Přestupní stanice obklopená hotely a restauracemi je ráno takřka prázdná, což je jev podle zaměstnanců železnice dosti neobvyk-





lý. Jungfraubahn je totiž jedním z nejčastějších cílů turistů z celého světa a bývá tam leckdy rušno jako na Václaváku. To se potvrdí při zpáteční cestě. Přestupujeme do červenožluté soupravy společnosti JB, která provozuje své vlaky na metrovém rozchodu na 9,34 kilometru dlouhé ozubnicové dráze s ozubnicí typu von Roll a trolejovým střídavým napětím 1125 V 50 Hz. Navazující železnice společnosti WAB jsou naopak napájeny stejnosměrným napětím 1500 V. Společnost JB je kolejově oddělena od žlutozelených vlaků, neboť ty, jak bylo řečeno, jezdí na užším rozchodu. To již ručičky na nádražních hodinách ukazují přesně 8.00 a my se dáváme do pohybu. Vlak vede sympatická strojvedoucí Sára, s níž rozvinu diskuzi na téma ženy na železnici. Sára s úsměvem říká, že u firmy jezdí ještě další tři ženy a všechny jsou mužskými protějšky respektovány.

Vlaky na Jungfrauoch jedou první dva kilometry horskou krajinou a za stanicí Eigergletscher, kde se nachází malé depo, vjedou do sedmikilometrového tunelu. V nácestných zastávkách Eigerwand a Eismeer cestující mohou na pár minut vystoupit, aby se pokochali ve skalních galeriích úchvatnými pohledy na hory a údolí plné celoročního sněhu. Po 52 minutách elektrická jednotka dojíždí na konečnou stanicí Jungfrauoch v nadmořské výšce 3454 metrů. S průvodkyní Sandrou se vydáváme na krátkou exkurzi po ledovci a využíváme i nejrychlejší švýcarský výtah k observatoři Sfinx, která se nalézá ve výšce 3571 metrů. Ve vyrubaných chodbách mě upoutá nejen expozice, která je věnovaná samotné stavbě železnice, ale především Ledový palác, kde je k vidění řada uměleckých artefaktů vytvořených z ledu. Pomalu se vydáváme ke stanici na cestu zpět. U nástupiště se zastavíme u busty švýcarského podnikatele Adolfa Guyera-Zellera, který inicioval postavení této železnice. Při stavbě samotné zahynula řada italských minérů, a dokonce sám Guyer-Zeller se otevření nedožil. Nicméně dráha, která byla otevřena 1. srpna 1912, byla hned od počátku zisková a tak tomu je i dodnes.

Dolů a zase nahoru

Před námi je ale ještě kus cesty, takže v pokročilejším dopoledni nastupujeme do jedné z takřka prázdných souprav – není divu, v tu dobu se turisté naváží především nahoru, a směřujeme na exkurzi do depa společnosti Jungfraubahn do Kleine Scheideggu. Prohlédnout si mohou jako se provádí velká oprava na starším elektrickém motorovém voze řady BDhe 2/4 z druhé poloviny 50. let. Nahlédnu i do historické soupravy z roku 1915 a obdivuji i sněhový pluh, který je umístěn na jednom ze starších motoráků. V zimě, pokud sněží, prý musí pluh jezdit před každým spojem do Eigergletscheru a zpět. Po chvíli už na nás čeká opět zelenožlutá souprava společnosti WAB, s níž deseti až patnáctikilometrovou rychlostí klesáme až do městečka Grund, kde je jedno z dalších kolejových dep. Úvratí se pak za chvíli vyšplháme o sto metrů výše do turistického letoviska Grindelwald, kde si všichni musí přestoupit na modré vlaky BOB jedoucí už přímo zpět do Interlakenu.

My se ale rozhodujeme, že si nenecháme ujít ještě jednu železniční atrakci, kterou není nic jiného než ozubnicová dráha na Schynige Platte, která začíná v nácestné stanici Wilderswil na předměstí Interlakenu. Tato „osmistovka“, neboli dráha na rozchodu 800 milimetrů, společnosti SPB překoná výškový rozdíl 1400 metrů na trase dlouhé 7,26 km za 52 minut. Zdá se vám to dlouho? Na to, že na trati jezdí elektrické lokomotivy z let 1910 až 1914 to zase tak špatný výkon není. Úžasné stroje s dobovými vagony a dřevěnými sloupy trakčního vedení evokují staré dobré časy... Cestou nahoru se před cestujícími otevírá úžasná panoráma s Thunským a Brienzským jezerem a na konečné stanici lze obdivovat neotřelou alpskou botanickou zahradu. A aby všeho nebylo dost, tak čtyřikrát za léto vyjíždí po této strmé dráze také parní vlak. Tím ale už náš celodenní výlet končí a pomalu se vydáváme plným vláčkem dolů do údolí a v mysli zůstávají jen nádherné vzpomínky...

