

Železničář

16. LISTOPADU 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



23
ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

O možnosti pořízení nových osobních vozů a elektrických a motorových jednotek v případě úspěchu v soutěžích na provoz dálkové i regionální dopravy jsme hovořili s ředitelkou odboru investic ČD Hanou Dluhošovou.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Služba **wi-fi** je ve vlacích Českých drah nově dostupná i v Německu. Národní dopravce nainstaloval zahraniční SIM karty také do vozů, které jezdí do Berlína, Hamburku a Kielu.

11-14 TÉMA

Lokomotivy z plzeňské Škodovky v minulosti putovaly nejen na tuzemské tratě, ale i do řady evropských zemí. V Bulharsku tvoří naše stroje vyrobené od počátku 60. let až do současnosti základ lokomotivního parku tamních státních železnic.



15 PROVOZ A TECHNIKA

Kde vyroste nové **brněnské hlavní nádraží** a jak bude vypadat železniční uzel, nastínila studie proveditelnosti. Materiál vznikl pro posouzení výhod či nevýhod dvou variant polohy hlavního nádraží, potažmo celého železničního uzlu.

16-17 RECENZE

Představujeme vám opět zajímavé **knižní tituly** se železniční tematikou. Co se vyplatí v knihkupectví nepřehlédnout a čím si doplnit domácí knihovnu?



18-19 CESTOPIS

Známy jsou především horší dostupností, a to i poté, co byla zpřístupněna větší část tamního bývalého vojenského prostoru. Ani to neodradí stovky pěších turistů a cyklistů, aby navštívili největší atrakce **v Brdech**. Jaké je to tam dnes?

20-21 HISTORIE

Život na **Šumavě** nebyl nikdy jednoduchý. Region byl nicméně turisticky velice atraktivní, kromě toho byla tato krajina zajímavá také hospodářsky. Pomohla tomu i železnice. Co se na trati z Čičenic do Nového Údolí dělo v dobách největších zvrátů?



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:** SevenArt, s.r.o. | **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, jednotka InterPanter vyjíždí z Trocnova směrem na České Velenice



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři, milí zákazníci,

nový jízdní řád začne platit za pár týdnů a bude celkem jistě dalším milníkem v životě národního dopravce. Významně se zvýší počet dálkových vlaků jedoucích z Prahy do Plzně a dále do Chebu nebo Domažlic s pokračováním do Mnichova. Věříme, že tyto Západní expresy budou neméně úspěšné jako letos zavedené Jižní expresy spojující Prahu s jihočeskou metropolí, s pokračováním do Lince. Nejen na klíčových linkách dojde k nasazení dalších modernizovaných vozů, což umožní poskytovat také větší rozsah doplňkových služeb. Naproti tomu konkurenční vlaky vyjedou ve větší míře i na spojnici Prahy a Brna s pokračováním do zahraničí. V regionální dopravě nedojde k razantním změnám, výjimkou bude změna dopravce na linkách tzv. Provozního souboru Šumava, kde modré vlaky národního dopravce vyjedou 9. prosince naposledy.

Máme již dvě modernizovaná Pendolina a třetí souprava se chystá do opravy. Více než polovina našich railjetů už je po vyvazovací opravě, která se provádí po ujetí 1,2 milionu kilometrů. A běží mnoho dalších projektů. To vše můžeme řešit, byť ne vždy jde všechno úplně hladce, jen díky vám, našim zákazníkům, kteří ke svým cestám volíte vlaky národního dopravce čím dál častěji. A připravujeme se na další modernizaci vozového parku – některé veřejné zakázky jsou již pár měsíců v běhu a do konce roku chceme vyhlásit ještě nové na nákup dalších až 90 osobních vozů, jakož i několika desítek elektrických jednotek, včetně netraktivních souprav. Před pár dny jsme také spustili do ostrého provozu první interoperabilní projekt plnohodnotné vzájemné akceptace dvou druhů dopravní karty – Plzeňské karty (jejímž emitentem je Plzeňský městský dopravní podnik – PMDP) a In Karty ČD. Dnes tedy lze již běžně na Plzeňskou kartu nahrávat aplikace a vybrané jízdní doklady pro cestu vlakem ČD, a naproti tomu držitel In Karty si může příslušné produkty z portfolia PMDP nahrát do In Karty ČD. O tomto v České republice unikátním řešení jsou informováni i všichni objednatelé veřejné dopravy i její jednotliví organizátoři. Teď bude záležet jen na nich, zda technologii kladně vyhodnotí a dají možnost občanům ji ve svém regionu využívat. Vyvinutý systém je autonomní a může být plnohodnotně využíván bez závislosti na Českých drahách tak, aby v době liberalizace železniční dopravy nemusely být řešeny obavy o rovné podmínky tendrů na dopravní obslužnost.

Jsou však i oblasti, které nejdou dle našich představ, a mezi ně patří prodloužení lhůt pro realizaci osazení 89 vozů technologií wi-fi, prodloužení oprav určitých řad vozidel externími výrobci nebo zpoždění u některých úloh z rodiny IT technologií. Tady děláme vše pro odblokování stagnace procesů. Je nám všem jasné, že pomalu končí osmý rok desetiletých smluv a že objednatelé budou čím dál častěji bilancovat naplnění slibů daných národním dopravcem při uzavírání těchto smluv v roce 2009.

Věřím, že v širokém spektru hodnotících kritérií obstojíme, neboť i práce našeho profesně a lidsky zdatného personálu mluví sama za sebe. Společně jsme rádi za přízeň zákazníků a na své zaměstnance jsme náležitě pyšní. Chceme i jim dále vytvářet lepší podmínky pro výkon práce, abychom i pro naše zaměstnance byli nadále první volbou při rozhodování o tom, kde chtějí pracovat.



ZEMŘEL PREZIDENT FEDERACE ŽELEZNIČÁŘŮ

Dne 10. listopadu ve věku 70 let nás opustil dlouholetý prezident Federace železničářů ČR pan Milan Lokvenc. U tehdejších ČSD nastoupil v lednu roku 1976 a působil v různých provozních profesích ve stanici Náchod. V čele odborové centrály stánu v roce 1993 a vždy odhodlaně hájil práva zaměstnanců železnice.

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Rychlík v čele s lokomotivou řady 150.2 u stanice Řež nedaleko Prahy zachytil při podzimních toulkách **Jaroslav Horáček**. Záběr pochází z trati č. 090 v úseku mezi metropolí a Kralupy nad Vltavou.



Michal Štěpán

Člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu



Třinec centrum nabízí cestujícím větší komfort

Železniční zastávka Třinec centrum (Trzyniec Centrum) nabízí cestujícím od října větší čekárnu. Stranou však nezůstali ani pokladníci ostravského Zákaznického personálu Českých drah, kteří mají nyní k dispozici nejen novou výdejnu jízdenek, ale i její upravené zázemí. Od konce září se ve stávající budově odehrávala rozsáhlá rekonstrukce, jejímž výsledkem je pohodlnější čekárna, ta vznikla v místech původní garáže. Samotná místnost je nyní daleko prostornější, vybavena sedačkami a vstupuje se do ní přes automatické posuvné skleněné dveře, které jsou uživatelsky vstřícnější k imobilním občanům nebo maminkám s kočárky. Zákazníkům je zajištěn servis pro nákupy jízdních dokladů, jak ve vnitrostátní, tak mezinárodní dopravě. A to na dvou moderních prepážkách, z nichž jedna zároveň nabízí směnářské služby. (mah)

Havířovští mohou využívat novou zastávku

Železniční zastávka Havířov střed nedaleko obchodní zóny a městské nemocnice začala v pondělí 16. října sloužit cestujícím. Na zbrusu nové zastávce zastavují všechny regionální a spěšné vlaky národního dopravce České dráhy linek S1 a R1, které zabezpečují dopravu mezi Opavou, Ostravou, Havířovem a Českým Těšínem. Využívá ji denně několik stovek pasažérů, kteří míří nejen do přilehlé oblíbené havířovské nákupní a obchodní zóny, ale i do tamní nemocnice, která je vzdálena od zastávky asi deset minut pěší chůze. Cestujícím slouží dvě vysoká nástupiště, což umožňuje pohodlný a bezproblémový nástup do elektrických jednotek linek S a R. Před nepřízní počasí zákazníci ČD chrání nové přístřešky s lavičkami a železniční zastávka má navíc bezbariérový přístup, nové osvětlení, rozhlasový informační systém a nechybí na ní ani bezpečnostní kamerový systém. Součástí stavby byly rovněž úpravy železničního svršku a spodku, trakčního vedení a traťového zabezpečovacího zařízení. (mah)