ŠOTOINFO

Akciová společnost Jungfraubahnen zastřešuje několik železničních společností na tratích – BLM, BOB, JB, SPB, WAB. Samotná Jungfraubahn (JB) je ozubnicovou a nejvýše položenou železnicí Evropy o rozchodu 1000 mm. Spojuje Kleine Scheidegg v nadmořské výšce 2061 metrů, kde se nachází hlavní depo a dílny, se stanicí Jungfrauoch ve výšce 3454 metrů na trase dlouhé 9,34 km. Napětí v síti je střídavé 1125 V 50 Hz. Pobočné depo je v Eigergletscheru. Letos byl vozidlový park doplněn 12 novými jednotkami Stadler řady Bhe 4/8.



Zašlou slávu drah připomínají pomníky

Když se řekne dráha, snad každý si vybaví železnici. Někdo možná na druhé místo zařadí tramvaje. O dopravu cestujících se staraly i magnetické dráhy. Na světě navíc existují nejenom pozemní, ale také nadzemní, podzemní nebo automatické dráhy s kabinami, trolejbusové, případně lanové. A právě na počest mnohých z nich vznikly drážní pomníky.



Pomník na první trolejbusovou dráhu a její první vozidlo byl zhotoven v běloruském Minsku, kde se tento dopravní prostředek rozjel do ulic v roce 1952.



Snímek tramvajového pomníku před budovou dopravního podniku v polské Jelení Hoře (Jelenia Góra) byl pořízen 12. 9. 2001 a připomíná zašlou slávu zdejší úzkorozchodné tramvajové sítě, která fungovala do dubna roku 1969.



Snímek pomníku v železniční stanici Vác z roku 1979 je připomínkou parního provozu na maďarských železničních tratích.

JAN DVOŘÁK

FOTO: AUTOR, SBÍRKA AUTORA, ARCHIV DANIELA NOVÁKA, EVA SKÁLOVÁ

Dráha či dráhy odjakživa něco spojovaly, vedly odněkud někam se záměrem něco nebo někoho dopravit, respektive přepravit do cíle. A protože se osvědčily a byly důležité snad ve všech obdobích po celém světě, začaly se i jim stavět pomníky, například když jejich vozidla či samotná dopravní tělesa přestávala fungovat, a to ať z důvodu opotřebení, náhlé nerentabilnosti či rekonstrukce.

Namátkou zmíněné drážní pomníky vypovídají o drážní historii, čímž je myšlena informovanost návštěvníků měst, obcí a krajů o místní drážní přepravě lidí nebo zboží, nikoliv tedy monumenty vypovídající o bojích, osvobozeních či neštěstích. Drážní pomníky byly vždy vystaveny k úctě vozidel nebo k uctění pamětihodnosti drážního tělesa.

Jedním z takových fenoménů u nás se stalo zabudovávání kolejnic nebo staničních sloupků po zrušených tramvajových provozech či některých jejich úsekců do vozovek a na chod-



Železniční trať do Dolních Kralovic byla zprovozněna z Vlašimi přes Trhový Štěpánov roku 1902. Dne 31. 5. 1975 byl na ní zastaven provoz do Kralovic v souvislosti s ukončením platnosti grafikonu vlakové dopravy 1974-75, a to spolu s výstavbou vodní nádrže na Želivce i se zatopením městečka a trať se ukončila ve Štěpánově. Dnes již málokdo ví, že dříve byly zastávky v Dubějovicích, Sedmpánech, v Keblově či Borovsku. Starousedlíci na vlak stále vzpomínají, a tak jeden železniční kilometrovník byl několik stovek metrů od bývalé trati u zastávky Sedmpány památně usazen na návsi v této obci. Teď u něj zastavují autobusy.

níky měst nebo i drátů jako troleje po zrušených dráhách trolejbusových. Tato města na drážní dopravu už jen vzpomínají s nostalgii – Bohumín, Jablonec nad Nisou, Jihlava, Liberec, Praha či Ústí nad Labem. Zde najdeme pomníky provozu již zrušených drah nebo jejich částí.

Fenomén i za hranicemi

A podobně je tomu i ve světě. U našich blízkých sousedů vznikly zajímavé velké monumenty. Například v německém Klingenthalu, v idylické krajině Krušných hor poblíž hranic s Českou republikou, byla v místech, kde dříve fungovalo depo zdejší elektrické dráhy (zrušena 4. 4. 1964), postavena jako pomník tramvajová souprava elektrického a vlečného vozu. Ve slovenském Zvolenu zase vyrostl zřejmě největší železniční pomník na světě – opancéřovaná parní lokomo-



Historický a novodobý snímek nejvýše položeného drážního pomníku v Česku vznikl ve výšce téměř 1 300 m nad mořem. Jeho historie se začala psát v roce 1928, kdy byla zprovozněna visutá kabínová lanová dráha se dvěma pevnými kabinami pro 30 osob z Janských Lázní na Černou horu v Krkonoších. Po padesáti letech provozu začala lanovka dosluhovat (byla nejstarší horskou dráhou tohoto typu v celé republice) a v roce 1981 byla zrušena a nahrazena modernější kabínkovou lanovkou vedenou z lázní jinou trasou. Zasluhou bývalého náčelníka lanovky ing. Komance zůstal ze staré lanovky stát na Černé hoře předposlední podpěrný sloup č. 8, který byl od února 1998 po dvouměsíčním zkušebním provozu zpřístupněn veřejnosti jako rozhledna a zároveň se stal kovovým pomníkem této dráhy. Výška věže je necelých 26 m, vyhlídková plošina dosahuje výše 21 m a zpřístupňuje ji točité schodiště se 106 stupni. Kruhový výhled umožňuje pohled na Ještěd, Bezděz, Trošky, České středohoří, Polabí, elektrárnu Chvaletice, Kunětickou horu, Českomoravskou vysočinu, Orlické hory, Jeseníky s Pradědem, Králický Sněžník a Krkonoše se Sněžkou.



Parní lokomotiva Miner vystavená v Reykjavíku jako pomník je památkou na jedinou kdysi fungující železnici na Islandu. Byla tu asi 12 km dlouhá úzkorozchodná trať pro dopravu stavebního materiálu pro reykjavický přístav. Jezdily na ní dvě parní lokomotivy Pionér a Miner zkonstruované v roce 1892 v Německu. Když se dokončil v Reykjavíku přístavní vlnolam, byly koje rozebrány a lokomotiva Miner, která vozila kámen, tu zůstala jako pomník.



Drážní pomník před železniční stanicí Ružomberok v srpnu roku 1971. Parní lokomotiva řady U 37.006 přišla na trať do Korytnice v roce 1921 z Jindřichova Hradce. Když v srpnu roku 1958 dorazily do Ružomberoku čtyři diesellové lokomotivy T 47, začalo se smrákat nad párami do Korytnice. Zmíněný stroj U 37 jezdil až do ukončení parního provozu (rok 1959) a pak byl odstaven. Za nějaký čas se objevil na pomníku před staniční budovou Ružomberok, kde stojí dodnes. Stroj vyrobila firma Lokomotivfabrik Krauss

z rakouského Lince roku 1898. Trať do Korytnice je již několik desetiletí zrušená a náš snímek je ještě z doby pravidelného provozu. Na snímku vpravo je vidět vlečný osobní vůz před odjezdem po 760 mm širokém železničním rozchodu do nitra slovenského údolí mezi horami Velké Fatry a Nízkých Tater.

A nakonec česká zvláštnost: tzv. „Pomník železnice“ byl vybudován u obce Sebranice v místech, kudy měla vést železniční trať spojující Litomyšl a Poličku. U obce Sebranice mělo být nádraží u kapličky, ale trať projektovaná od roku 1910 se nepodařilo zestavět. Dne 28. 9. 2007 byl odhalen a vysvěcen pomník této už neexistující trati, který vybuvoval Spolek archaických nadšenců.

tiva s několika vozy – na počest Slovenského národního povstání za 2. světové války.