Šlechtična ukončila letošní muzejní

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka zakončilo o posledním říjnovém víkendu letošní sezonu. České dráhy při této příležitosti vypravily do Lužné z pražského nádraží Braník speciální nostalgický vlak tažený legendární parní lokomotivou Šlechtičnou 475.179. Devítivozová souprava se zařazenými vozy řad Bai, Be, Ce a WLAB přivezla do muzea několik stovek



V části Slovenska mají dvojjazyčné cedule

Příslušníci národnostních menšin na Slovensku se po letech dočkali dvojjazyčných tabulí s názvy nádraží. Železniční stanice, nikoli však zastávky, na národnostně smíšených územích byly v průběhu letošního léta nově označeny nejen slovensky, ale i v maďarštině. Slovenský ministr dopravy Arpád Érsek odhalil koncem dubna jednu z prvních dvojjazyčných tabulí na nádraží v Dunajské Středě, kde se k maďarské národnosti hlásí takřka 75 procent obyvatel. Nádraží tak nese i druhý název Dunaszerdahely. Klíčem pro dvojjazyčné nápisy byl minimálně dvacetiprocentní podíl národnostní menšiny v dané obci. Celkem se změna dotkla 55 železničních stanic na trase z Bratislavy do Komárna, resp. Štúrova, ale také z Košic směrem na Slovenské Nové Mesto či Rožňavu. Zavedením dvojjazyčných tabulí deklaruje slovenská strana pozitivní krok v podpoře spolužití obyvatel na národnostně smíšených územích a také jako službu pro lepší orientaci cestujících. Vedle slovensko-maďarských nápisů se na východě země v Medzilaborcích, kde žije početná rusínská menšina, objevil i dvojjazyčný název, tentokrát v azbuze. (mah)



sezonu v Lužné

návštěvníků. Letos muzeum národního dopravního muzea navštívilo více než třiatřicet tisíc lidí, tedy o zhruba tři tisíce lidí více než loni. Konaly se zde i tradiční Parní víkendy nebo meeting parních lokomotiv Luženská setkání. Příští rok bude muzeum otevřené již od 29. března. Do konce května zájemce o železniční historii přivítá vždy o víkendech a svátcích. Od června do září bude přístupné po celý týden mimo pondělky a pak opět již jen ve dnech pracovního volna. Muzeum funguje od roku 1999. Zdejší zaměstnanci se zabývají údržbou a provozem historických drážních vozidel, která jsou nasazována na nostalgické jízdy po celé republice. (hol)



Ve Veselí nad Moravou modernizují stanici

Zlepšení komfortu cestujících při nastupování, vystupování a při příchodu k vlakům a také zvýšení bezpečnosti železniční dopravy prostřednictvím nového zabezpečovacího zařízení umožňujícího dálkové ovládání technologických zařízení železniční dopravní cesty či zvýšení rychlosti průjezdu vlaků – to jsou hlavní důvody přestavby nádraží ve Veselí nad Moravou. Vlaků Českých drah prozatím ve Veselí nad Moravou zajíždí jen k prvnímu a druhému nástupišti, třetí nástupiště je naopak celé v péči stavbařů. Práce jsou rozděleny na několik etap, při nichž se bude měnit provozní režim v závislosti na tom, které nástupiště bude právě k dispozici. Rekonstrukce se totiž odehrává za plného provozu. V samotné výpravní budově se plánuje v příštím roce rovněž oprava haly – konkrétně dlažby, omítky a časově elektroinstalace. I přes stavební práce zůstane provoz haly pro zákazníky Českých drah zachován. (mah)



Jízdní doklady pro JŘ 2018 jsou zákazníkům již k dispozici

České dráhy zahájily 1. listopadu na svém e-shopu prodej jízdních dokladů a rezervací pro nový jízdní řád, který začne platit 10. prosince. K dispozici jsou rezervace pro nový jízdní řád také v pokladnách. Samotné jízdenky pro období nového jízdního řádu si mohli cestující koupit v předprodeji na pokladnách už od první poloviny října. Tištěná verze jízdního řádu vlaků národního dopravního muzea bude na všech obvyklých místech po 20. listopadu. JŘ 2018 přináší řadu novinek. Cestující, kteří pojedou z Prahy na západ Čech, například čeká zvýšení kvality cestování. Nové Západní expresy zrychlí spojení z Prahy do Plzně, Chebu a také do Domažlic. V těchto vlacích a také v rychlících z Prahy přes Ústí nad Labem do Mostu, Karlových Varů a Chebu se navíc objeví modernější a komfortnější vozy. (hol)



Dvousystémové elektrické lokomotivy řady 361, které jsou ve vlastnictví Železniční společnosti Slovensko (ZSSK), se běžně objevují i na tuzemských kolejích v čele mezinárodních expresů na trase Žilina – Praha. Stroje vznikly přestavbou stejnosměrných lokomotiv řady 163, slangově označovaných jako Peršingy. První lokomotiva byla veřejnosti představena na ostravském veletrhu Czech Raildays v roce 2012, nicméně prototyp 361.001 absolvoval typovou zkoušku na cerhenickém zkušební okruhu dceřiné společnosti VUZ již v listopadu 2011. Momentálně ZSSK vlastní 26 strojů, které firma ŽOS Vrútky modernizovala ve třech podsériích. Nejprve v letech 2011 až 2012 vyjelo na koleje pět lokomotiv, určených pro max. rychlost 140 km/h a následně v období let 2013 až 2017 přibýlo dalších 21 lokomotiv, které jsou schopné jezdit rychlostí až 160 km/h. A právě tato dvacítková strojů bude navíc v příštím roce vybavena evropským zabezpečovacím systémem ETCS. (mah)

Slovenské peršingy jsou po modernizaci rychlejší

FOTO: ČD

Jsmo připraveni začít nakupovat nové vlaky

České dráhy jsou připraveny v případě úspěchu v soutěžích na provoz dálkové i regionální dopravy pořídit desítky nových osobních vozů i elektrických a motorových jednotek. Nová železniční vozidla bude národní dopravce formou veřejných zakázek poptávat u mnoha výrobců. V rozhovoru pro Železničáře to potvrdila ředitelka odboru investic ČD Hana Dluhošová, která vede tento odbor již déle než 10 let.

JOSEF HOLEK | FOTO: ROMAN KAPOUN

Celé léto jste pracovala na vyhodnocení požadavků na železniční kolejová vozidla od objednatelů. Jsou jejich požadavky na nová vozidla ufinancovatelné?

Veškeré požadavky objednatelů jsme nejprve sečetli a promítli do potřeby investic a vzešla nám opravdu velmi vysoká cifra, která by byla pro společnost neakceptovatelná. Následně jsme všechny tyto požadavky na vozidla přehodnotili a podrobili investičním analýzám, díky tomu jsme se dostali na reálnější čísla a na základě toho byl zaktualizován plán investic pro obnovu vozového parku Českých drah na budoucích 10 let. V této souvislosti byla rovněž zahájena příprava veřejných zakázek na dodávky těchto vozidel. Lze říci, že jsme připraveni začít nakupovat nové vlaky.

Která položka vám vyšla jako prioritní?

Nelze jednoznačně říct, která položka vyšla jako prioritní. Těchto položek je několik a vychází právě z požadavků objednatelů. Objednatelem osobní dálkové dopravy je ministerstvo dopravy a objednatelem osobní regionální dopravy jsou jednotlivé kraje. Nejprve k dálkové dopravě. Resort zveřejnil dvě notifikace s přímým zadáním na určité linky a další tři notifikace na nabídková řízení na dopravní obslužnost. Pro tyto notifikace máme nyní předpřipravené k vyhlášení dvě veřejné zakázky, a to formou rámcových dohod. Jedna je na dodávku až devadesáti nových osobních vozů pro mezinárodní dopravu, kdy se jedná o projekt přímého zadání. Druhá zakázka je na dodávku až jedenatřiceti elektrických jednotek, respektive jejich dvou typů, právě pro jedno z vyhlášených nabídkových řízení. Neuspějeme-li v nabídkovém řízení, jednotky nebudeme muset nakoupit. To nám zaručuje cesta oněch rámcových dohod. V případě, že budeme úspěšní, můžeme na základě těchto rámcových dohod uzavírat kupní smlouvy na konkrétní počty vozidel s vysoce soutěženým dodavatelem.

Máte představu, kdo by mohl nová vozidla nabídnout?