Pomníky s vozidly se víceméně stavěly v blízkosti dep a vozoven, nádražních budov, ale i třeba vleček – lomových či cukrovarnických. Některé pomníky ovšem po čase zanikly. Stalo se tak například kvůli korozi na daném exponátu, poničení pomníku vandaly, odstranění vozidla kvůli jeho renovaci a opětovnému zprovoznění pro muzejní účely a podobně. O tom, že se kdekoli na světě dráhám vděčí za mnoho, svědčí i naše snímky pomníků, z nichž některé jsou dále pietně udržované, jiné už dnes naopak nemusí ani existovat.

A tak si na svých cestách nejen po České republice vzpomeňte při neočekávaném setkání s takovým pomníkem na zdejší obyvatele a na kraj, protože každý pomník vznikl z nějakého důvodu. Dává nám nahlédnout do místní historie, kterou obvykle turistům a návštěvníkům daného místa osvětlují většinou informační cedule vypovídající o historii konkrétního drážního pomníku.





Článek o tragické nehodě vlaků u Plas do Železničáře určitě patří

Ve vašem časopise Železničář č. 18/2016 mě velice zaujal příspěvek o železniční nehodě, která se stala před 50 lety u Plas. Tento článek mě přinutil napsat do redakce několik řádků. Názory, že články o nehodách do časopisu tohoto typu nepatří, jsou nesmyslné. Každý rezort dopravy prochází občas touto stinnou stránkou. Také si myslím, že vzpomínání v čase před dušičkami na ty zaměstnance ČSD potažmo ČD, kteří obětovali to nejcněnější, co měli – své životy – je správné. Myslím, že si tuto tichou vzpomínku jistě plným právem zaslouží. Byli to lidé, kteří ani netušili, že se ze služby nikdy nevrátí domů mezi své nejbližší. Přeji vám mnoho úspěchů ve vaší další práci.

ALOIS DŽEVO, BRNO

Odpověď redakce: Děkujeme za pozitivní ohlas. I my jsme toho názoru, že články s tematikou nehod do Železničáře patří. Jak jste ostatně sám správně napsal, mohou napříklád posloužit i jako důstojná vzpomínka na ty, kteří ve službách bývalých ČSD a současných ČD položili své životy. Podobným článkům se v našem čtrnáctidílníku chceme věnovat i v budoucnu.

Modeláři FISAIC vystavovali v muzeu Lotyšských drah LDZ v Rize

Letos vstoupilo Lotyšsko do Federace železničářů pro kulturu a volný čas (FISAIC) a hned si troufalo na pořádání mezinárodní výstavy modelové železnice v reprezentativních prostorech muzea národního železničního podniku v Rize (www.railwaymuseum.lv). Výstava se uskutečnila u příležitosti výročí 155 let železnice v Lotyšsku. Železničáři z ČR, Francie a Německa dovezli rekordních 47 modulů junior a vytvořili dosud největší modelové kolejiště s třemi nádražími a dvěma smyčkami. Na kolejích se proháněly nejen francouzské, německé a španělské vlaky, ale i vozidla v barvách ČD – Stadler a railjet. Součástí programu byla i návštěva poslední pobaltské úzkorozchodné dráhy s parostrojním provozem a jízda parním vlakem z Gulbene. Další exkurze směřovala do dílen v Rize, kde se s pomocí CZ LOKO modernizují lokomotivy 2M62 a ČME3. U příležitosti mezinárodní výstavy modelové železnice byly poprvé předvedeny cisternové vozy s logy FISAIC a jednotlivých zemských svazů. Na jednání technické komise byly zhodnoceny akce a projekty v uplynulém období a stanoveny cíle pro příští tři roky.

ČLENOVÉ FISAIC

JAROSLAV DOLEČEK

Revizor vůči cestujícím bez jízdenky nepostupoval dostatečně rázně

Chtěl bych se podělit o svou nedávnou zkušenost z vlaku. V sobotu 22. října jsem cestoval vlakem Os 24 911 ze stanice Křižanov do stanice Velké Meziříčí. Tento spoj je bez průvodčího a cestující mohou nastoupit s předem zakoupenou jízdenkou nebo si ji opatřit v automatu umístěném ve vlaku. Na tyto povinnosti jsou cestující zřetelně upozorňováni rozhlasem i zprávou ve voze. Do vlaku nastoupili i dva mladí lidé. Po odjezdu ze stanice Křižanov přišel revizor a kontroloval jízdenky. U těchto cestujících zjistil, že jízdenky nemají. Místo, aby cestující odbavil jako cestující bez jízdenky s přírazkou, vyzval je, aby si chybějící jízdenky opatřili ve vlakovém automatu, tudíž bez jakékoli přírazky. Když jsem jednání revizora kritizoval, odpověděl mi, že je to jeho věc, jak cestující odbaví! Z jeho jednání i z reakce na mou kritiku mi bylo smutno. Může to vést k tomu, že si cestující nebudou jízdenky kupovat a když přijde revizor, zakoupí si chybějící jízdenku ve vlakovém automatu, a když nepřijde, tak jedou bez jízdenky. Nakonec otázka: Potřebují ČD takové revizory, kteří nevyžadují dodržování tarifních ustanovení?