Obě zakázky mají hodnotu několika miliard. Očekáváme, že se přihlásí opravdu všichni velcí výrobci železničních vozidel.

Z jakých zdrojů pak chcete čerpat peníze na nákupy veškeré techniky?

K financování investic vedle vlastních zdrojů využívá ČD další formy financování, například emise dluhopisů, bankovní úvěry a dotační tituly. Co se týče vozů pro dálkovou dopravu, nastavení Operačního programu doprava II (OPD II) neumožňuje na ně využít dotaci.

Co budete chtít naopak financovat z programu OPD II?

Tímto se dostáváme k regionální dopravě. Ministerstvo dopravy vyhlásilo první dotační výzvu ve výši 7,7 miliardy korun. My jsme si toto číslo vyhodnotili ve spolupráci s kraji a nová vozidla pro kraje budeme chtít financovat právě z onoho OPD II. Tenhle program umožňuje ufinancovat až 85 procent pořizovací ceny. V regionální dopravě ve vazbě na možnosti financování z OPD II máme připraveny čtyři veřejné zakázky na rámcové dohody a jednu veřejnou zakázku přímo na kupní smlouvu. Čtveřice veřejných zakázek se týká nákupu elektrických a motorových jednotek. Kupní smlouva by měla pokrýt dotační projekt pro Moravskoslezský kraj, který požaduje pět nových push-pull souprav. V případě úspěšné realizace těchto projektů České dráhy zaplatí zbylých 15 procent pořizovací ceny.

Kraje však mají požadavky, které přesahují částku 7,7 miliardy korun. Jak to chcete řešit?

Víme o všech požadavcích krajů a máme připravený plán. Pokud se to podaří a ministerstvo dopravy by vyjednalo financování v rámci dalších výzev OPD II v příštím roce (ministerstvo již tuto možnost avizovalo, pozn. red.), bude připraveno dalších až 10,8 miliardy korun. Máme pro tento případ zmapován terén, víme, které jednotky a která vozidla by kraje požadovaly, a budeme opět připraveni je nakupovat.

Jsou si České dráhy schopny novou techniku samy servisovat, anebo bude servis už součástí dodávky vozidel?

Předmětem veřejných zakázek je nejen dodávka nových vozidel včetně technické dokumentace a příslušných povolení k jejich provozování, ale jsou požadovány i dodávky servisních dílů, náhradních dílů a konstrukčních celků výměnného systému. V maximální možné míře využijeme posléze vlastních servisních kapacit.

Kdy můžeme očekávat vyhlášení tendrů na dodávky nových vozidel?

Právě jsme obdrželi veškeré souhlasy statutárních orgánů na všechny zakázky, ať už formou rámcových dohod

Při nákupu železničních kolejových vozidel je naší snahou vždy mít možnost jednat o ceně, vybraných technických vlastnostech a dalších podmínkách.



HANA DLUHOŠOVÁ

Pochází z Bohumína, kde vystudovala gymnázium a poté získala inženýrský diplom na Fakultě stavební ČVUT v Praze. Pro České dráhy pracuje už od roku 1994. V rámci společnosti působila nejprve na Technické ústředně dopravní cesty, rok byla tiskovou mluvčí Českých drah a poté pracovala na vedoucích pozicích odborů, nejprve majetkového podnikání, poté správního. V roce 2005 se stala ředitelkou Správy rekreačního a domovního majetku Praha. Ředitelkou odboru investic je od roku 2006. Při práci vystudovala Filozofickou fakultu Univerzity Palackého v Olomouci a získala titul MBA v rámci programu MBA Senior Executive na BIBS v Praze. Jejimi koníčky jsou cestování, golf, lyžování a jízda na kole.

anebo kupních smluv, takže vše bychom rádi vyhlásili do konce roku. Pokud se vše podaří, veškerá jednání bychom chtěli uzavřít do podzimu příštího roku.

Budete chtít na pořízení nové techniky využít i leasing tak, jak je to u lokomotiv Vectron?

V případě, že to bude výhodnější pro České dráhy oproti ostatním možnostem externího financování, uvažujeme i o této možnosti, zejména u hnacích vozidel pro dálkovou dopravu. Obecně máme hnacích vozidel nedostatek a budeme je v budoucnu potřebovat.

Co se staršími vozidly? Je ještě výhodné do nich investovat?

V některých případech rozhodně ano. Nyní probíhají modernizace jednotek Pendolino nebo vozů dříve odkoupených od ÖBB a je připravena modernizace dalších devětasedmdesáti vozů. Bude provedena celková revitalizace interiéru vozů, nová bude klimatizace, centrální zdroj energie, elektronický informační a rezervační systém, wi-fi a další. Jedná se především o vozy 1. a 2. třídy a modernizace těchto vozů by se měla uskutečnit během tří let.

Není tajemstvím, že národní dopravce řeší různá úsporná opatření. Projeví se i na výši investic?

Na investicích do kolejových vozidel se to de facto neprojevuje. Naší snahou ale je vždy mít možnost jednat o ceně, vybraných technických vlastnostech a dalších podmínkách tak, aby i následné opravárenství bylo cenově snesitelné.

Tempo vašeho odboru je vysoké. Dokážete po práci ještě relaxovat?

Stěžejním faktorem mé práce je výsledek. Jsou chvíle, kdy to opravdu není jednoduché, trvá to dlouho, ale přesto vše běží v rychlém tempu, musíte zdolávat různé překážky, ale když potom přijdu na jakékoli nádraží v České republice a vidím naše nové a moderní vlaky, tak okamžitě zapomenu na to, kolik úsilí to stálo, a naopak mám radost z toho, co se v posledních letech podařilo. A jsem hrdá na to, že u této obnovy již několik let mohu být a podílet se na ní. A relaxovat i při tom všem ještě umím (smích).

České dráhy připravují řadu svých vozů na zavedení expresní linky Ex 6 z Prahy na západ Čech a do Mnichova. V mnohých se nově objeví zařízení pro připojení k internetu prostřednictvím wi-fi, soupravy budou rovněž klimatizované. Novinky však čekají cestující i ze strany německého partnera, společnosti Länderbahn. Expresy vyjedou letos v prosinci.



Na západ Čech vyrazí rychlý expres

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Na západ Čech a do bavorského Mnichova budou od začátku platnosti JŘ 2018 jezdit expresní vlaky Českých drah. Jedná se o rozšíření stávající nabídky spojení na lince R6, kterou objednává resort dopravy. ČD na expresní linku Ex6 postupně nasadí modernizované vozy řad Amz, Bmz, Bdpee a Bbdgme, respektive Bdmpee.

Do všech vozidel firma postupně instaluje zařízení pro připojení k internetu pomocí technologie wi-fi, samozřejmostí je klimatizace nebo elektrické zásuvky. Soupravy zamíří na západ Čech i do Mnichova přes Plzeň. „Samozřejmostí budou kvalitní doplňkové služby v režii ČD,“ připomněl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu. „Cílem nového řešení je zvýšení atraktivit nabídky a její časové konkurenceschopnosti vůči automobilům.“



Němci zvolili italské vozy

„Na spoje Praha – Mnichov budeme nasazovat smíšené soupravy ČD a partnerského dopravce Die Länderbahn,“ upřesnil Radek Dvořák, ředitel kanceláře člena představenstva pro osobní dopravu. To však neznamená, že se na expresech budou stále objevovat stávající vozy řad Bm a ABvmz. I německý dopravce totiž recipročně do provozu nasadí modernizované vagony, které získal v rámci skupiny FS Gruppe od společnosti Trenitalia. Länderbahn je totiž dceřinou společností firmy Netinera, která patří do italského koncernu FS Gruppe. „Z Prahy do Plzně a zpět budou na mnichovských expresech navíc zařazené další komfortní vozy ČD coby posilové,“ dodal Dvořák.

Do Mnichova bude v popisované soupravě jezdit sedm párů vlaků. „Na této relaci vzroste nabídka spojení oproti dnešku zhruba na dvojnásobek. Expresy budou do Bavorska jezdit každé dvě hodiny, zatímco nyní jezdí po čtyřech hodinách,“ sdělil Michal Štěpán další podrobnosti. Navíc zrychlí – v Čechách pojedou expresy mezi Prahou a Plzní nonstop, pár minut jízdy ušetří i díky v příštím roce otevřenému tunelu u Ejpovic. V tuzemsku se tedy jízda v součtu zkrátí po roce 2018 o zhruba dvacet minut. Nyní cesta z metropole do Chebu přes Plzeň trvá 3 hodiny a 11 minut.