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



Šéf Student Agency Jančura vidí budoucnost výhradně v železnici

Majitel společnosti Student Agency Radim Jančura se chce v budoucnu věnovat výlučně rozvoji železniční dopravy, což znamená i postupně nahrazování některých autobusových linek vlaky. Řekl to v rozhovoru u příležitosti dvacetileté existence firmy. Chce pokračovat i v podnikání v oblasti prodeje dovolených, letenek či jazykových pobytů, ale říká, že v těchto oborech už lze těžko něco nového vymyslet. Vlaky jsou podle něj byznysem na několik životů. Zároveň však prohlásil, že zhruba za deset let očekává masivní nástup samoříditelných aut, které od základů změní koncept fungování veřejné dopravy. Zatímco tržby autobusové dopravy a ostatních oborů, v nichž Jančurova společnost podniká, rostou ročně o jednotky procent, počty lidí ve vlacích a tržby z jízdného rostou rychleji a po ztrátových letech je už vlaková doprava zisková. Loni tyto vlaky přepravily v Česku a na Slovensku 6,7 milionu cestujících, aktuální odhady na letošní rok jsou osm milionů. Od poloviny prosince chce Jančurův RegioJet provozovat tři páry vlaků mezi Prahou a Brnem. V jakých časech, však zatím není jasné.

ČTK 7. 11. 2016

Do Německa dál s přepřahem, ČD nemohou využít stroj ze Škody České dráhy budou muset dál u vlaků z Prahy do Berlína a Hamburku ztrácet čas v Drážďanech přepřaháním lokomotivy. Lokomotiva Škoda Transportation, která na trase měla jezdit, sice získala povolení pro provoz v Německu, ale jen samotná. S vagony jezdit nemůže. Lokomotiva řady 380, přezdívaná Emil Zátopek, která se pro České dráhy stala nejdražší lokomotivou na světě kvůli prohrané arbitráži, tak bude jezdit pro státního dopravce na jiných trasách, než kam ji původně manažeri ČD chtěli posílat. Jde znovu o složitý právní problém: Škoda Transportation získala potřebné povolení pro provoz v Německu a tím je pro ni vše vyřešené. Jenže povolení se týká samotné lokomotivy, nikoliv už jízdy se soupravou. „Zmíněné rozhodnutí však obsahuje celou řadu omezení a podmínek provozu lokomotivy, a tak bylo ze strany ČD reklamováno coby vadné,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Majitel infrastruktury, společnost DB-Netz, ji nechce na trať pustit s vagony. Jde o složitý technický problém, podle německého drážního úřadu EBA nesplňují stroje požadavky norem na maximální limity kvazistatické vodivosti síly.

IDNES 7. 11. 2016

Státní půjčovna vlaků má být výrazně skromnější

Ministerstvo dopravy poprvé představilo partnerům v tripartitě projekt státního vlastnictví vlaků a otevírání dotované železnice konkurenci. Původně obří projekt za dvacet miliard přitom výrazně zredukovalo. Stát si chce pro začátek pořídit flotilu dvaceti elektrických vlaků za zhruba 5,5 miliardy korun z evropských fondů. O dalších pět miliard se poperou kraje, které o vměšování státu nestojí. Se státními vlaky pak budou na vybraných linkách jezdit dopravci, kteří zvítězí v tendrech. Ministerstvo odmítá, že dopravce deklasuje na pouhé personální agentury. „Rozhodovat budou hlavně služby nabídnuté cestujícím a celý obchod okolo dopravy,“ řekl Jan Paroubek, který má projekt na ministerstvu na starost. Se zmíněnou dvacítkou vlaků se počítá na linky Praha–Ústí nad Labem–Děčín, Praha–Ústí nad Labem–Cheb a Praha–Plzeň–Klatovy. Posledně jmenovaná linka byla do soutěžních plánů zařazena nově. Stát chce vypsát tender na nákup vlaků nejpozději na jaře, dodací lhůta činí zhruba dva roky, dopravci na získané linky vyjedou v prosinci 2019. V ideálním případě. Dokument by do konce listopadu měla projednat vláda.