Ve vlaku do kina

Do Chebu nově zajedou jen soupravy sestavené z vozů z parku národního dopravce. „V kmeňové soupravě bude vždy zařazeno po jednom vozu řad Amz, Bdpee, Bbdgme a dvou vozech Bmz,“ vyjmenoval Radek Dvořák. Vozy řady Bmz však ještě čeká modernizace. ČD upraví

MEZI PRAHOU A PLZNÍ NONSTOP

České dráhy zavedou expresní vlaky střídavě v relacích Praha – Mnichov a Praha – Cheb. Tyto vlaky pojedou bez zastavení v celém úseku mezi Prahou a Plzní, ve směru na Cheb budou zastavovat jako v současném jízdním řádu, ve směru na Domažlice pak navíc oproti stávajícímu JŘ zastaví ještě ve stanici Holýšov. Ostatní sídla mezi Prahou a Plzní obsluží rychlíky vyšší kvality ČD linky R16 Praha – Plzeň – Klatovy (Železná Ruda).

sedmáct z dvaceti kusů, které byly zakoupeny od ÖBB. „Dosadíme nový centrální zdroj energie, informační systém, technologii wi-fi, zásuvky a elektronický rezervační systém,“ zmínil Dvořák změny s tím, že sedačky budou přechalouněné. V rámci soupravy bude mít jeden z vozů Bmz dětské kino a cateringový oddíl pro vlakový minibar. Změny se odehrají i na palubách čtyř „jedničkových“ vozů řady Amz, ve kterých ČD opraví případné poškození na kožených potazích, dosadí „wifinu“ či elektronický rezervační a informační systém. Multifunkční vagon řady Bbdgme a velkoprostorové vozy řady Bdpee už jsou modernizované, dočkají se jen instalace wi-fi routerů. „Takto bude na západ zajíždět devět párů vlaků denně, přičemž dva páry budou i nadále vedeny jednotkou Pendolino v relaci Ostrava – Praha – Plzeň – Cheb,“ řekl Michal Štěpán.

Vozy pro národní dopravce opravuje firma DPOV, dceřiná společnost ČD. První modernizované vozy se na kolejích objeví už na podzim letošního roku, zakázka však bude trvat ještě rok.

DÚF DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Zákon o dráhách definuje ochranné pásmo drah. To je pro železnici stanoveno na 60 metrů od osy koleje. Nejmenší vzdálenost musí vždy činit alespoň 30 metrů od hranice pozemku určeného pro umístění dráhy. V ochranném pásmu se nesmí nacházet nic, co by mohlo ohrozit provoz dráhy a drážní dopravy. Poslední léta se však ukazuje, že není možné dále tolerovat stav vzrostlých dřevin nacházejících se v tomto pásmu. Posledním známým důkazem je vichřice Herwart, při níž popadalo na koleje zhruba 200 stromů a která způsobila škody

přibližně za 11 milionů korun. I proto se Drážní úřad rozhodl postupně jednat s provozovateli drah a vlastníky přilehlých pozemků, aby problematiku přerostlé zeleně nepodceňovali a řádně pásma udržovali. Provozovatel dráhy může od letošního 1. dubna v odůvodněných případech kácet, aniž by k tomu potřeboval speciální povolení. Musí však alespoň 14 dní předem informovat příslušný orgán ochrany životního prostředí (vykonávají obecní úřady obcí s rozšířenou působností) o záměru kácet.

K internetu se zdarma připojíte i v Německu

Služba wi-fi je ve vozech Českých drah nově dostupná i v Německu. Národní dopravce nainstaloval zahraniční SIM karty také do vozů, které jezdí do Berlína, Hamburku a Kielu. Z hlediska aktuální nabídky wi-fi v mezinárodní dopravě se tak na linkách s aktivní kooperací partnerského dopravce ČD řadí k předním poskytovatelům bezdrátového připojení v Evropě.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Cestující ve vozech Českých drah se mohou nově připojit k veřejnému internetu pomocí technologie wi-fi i v Německu, na lince z Prahy do Berlína, Hamburku a Kielu. Routery, které do vozů posílají signál internetu z datové mobilní sítě, totiž dostaly SIM německých operátorů. Zatímco po Čechách bude ve vlacích kategorie EuroCity dostupné neomezené množství dat, v Německu se přisun zastaví na 200 MB, respektive 500 MB v 1. třídě. Celý systém je jedinečný: vozy mohou vyrazit prakticky kamkoli a zákazník si může být jist, že se k internetu dostane.

O tom, že ČD vybaví routery pro příjem datového signálu celkem 83 vozů tzv. projektu Hamburg bylo rozhodnuto už v době, kdy je národní dopravce dal k rekonstrukci do šumperského podniku Pars Nova. „Bezplatné wi-fi připojení k internetu je nejčastěji požadovaná doplňková služba od našich zákazníků, proto pokračujeme v zavádění této technologie,“ konstatoval Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.

Paměť si vymaže sám

V České republice mohou lidé po internetu surfovat prakticky neomezeně. Po překročení hranic a přechodu na německou SIM však začne speciální software nahraný v modemu počítat množství použitých dat. „Německý partner požadoval omezení množství dat stažených na jeho území kvůli jejich vysoké ceně,“ vysvětlil Jan Jasný z odboru informatiky ČD. „Nebylo by to levnější, ani kdybychom použili české SIMky s roamingem,“ dodal. Oba národní dopravci se

tedy dohodli, že každé zařízení, které se připojí ve voze druhé třídy, bude mít k dispozici na 24 hodin 200 MB dat, v 1. třídě získá dalších 300 MB. Po vyčerpání se přisun zastaví. Pokud se ale cesta přehoupne přes půlnoc, systém si vymaže paměť a přiděl se rozběhne opět naplno. I 200 MB by však mělo k běžnému používání internetu stačit.

Než se však v Německu cestující dočká balíku dat, musí v prohlížeči mobilního zařízení odkliknout přijetí podmínek používání internetu. Jde o prostředí připomínající palubní portál, známý například z Pendolina. „Nejde o nic jiného, než že mobil, notebook nebo tablet modemu oznámí, že se k němu hlásí a že mu má začít počítat data,“ popsal Jasný způsob, jakým se systém dozví o počtu použitých dat. Kolik jich doopravdy cestující použil, zjistí ze zmíněného uvítacího portálu.

Na území nikoho

Rychlost připojení k internetu je dána pokrytím daného území daty a počtem připojených uživatelů na patřičnou základnovou převodní stanici (BTS z angl. Base Transceiver Station). Pro zajištění co možná nejstabilnějšího připojení nainstalovaly ČD do vozů dvě SIM, každou od jiného německého operátora. Existují však území, kde se „nechytá“ vůbec nikdo, typicky v okolí Hřenska a Bad Schandau. „Je to zhruba pět až sedm minut jízdy,“ upřesnil Jasný. Druhým hluchým místem je úsek za Drážďany. „Vlak tu projíždí snad územím nikoho. Na jedné straně je obří vojenský prostor, na druhé je pustina. V tomto místě není možné internet používat po dobu asi deseti minut.“



U ČD nejde o žádnou technologickou novinku. Vozy, které národní dopravce nasazuje na zahraniční linky a disponují routerem, jsou vybaveny taktéž zahraničními SIM. Zařízení bez problémů odebrá data ze sítě vysílačů i při dvousetkilometrové rychlosti v případě potřeby se do něj vejde až 10 SIM. „V tuto chvíli jsou použity SIMky dvou českých operátorů, dvě německé a po jedné slovenské a maďarské,“ vyjmenoval Jan Jasný. Takto vybavené vozy, které disponují i řadou cizích SIM, nikdo další v Evropě nemá. „V tomto hrajeme jasný evropský prim,“ doplnil Michal Štěpán.

Zjednodušeně: jede-li vůz z Kielu až do Budapešti, je internet poskytován stále. V Čechách se systém připojuje současně k sítím dvou odlišných poskytovatelů telekomunikačních služeb. „Máme dva poskytovatele kvůli šířce pásma a redundanci, být je síť sdílená. Každý ale má svou infrastrukturu,“ zmínil Jan Jasný.

Wi-fi na stovkách spojů

Národní dopravce disponuje zhruba 500 vozy, v nichž je dostupný internet prostřednictvím palubní sítě. Internet je na území České republiky k dispozici také ve vybraných vozech zahraničních železnic zařazených do mezistátních vlaků, především z Rakouska a ze Slovenska. Samozřejmě je služba wi-fi v jednotkách railjet a Pendolino. ČD tak v současnosti nabízí připojení k internetu přes wi-fi síť ve více než 550 spojih na území celé republiky, z toho přibližně čtvrtinu představují dálkové spoje a tři čtvrtiny regionální. Pro dálkovou dopravu bude v letech 2018 - 2019 vybaveno technologií wi-fi dalších více než 300 vozů.

ZÁSTUPCI ČD PODPOŘILI AKCI EUROPEAN RAIL SUMMIT 2017

Na bavorské ambasádě v Bruselu se 6. a 7. listopadu uskutečnil Evropský železniční summit s podtitulem čtvrtý železniční balíček. Na konferenci vystoupili jak zástupci evropských institucí, především DG MOVE, tak zástupci dopravců, kteří představili své zkušenosti s liberalizací trhu.

ČD v čele s ředitelem kanceláře člena představenstva pro osobní dopravu Radkem Dvořákem ve své prezentaci zdůraznily především nutnost komplexního pohledu na tuto problematiku v kontextu dopadů na zákazníka, neboť základním cílem

otevřívajícího se trhu musí být v cílovém stavu atraktivita celé železnice a především spokojenost a jednoduchost cestování pro pasažéry ve vlaku.

Zajímavou pasáží byl i následný „round table“ také za účasti ČD, kde jednotliví zástupci dopravců diskutovali mimo jiné o principu konkurence versus spolupráce a také

o možnostech zajištění vyšší kvality a interoperability kolejových vozidel v podmínkách, kde soutěže na linky nebudou pravděpodobně obsahovat požadavek na nová vozidla a hodnotícím kritériem bude pouze cena.

Hovořilo se též o problémech noční dopravy ve středoevropském prostoru v souvislosti s rozdílným přístupem jednotlivých států k její objednávce, ze kterého pak vychází též rozdílný přístup k tomuto produktu jednotlivých dopravních podniků. (red)





Lokomotivy ČD Cargo v čele měřicích vlaků

Již řadu let zajišťuje akciová společnost ČD Cargo vozbu měřicích vlaků pro Správu železniční dopravní cesty (SŽDC), respektive pro TÚDC, neboli Technickou ústřednu dopravní cesty. A nutno dodat, že k plné spokojenosti tohoto náročného zákazníka.

MICHAL ROH | FOTO: AUTOR

Jízdy pro TÚDC lze rozdělit do tří kategorií. První představují jízdy pro měření železničního spodku (NDT), kdy diagnostickou soupravu tvoří obytný a měřicí vůz, který je vybaven georadarem. Do pomyslné druhé kategorie spadají jízdy pro měření železničního svršku (GPK), konkrétně všech základních geometrických parametrů koleje, tedy rozchodu kolejí, směru koleje, převýšení kolejnicových pásů, výšky jednotlivých kolejových pásů, ojetí kole-

jí a povrchových vad kolejnic. Třetí okruh jízd představují měření radiových sítí ERTMS. Pro měřit je postupně nutné celou železniční síť ve správě SŽDC, takže se s diagnostickou soupravou můžeme setkat i na českých úsecích přeshraničních tratí.

Smlouvy na tisíce kilometrů

Na přepravy je se zákazníkem uzavřena závazná smlouva v rozsahu přibližně 30 tisíc kilometrů. Obchodně případ zastřešuje Jana Lemberková z oddělení logistiky, která se rovněž stará

o vyplňování nákladních listů na jednotlivé jízdy a o předání údajů k fakturaci na Odúčtovnu přepravních tržeb v Olomouci. Jízdní řád tvoří oddělení přípravy tras a vlakotvorby, provozně na zajištění lokomotiv a strojvedoucích spolupracují všechny PJ. V čele měřicích vlaků, nebo správněji diagnostické soupravy, můžeme spatřit jak elektrické, tak motorové lokomotivy ČD Cargo.

Pro výše uvedené jízdy poskytuje ČD Cargo také piloty – zaměstnance ČD Cargo, kteří mají platné poznání tratí a místních poměrů pro posun v příslušných stanicích, a doplňují tak strojvedoucího příslušného měřicího vlaku. Kromě měřicích vozů GPK a NDT spolupracují také při jízdách měřicí drezíny a fotogrammetrického stroje – vše dle konkrétních objednávek Technické ústředny dopravní cesty. V letošním roce by tržby z práce pilotů měly činit cca 3 miliony korun.

Vozba měřicích vlaků je technologicky i časově velmi náročná. Od dopravy je čekávána přesnost, neboť jízdy vlaků probíhají podle přesně stanoveného harmonogramu, a také flexibilita spočívající například v okamžité náhradě neschopného hnacího vozidla jiným. Samozřejmě je vybraný tým zkušených strojvedoucích. To vše dokáže ČD Cargo bez problémů zajistit. ◆

BARBORA POTŮČKOVÁ: EQUILIBRIUM MÁ PŘÍNOS PRO ŘADU OBLASTÍ

Jednou ze dvou žen, které České dráhy letos reprezentují v projektu Britské obchodní komory Equilibrium, je Barbora Potůčková z dceřiné společnosti ČD - Informační systémy. Do projektu, jenž má podpořit talentované ženy v České republice v rámci jejich dalšího pracovního rozvoje, jsou vybírány zaměstnankyně s možností kariérního růstu tzv. „mentees“.

Barbora Potůčková má za sebou 12 let praxe v různých právních oblastech. Po ukončení studií na Právnické fakultě UK působila v advokacii a v roce 2008 složila advokátní zkoušky. Velkou životní zkušeností v oblasti mezinárodního práva bylo její působení na pozici contract managera v zahraniční firmě zabývající se telekomunika-

cemi, či garanta výuky mezinárodního práva na VŠE pro zahraniční studenty, prošla i pozicí odborného referenta na odboru evropské integrace ministerstva spravedlnosti.

Do společnosti ČD - IS nastoupila v roce 2014 jako podnikový právník na nově vznikající pozici v oblasti interní právní podpory. „Stáli jsme před celou řadou úkolů spočívajících v nastavení interních procesů, vytváření smluvních dokumentů, ale především obrovským přívalem legislativních změn od účinnosti nového občanského zákoníku, přes nový zákon o zadávání veřejných zakázek či implementaci požadavků novelizovaného zákona o trestní odpovědnosti právnických osob. Nyní se potýkáme s nejistotou panující kolem registru smluv a in-

tenzivně se připravujeme na blížící se účinnost Obecného nařízení o ochraně osobních údajů, tedy onoho tolik diskutovaného GDPR,“ řekla Potůčková.

ČD - IS je pro Skupinu Českých drah primárním IT integrátorem zajišťujícím centrální provoz a poskytování IT služeb napříč celou republikou. Poskytuje podporu pro důležité aplikace a zajišťuje provoz karetního systému (In-Karta). „Od programu Britské obchodní


CD Informační Systémy
Člen Skupiny ČD

komory Equilibrium jsem očekávala možnost sdílet zkušenosti a poznatky s kolegyněmi z jiných oblastí či používat cizí jazyky. Mým mentorem je Lukáš Esner, šéf finanční compliance v bance HSBC a člen představenstva. S kolegyněmi z jiných oborů sice hodně diskutujeme, ale nejužší vazbu jsem navázala s právníčkami, kterých je letos v programu hned několik,“ dodala.

Účast Českých drah v programu Britské obchodní komory Equilibrium podle Potůčkové není jen prestižní záležitostí, ale má velký praktický přínos pro řadu oblastí. V letošním ročníku je velká pozornost věnována především ochraně osobních údajů a kybernetické bezpečnosti což jsou pro ČD-IS mimořádně aktuální otázky.



BULHARSKU PŘES 50 LET VÉVODÍ ČESKÉ LOKOMOTIVY

A high-angle photograph of a red and white electric locomotive pulling a passenger train through a town in Bulgaria. The train is moving along a set of tracks that curve through the town. The locomotive is in the foreground, and the train extends into the distance. The town is built on a hillside, with many houses and buildings. There are trees and greenery around the town. The sky is blue and clear.

Pro tuzemské tratě, ale i do řady evropských zemí putovaly v minulosti z plzeňské Škodovky stovky elektrických lokomotiv s okřídleným šípem ve znaku. Nejvíce jich směřovalo do zemí bývalého Sovětského svazu, kam proudily po dlouhá léta zástupci různých řad. Stranou však nezůstalo ani Bulharsko. Na rozdíl od bývalého Sovětského svazu tvoří naše stroje vyrobené od počátku šedesátých let až do současnosti základ lokomotivního parku Bulharských státních železnic (BDŽ).