E15 2. 11. 2016

RegioJet zamíchal cenami vlaků. Část zdražil, část zlevnil

Soukromý dopravce RegioJet změnil počátkem listopadu ceník na své hlavní trase mezi Prahou a Ostravou. Více začíná rozlišovat, zda jede vlak ve špičce, nebo mimo špičku. Za „špičkové“ s vyšší cenou ale považuje dopravce více vlaků než dosud. Podle nového ceníku spadla cena ve třídě Standard mimo špičku ze 190 nově na 159 korun trasy Praha – Ostrava, pro majitele kreditových jízdenek ze 152 korun na 127 korun. Důvodem byla za mimošpičkové považována většina spojů, dražší byly všechny vlaky mířící až na Slovensko a pak čtvrtedenní a páté denní odjezdy odpoledne a večer směr na Moravu a z Moravy v neděli a pondělí zpět. Nově je mimošpičkových jen pět párů vlaků, které mezi Prahou a Moravou jezdí. Přerážením z mimošpičky do špičky tak řada vlaků zdražila. Změny cen se týkají i ostatních relací na této trase. Současně ale RegioJet začíná mít v systému více „špiček“. U některých vlaků ve špičce, hlavně v úterý, středu či sobotu, cenu snížil z 260 na 219 korun, 175 korun s kreditovou jízdenkou. U vlaků hlavně ve čtvrtek, v pátek či neděli chce ve špičce naopak 285 korun s kreditovou jízdenkou.

IDNES 5. 11. 2016



Novinka letošní zimy v Nízkých Tatrách

Hotel Sorea Marmot je situovaný v nejnámějším lyžařském středisku Jasná v Nízkých Tatrách. Lyžování na Chopku je možné na jeho jižní i severní straně, celkem je tam 45 km sjezdových tratí všech obtížností.

Hotel má pokoje 2-3 lůžkové s možností přistýlky, vlastní SWC, TV-SAT, WiFi ve společných prostorách hotelu zdarma. Stravování je poloopenze, snídaně bufetovou formou, večere servírované.

Cena po dotaci je od 2 650 Kč za dospělé osobu na lůžku, 1 dítě ve věku 3-8 let ubytované se 2 dosp. osobami ZDARMA se stravou, děti do 15 let mají slevu.

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 055 pí. Handrejchová



NABÍDKA ČD TRAVEL

Zimní nabídka v katalogu ZIMA 2016/17



ZIMA 2016/ 2017

Uvedené ceny rekreačních pobytů jsou snížené o příspěvek z SF ČD a.s., ČD Cargo, a.s. a FKSP SŽDC, s.o. V ceně je zahrnuto pojištění.

Ceny snížené o příspěvek mají:

- ČD, a.s. - zaměstnanec a jeho rodinní příslušníci
- důchodce (ne však jeho rodinní příslušníci)
- ČD Cargo, a.s. - zaměstnanec a jeho rodinní příslušníci
- důchodce (ne však jeho rodinní příslušníci)
- SŽDC - zaměstnanec a jeho rodinní příslušníci
- důchodce (ne však jeho rodinní příslušníci)

BEZÍ informace o možnosti Čerpání dotace ziskové na příslušném personálním útvaru (ČD, SŽDC) nebo u zaměstnance, který má na starosti agendu SF (Cargo).



Více 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



S ČD Taxi pohodlněji na vlak i z nádraží

Využijte v řadě měst zvýhodněnou cenu pro cestující ČD!

- Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Liberec, Pardubice, Plzeň, Praha, Olomouc, Ostrava, Staré Město, Uherské Hradiště, Kunovice
- objednávejte telefonicky na nonstop dispečinku (heslo „ČD Taxi“)