Technické údaje jednotlivých řad

řada	41	42	43	43.5	44	45
výkon	2 840 kW	2 800 kW	3 020 kW	3 020 kW	3 020 kW	3 020 kW
max. rychlost	110 km/h	110 km/h	130 km/h	110 km/h	130 km/h	110 km/h
přev.poměr	3,95	3,95	3,348	3,95	3,348	3,95
délka přes nárazníky	16 200 mm	16 500 mm	16 500 mm	16 500 mm	16 500 mm	16 500 mm
trvalá tažná síla	196 kN	200 kN	175 kN	305 kN	175 kN	202 kN



Bulharské elektrifikované tratě 25 kV/50 Hz

MARTIN ŽABKA, MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOŘI, JAN ČIHÁK, SOA PLZEŇ

Elektrizace tratí v Bulharsku nastala v 60. letech minulého století přibližně ve stejné době, kdy se u nás začala rozvíjet jednofázová trakční soustava 25 kV/50 Hz, pro kterou se Bulhaři také rozhodli. To mělo za následek prolínající se vznik hnacích vozidel pro tento napájecí systém, s nímž plzeňská Škodovka teprve nabírala první zkušenosti. Vývoj střídavých lokomotiv byl v této době značně limitován dostupnými materiály, proto první kusy z československé produkce nepatřily mezi právě ty nejzdařilejší. Teprve s dalším vývojem polovodičových prvků se dařilo stavět kvalitní a spolehlivá vozidla.

Nejprve vznikla řada E41

Prvním typem lokomotiv určených pro Bulharské státní dráhy byly lokomotivy továrního označení ŠKODA 42E s rtuťovými usměrňovači, u bulharských drah označené jako řada E41. Těmto strojům předcházela výroba pouze prvního prototypu naší E 479.001, proto byly zkušenosti se stavbou jednofázových lokomotiv byly minimální. V letech 1962 až 1963 jich bylo dodáno celkem 41, avšak tyto lokomotivy spíše stály, než jezdily. Důvodem bylo několik

stále se opakujících problémů v elektrické silové části. Tyto stroje byly zpočátku nasazeny pouze na dvou elektrifikovaných tratích, kterými BDŽ disponovaly, konkrétně mezi Sofií a Plovdivem a Gornou Orjachovicí a Ruse. Teprve v pozdějších letech se měděná pavučina trolejových drátů rozšiřovala i na další úseky, až bylo dosaženo současného stavu 2 800 kilometrů elektrizovaných tratí.

Ve druhé polovině šedesátých let se přistoupilo k rekonstrukci spočívající zejména v náhradě rtuťových usměrňovačů křemíkovými, a to u všech zbývajících 39 strojů, neboť dvě lokomotivy mezitím postihly zničující požáry. Tomu ještě předcházela rozsáhlá zkušební provoz naší prototypové lokomotivy E 479.002, která v té době již křemíkové usměrňovače měla, a mnohé zkušenosti z jejího provozu byly využity při modernizaci bulharských strojů. Po této rekonstrukci se řada E41 stala poměrně spolehlivou a BDŽ nic nebránilo v dalších objednávkách hnacích vozidel z Československa. Ty na sebe také nenechaly dlouho čekat a v letech 1965 až 1970 bylo z Plzně dodáno celkem devadesát lokomotiv továrního označení ŠKODA 46E, u BDŽ označených řadou 42. Šlo o podobné lokomotivy, které jsou u nás známé pod přezdívkou Laminátka. Tyto stroje



Setkání vlaků ve stanici Mezdra v čele se stroji řady 45



„Exbulharský“ Plecháč v činné službě u jednoho ze slovenských dopravců



Laminátka pro Bulharsko krátce po vyrobení



Žehlička na regionálním vlaku v Sofii



Laminátka s plechovým čelem ve Varně

byly jen o něco později dodávány pro bývalé Československé státní dráhy jako řada S 489. o. Díky použití tehdy moderního prvku – skelného laminátu – se staly nezaměnitelné především díky unikátnímu designu, jenž tento tvárný materiál umožňoval. Zde je nutné zmínit, že již od šedesátých let bulharské železnice usilovaly o pořízení šestinápravových lokomotiv pro své horské tratě a plzeňskou Škodovku k jejich výrobě mnohokrát přemlouvaly. Tyto snahy zůstaly nevyšly vzhledem k tehdejší absolutní vyčerpání výrobního závodu.

Nástup Plecháčů

Přestože v případě sklolaminátu šlo o na svou dobu pokročilý materiál, který umožňoval mimo jiné výrazně snížit v případě potřeby hmotnost lokomotivy, v případě dalších objednávek BDŽ již byly dodávány stroje s celokovovými skříněmi, pro něž se vžil název Plecháč. V letech 1971 až 1974 bylo vyrobeno 56 strojů továrního typu ŠKODA 64E, což byly stroje velmi podobné naší řadě S 499.02 (dnes 242). Tyto lokomotivy byly, podobně jako v případě Laminátek, dodány pro ČSD až po dodávkách do Bulharska. Novinkou u těchto mašin, označených v Bulharsku jako řada 43, byla maximální rychlost 130 km/h, což bylo dáno změnou převodů v podvozcích. Vzhledem ke spokojenosti bulharské strany následovaly po roce 1975 i další dodávky částečně inovovaných lokomotiv, označených řadou 43P, lišící se například podvozky modernější konstrukce či zabudováním elektrodynamické brzdy, což jim dalo nejlepší předpoklady k ještě efektivnějšímu využití na tratích horského charakteru. Plecháčů se do roku 1984 do země vyvezlo 205 a nasazovány byly nejen na nově elektrifikované tratě, ale ve velkém nahradily i dožívající řadu E41. V pozdějším období byly lokomotivy řady 43P kvůli snazšímu odlišení strojů s různými převody přeznačeny na řady 44 a 45. Z této řady bylo počátkem osmdesátých let po úpravách pře-



Prvním typem lokomotiv určených pro Bulharské státní dráhy byly lokomotivy továrního označení ŠKODA 42E, u BDŽ označené jako řada E41.

značeno osmnáct strojů na řadu 41.1, ale do roku 1994 byly všechny tyto průkopnice elektrické trakce v Bulharsku odstaveny z provozu.

Posledních šedesát kusů počínaje strojem číslo 146 mělo oproti předchozím sériím (čísla 57 až 145) sníženu nejvyšší rychlost zpřevodováním do „pomala“, což znamenalo v tomto případě 110 km/h. Tyto stroje byly určeny pro nákladní dopravu na sklonově nejnáročnějších tratích, kterých je v Bulharsku hned několik. Například tratě ze Sofie do Karlova či do Plovdivu a překonávají na své cestě mohutné horské masivy dlouhými táhlými rampami se sklonem dosahujícími hodnoty až 30 promile a náročnost jejich překonání pak znásobují ještě četné protisměrné oblouky a tunely. Proto je většina nákladních vlaků vedena dvěma či třemi stroji. Mnohočlenného řízení, jako například u našich Laminátek řad 230 a 240, se v Bulharsku nevyužívá, a každá lokomotiva je tak obsazena nejen strojedoučím, ale také jeho pomocníkem.

Laminátky s plechovými kabinami

Jak se postupně zvyšoval počet elektrizovaných tratí, tak se rozšiřovalo i působiště škodovických „elektrik“. Ty se kromě lokomotivních dep Sofia, Ruse a Gorna Orjachovica nově objevily také v Plovdivu, Mezdře, Dupnici, Staré Zagoře, Burgasu a Varně. Za zmínku stojí rovněž deset lokomotiv řady 43.3, které byly postaveny přímo v Bulharsku z náhradních dílů na rámech mašin poškozených při nehodách. Jen o několik let déle než její křemíkové předchůdkyně vydržela v provozu řada 42, ve velkém odsta-

Plecháč soukromého dopravce TAD.

vovaná od počátku devadesátých let. Ještě předtím na přelomu 80. a 90. let však byly tři desítky Laminátek modernizovány na řadu 42.1, kdy některé dostaly mimo jiné plechové kabiny strojedoučích. Tím se mělo předcházet odstavování strojů například při menším poškození laminátových kabin u drobných nehod, které plechová kabina díky vyšší pevnosti vydržela. Po roce 2000 pak zbylo jen několik málo nemodernizovaných strojů.

Jako vůbec poslední a již mnoho let ojedinělý stroj 42.081 skončil „životní běh“ v roce 2013 ve službách depa Gorna Orjachovica, a to na následky požáru. Od 90. let je naopak stroj 42.072 statickým exponátem na dvoře Dopravní univerzity v Sofii. Výrazně déle vydržely v provozu „plechové Laminátky“ řady 42.1, kdy poslední provozní stroj 42.184 depa Dupnica dojezdil při-

bližně před dvěma lety. Převodovky z části vyřazených lokomotiv byly použity ke „zpomalení“ nejstarších sérií Plecháčů, čímž vznikla nová řada 43.5 určená pouze pro nákladní dopravu.

Posily v podobě Žehliček

Po vyřazení všech strojů řad 41 a 42 a jejich modernizovaných variant se tedy nosnou řadou v Bulharsku staly Plecháče. V menší míře se pak na zajištění bulharského provozu podílí ještě 45 elektrických lokomotiv řady 46 vyrobených pro BDŽ v osmdesátých letech v rumunském závodě Electroputere Craiova – část z nich byla modernizována v chorvatském podniku Rade Končar a označena řadou 46.2. Prozatím poslední spolupráce Škodovky s bulharskými drahami v první polovině devadesátých let nezačala příliš slavně, byť nakonec se šťastným koncem. BDŽ dlouhodobě trpěly absencí elektrických posunovacích mašin. V 80. letech se proto objevila snaha tento problém alespoň částečně vyřešit přestavbou tří shodou okolností také původem českých lokomotiv provozovaných v povrchových dolech na čtyři dvoudílné posunovací stroje. Tento počín, realizovaný v depu Stara Zagora, zůstal ale ojedinělým. Veškerý posun i ve velkých uzlových stanicích tak zůstal až do devadesátých let na bedrech motorové trakce.

Teprve v roce 1992 byly naplněny dlouholeté snahy Bulharů o získání elektrických posunovacích lokomotiv. V Plzni bylo vyrobeno dvacet Žehliček, tedy strojů s tyristorovou regulací řady 61, velmi podobných naší řadě 210, respektive z ní upraveného prototypu řady 209. Finanční potíže bulharského dopravce však způsobily, že lokomotivy stály další dva roky u výrobce a teprve v roce 1994 byly převezeny do Bulharska. Nové lokomotivy byly provozovány v depech Sofia, Plovdiv, Gorna Orjachovica, Stara Zagora, Dupnica, Varna a Burgas. V současné době je pro různé závady téměř polovina lokomotiv dlouhodobě odstavena a zbylé můžeme

ve největším rozsahu spatřit na osobních vlcích mezi Sofií, Dupnicí a Kulatou ležícími na řeckých hranicích. Žehličky obsluhují také krátké lokálky do Bobov Dolu a Petriče. Na posunu pak slouží i na několika dalších místech.

Útlum provozu, podpořený navíc dodávkou celkem pětadvaceti elektrických jednotek Siemens Desiro počátkem nového tisíciletí, měl za následek odstavení mnoha Plecháčů, které se pak opakovaně staly předmětem prodeje do zahraničí. Po opravách v ČMŽO Přerov znovu vyjely tentokrát ve službách soukromých dopravců především na českých, slovenských a maďarských tratích.

Pro shrnutí tedy zbývá zmínit, že od roku 1962 byly do Bulharska dodány bezmála čtyři stovky našich elektrických lokomotiv, z nichž velká část nadále prochází hlavními opravami a současná finanční situace BDŽ jen těžko dovolí rozsáhlejší nákup nových vozidel. I nadále se tak budeme moci setkávat na cestách za výlety či dovolenou s chlubou české produkce, které jsou si dobře vědomi i sami Bulhaři. ◆

Přehled dodávek

označení BDŽ	tovární označení	počet kusů	období dodávek
E 41.01 – 10	42E1m	10	04.1962 – 07.1962
E 41.11 – 41	42E1m	31	03.1963 – 11.1963
41.001 - 039	42E1m	39	04.1965 – 12.1967
42.001 - 020	46 E1	20	10.1965 – 01.1966
42.021 - 050	46 E2	30	12.1966 – 03.1967
42.051 - 070	46 E3	20	10.1968 – 11.1968
42.071 - 090	46 E4	20	06.1970 – 08.1970
43.001 - 023	64 E1	23	08.1971 – 09.1971
43.024 - 043	64 E2	20	02.1973 – 03.1973
43.044 - 056	64 E3	13	02.1974 – 03.1974
44.057 - 070	68 E1	14	04.1975 – 05.1975
44.071 - 100	68 E2	30	11.1976 – 02.1977
44.101 - 115	68 E3	15	09.1978 – 12.1979
44.116 - 130	68 E4	15	11.1979 – 12.1979
44.131 - 145	68 E5	15	12.1980 – 01.1981
45.146 - 175	68 E6	30	02.1982 – 04.1982
45.176 - 205	68 E7	30	11.1983 – 01.1984
61.001 - 020	56 E1	20	04.1994 – 07.1994
celkem		395	



Přesun nádraží v Brně: šanci mají obě varianty

Kde vyroste nové brněnské hlavní nádraží a jak bude vypadat tamní železniční uzel, nastínila studie proveditelnosti, kterou představili koncem října v Brně zástupci Správy železniční dopravní cesty a ministerstva dopravy. Materiál vznikl pro posouzení výhod či nevýhod dvou variant polohy hlavního nádraží, potažmo celého železničního uzlu. Zatím ale není jasné, zda se hlavní nádraží přesune více na jih do místa dnešního pátého a šestého nástupiště, či zda bude postaveno nové v poloze dnešního dolního nádraží nedaleko autobusového terminálu Zvonařka.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Celá desetiletí se hovoří o potřebné modernizaci brněnského železničního uzlu a hlavního nádraží, a tak snad již v příštím roce padne definitivní verdikt. Současné hlav-

ní nádraží je na hraně svých kapacitních možností a počet nástupišť neumožňuje zavést více vlakových spojů. Jasno by mělo být do 31. ledna příštího roku, kdy má zaznít jednoznačné stanovisko města Brna, zda se přikloní k variantě A či B. Studie zpracovává zásad-

ní rozdíl v řešení způsobu průtahu železniční osobní dopravy od Brna-Židenic po Brno-Horní Heršpice, respektive Modřice na jižním okraji jihomoravské metropole. Ve variantě označené písmenem A, včetně názvu Řeka, by vlaky jezdily průtahem přes nynější dolní nádraží, kde by navíc vzniklo nové hlavní nádraží.

Ve variantě B s názvem Petrov by zůstal stávající průtah přes nynější hlavní nádraží, které by se naopak rozšířilo směrem na jih. Druhý zásadní rozdíl je v tom, jak by vedla trať k Přerova a Veselí nad Moravou do Brna. Pokud by se hlavní nádraží odsunulo k řece Svatce, trať by zamířila přes Slatinu a Černovice, zatímco ve variantě nádraží pod Petrovem je ve hře hned několik alternativ.

Uvažuje se ale i o plánované vysokorychlostní trati z Prahy. Ta by vedla ve variantě A podél dálnice D1 přímo na nové hlavní nádraží „u řeky“, a naopak u varianty B by se vysokorychlostní vlaky od dálnice před Brnem vzdálily a do města by dojezdy několika tunely. Pod hlavním nádražím, které by se nově nacházelo v prostoru nynějších 5. a 6. nástupišť, by pro vysokorychlostní trať vznikla nová podzemní stanice.

Obě přínosem pro cestující

Hlavním cílem zpracování studie proveditelnosti bylo poskytnout odborný podklad, z něhož ministerstvo dopravy ve spolupráci s Jihomoravským krajem, statutárním městem Brnem a SŽDC bude moci rozhodnout o konkrétní podobě brněnského železničního uzlu a dalším postupu projektové přípravy, která povede k jeho úspěšné realizaci. Každá navržená možnost řešení dosahuje různé výhody, ale obecně jakékoli z navržených řešení projektu prokazatelně přinese významný prospěch. Pozitiva by měli pocítit zejména cestující, a to zkrácením cestovních dob, zvýšením nabídky železničních spojů a výrazným zvýšením komfortu i bezpečnosti jejich pohybu v dopravních terminálech, lepší organizací městské dopravy a také při nástupu a výstupu z vlakových souprav.

Stavební náklady jednotlivých variant se pohybují přibližně v rozmezí 30 až 40 miliard korun. Optimistické předpoklady zahájení stavby jsou v případě odsunutého nádraží ve variantě A v roce 2020, v případě „posunutého“ nádraží v centru pod Petrovem až v roce 2026. „Peníze na tuto velkou stavbu musíme hledat ve Státním fondu dopravní infrastruktury a otázkou je i spolufinancování z fondů Evropské unie,“ doplnil náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček. ◆

JAKÉ JSOU MOŽNOSTI?