www.cd.cz/cdtaxi

Lepší cesta každý den



Národní dopravec



3. PROSINCE 2016

S párou na Valašský mikulášský jarmek

Na tradiční Valašský mikulášský jarmek můžete letos zavítat v sobotu 3. prosince. I letos se lze na tuto akci do Valašských Klobouk svést historickým vlakem taženým parní lokomotivou 433.002 (Matěj). Zvláštní parní vlak pojedje po trase Valašské Meziříčí – Valašské Klobouky – Bylnice a zpět. Z Valašského Meziříčí odjíždí v 8:27 h a přes Jablůnku, Vsetín, Valašskou Polanku a Horní Lideč přijede do Valašských Klobouk v 9:54 h. Pak pokračuje přes Brumov do Bylnice a stejnou trasou se vrací zpět. Ve vlaku nebude chybět Mikuláš a jeho pomocníci. Dětem, jimž rodiče koupí kupon za 30 Kč, budou rozdávat balíčky s nadílkou. Na Valašském mikulášském jarmeku najdete nejen řemeslný trh. Těšit se můžete i na ochutnávky valašských specialit, cimbálovou muziku a pravidelně a oblíbené obchůzky Mikulášů s čertovskou družinou. Více informací na www.cd.cz/zazitky a www.jarmek.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Valašské Klobouky



OD 24. LISTOPADU DO 24. PROSINCE 2016

Foto: © Město Drážďany, Úřad pro hospodářský rozvoj Sývwo Dittnich

Do Drážďan nejen na Striezelmarkt

Nejstarším vánočním trhem v Německu se pyšní Drážďany. Již 582. drážďanský Striezelmarkt se letos koná na náměstí Altmarkt od 24. listopadu do 24. prosince. Trh je tradičně plný vyzdobených stánků, v nichž převažuje nabídka krušnohorských uměleckých výrobků a lákavého občerstvení. Kromě Striezelmarktu lze v době adventu v saské metropoli navštívit další desítku různých vánočních trhů. Pokud do Drážďan přijedete vlakem, můžete se z hlavního nádraží vydat po tzv. drážďanské vánoční míli. Vede ulicí Prager Strasse k náměstí Altmarkt, dále přes náměstí Neumarkt ke kostelu Frauenkirche až na druhou stranu Labe do čtvrti Neustadt. Drážďanská štolová slavnost, kdy centrem města prochází průvod s obří štolou, se tento rok uskuteční v sobotu 3. prosince. Další informace o adventu v Drážďanech a také vánoční brožuru ke stažení najdete na www.draezdany.info/vanoce.

Nejbližší železniční stanice:
Dresden Hbf.



3. A 4. PROSINCE 2016

Mikuláš v Praze s Cyklohráčkem

O víkendu 3. a 4. prosince se v Praze konají tradiční jízdy parního vlaku s Mikulášem a zábavního projektu pro děti Cyklohráček. Centrem mikulášských jízd se stane nádraží Praha-Smíchov. Parní vlak s lokomotivou 475.179 (Šlechtična) odjíždí po oba dny z této stanice a postupně projede několik tras po pražských tratích a také k hradu Karlštejn. Cyklohráček má naplánováno několik kratších i delších jízd po Praze a jejím okolí včetně sobotní večerní jízdy přes Ruánou u Prahy do Prahy-Zličina, kde se sjede s parním vlakem jedoucím osvětlenou metropolí Pražským Semmeringem. Těšit se můžete i na ohňostroj. Parním vlakem a Cyklohráčkem bude procházet Mikuláš se svou družinou. Všechny hodné děti dostanou od Mikuláše malý dárek, pro ty zlobivé má čert připraveno uhlí z lokomotivy. Více informací včetně jízdních řádů a ceníku jízdného najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Smíchov



26. A 27. LISTOPADU 2016

Na Adventní slavnosti do Nelahozevsi

Na zámku Nelahozeves pořádají o víkendu 26. a 27. listopadu už 11. ročník Adventních slavností. Oblíbená předvánoční akce je určena hlavně rodinám s dětmi, ale z pestrého programu si vybere každý. Nejmenší se mohou těšit na Svátovo divadlo nebo Štěpánčino divadelko a řemeslné dílničky, v nichž si vyzkouší zdobení perníčků, malování na keramiku nebo třeba výrobu vánočních ozdob. V renesančním Rytířském sále se po oba dny budou konat koncerty a v zámeckém sklepení zahráje cimbálová muzika. Na stáncích představí své umění na sto řemeslníků a chybět samozřejmě nebude občerstvení. Novinkou letošních slavností je staročeská zabijačka. O prvním adventním víkendu budou také na zámku provádět průvodci v dobových kostýmech. Pokud do Nelahozevsi přijedete vlakem, získáte po předložení jízdenky ČD slevu 30 % na vstupné. Více na www.zameknelahozeves.cz.

Nejbližší železniční zastávka:
Nelahozeves zámek