A

ŘEKA

Spočívá ve společném průtahu tranzitního železničního koridoru pro osobní i nákladní dopravu. Hlavní nádraží by vzniklo ve zcela nové poloze v oblasti stávajícího dolního nádraží. Železniční tratě z Přerova a Veselí nad Moravou by byly zapojeny do uzlu zkapacitněním stávajícího traťového úseku přes Slatinu a Černovice, jenž by se zaústil do severního zhlaví nového hlavního nádraží. Návrh je zpracován ve čtyřech alternativách, které tvoří kombinaci uspořádání vedení tratí z Břeclavi a Třebíče a kombinaci zapojení tratě z Chrlic do hlavního nádraží.

B

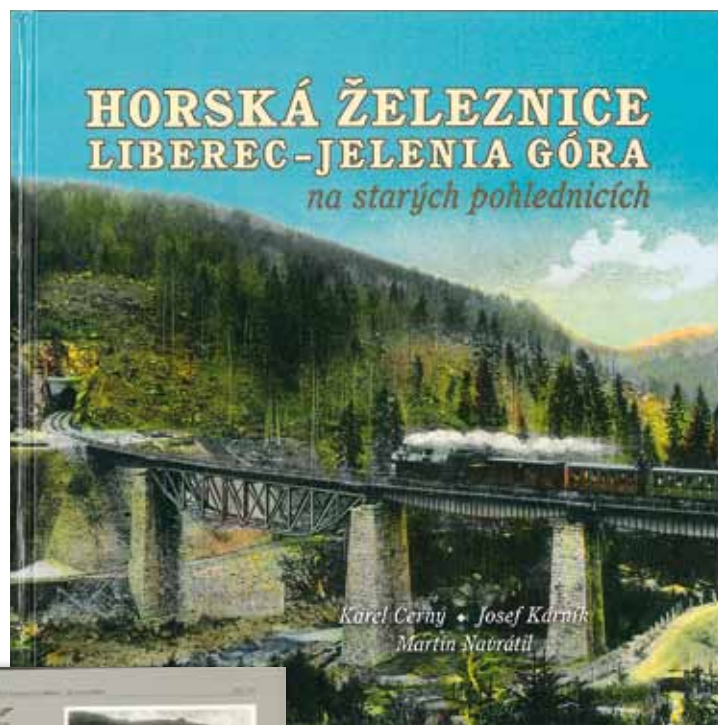
PETROV

Počítá s odděleným průtahem tranzitního železničního koridoru pro osobní i nákladní dopravu podle stávajícího uspořádání. Hlavní nádraží by stálo přibližně ve stejné lokalitě jako dnes, jen by se posunulo o něco jižněji. Železniční trati z Přerova a Veselí nad Moravou by byly zapojeny do železničního uzlu v několika možnostech kombinujících zkapacitnění stávajících tratí a výstavbu nových tratí, avšak vždy do jižního zhlaví hlavního nádraží.

RECENZE

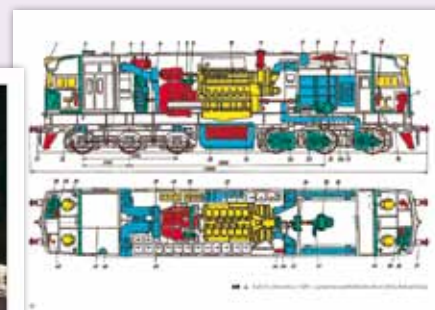
Horská železnice Liberec – – Jelenia Góra na starých pohlednicích

Nakladatelství Tváře ze Žďáru nad Sázavou vydalo na přelomu léta a podzimu již devátou publikaci z tematické řady Železniční tratě na starých pohlednicích, která se věnuje horské dráze spojující severočeský Liberec s Tanvaldem, Harrachovem a polskou Jelení Górou. Autorský kolektiv Černý - Navrátil - Kárník se v publikaci tradičně zhostil úkolu na výbornou, a to nejen výběrem dobových, leckdy nepublikovaných pohlednic a fotografií, ale i neotřelým doprovodným textem. Prostřednictvím dobových záběrů, nákrešů a kolejových schémat kniha přibližuje široké čtenářské obci několik zcela samostatných a dobou vzniku, stavebním charakterem nebo způsobem financování zcela odlišných tratí ležících, s výjimkou jediného období, i na území různých státních útvarů. Její osudy nastartoval rozvoj průmyslu jizerskohorských údolí. Na 169 stranách najdeme desítky úžasných dobových zobrazení, kde upoutají nejen samotná nádraží či tratě, ale i parní lokomotivy doplněné elektrickými lokomotivami či jednotkami, které v dřívějších dobách zajížděly na našem území Jelení Góry až do Kořenova. Knihu za doporučenou cenu 389 Kč lze pořídit v každém větším knihkupectví po celé ČR. (mah)



Motorové lokomotivy řady T679.1

Nejnovějším přírůstkem v železniční literatuře je obrazová publikace o nejmohutnějších sovětských motorových lokomotivách ČSD řady T 679.1, označovaných jako Sergeje. Autor Martin Žabka dílo rozdělil do sedmi kapitol, kde se čtenáři kromě základního technického popisu, barevného provedení a označování lokomotiv dozvědí zásadní události spjaté s bezmála čtyřicetiletým obdobím, kdy byly tyto stroje, později přeznačené na řadu 781, v běžném provozu. V kapitole z 60. let se píše o prvních dodávkách, v letech 1966 až 1969 pak přišla z výroby téměř polovina z celkového počtu lokomotiv. Kromě základního popisu kam a za jakým účelem byly stroje dodávány, se dozvíme, kdy tyto stroje, ať už pravidelně, či v roli zásoků zasahovaly do osobní dopravy. Další díl přibližuje dění v 70. letech, kdy pokračovaly dodávky dalších kusů, ale byl také patrný první úpadek v provozu. Většina z pětadvaceti lokomotiv dodaných na širokozachodnou trať z Užhorodu do Hanísky byla nahrazena elektrickými lokomotivami. Trochu paradoxně však také byla souhrou okolností po šestileté odmlce dodána ještě poslední série lokomotiv. Tím se celkový počet pro ČSD vyšplhal na 599. V devadesátých letech nastává prudký pokles nákladní dopravy, což se nepříznivě promítlo zejména na této nepřilíš hospodárné řadě a jen v roce 1991 bylo zrušeno 150 lokomotiv. Počátkem nového milénia bylo ukončeno pravidelné provozní nasazování a několik exemplářů bylo zachováno pro muzejní účely. Kniha ležatého formátu A4 o 256 stranách je vybavena 124 barevnými a 193 černobílými fotografiemi a je k dostání za 850 Kč. (red)

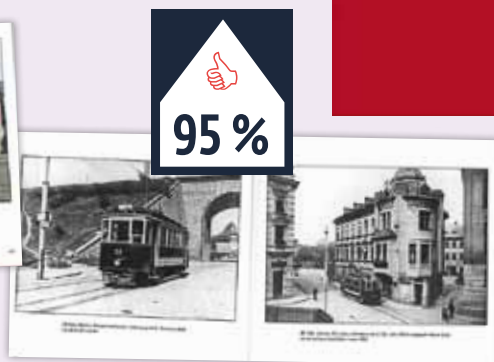


Svět tramvají Erwina Cettinea Liberec a Jablonec nad Nisou

Na začátku letošního podzimu se objevila na pultech vybraných prodejen – například v libereckém obchodě JW Modely, v knihkupectví Fryč, v pražské Coroně či Pragomodelu zajímavá obrazová kniha čtvercového formátu o 180 stranách, která je věnována legendárnímu libereckému fotografovi Erwinu Cettineovi. Ten již od svých deseti let fotograficky dokumentoval život okolo sebe s důrazem na tramvajová vozidla v liberecko-jablonecké aglomeraci, díky čemuž vznikla ojedinelá sbírka fotografií. Tu spravuje liberecký spolek dopravních nadšenců Boveraclub. Autor textu Tomáš Krebs z této unikátní sbírky sestavil tuto nádhernou knihu, v níž jsou využity různorodé fotografické záběry městských a meziměstských tramvajových drah mezi lety 1912 až do 1982. Prostřednictvím více než 150 fotografií dokumentuje sedmdesát let rozvoje libereckých a také jabloneckých tramvají. Knihu vydal vlastním nákladem Boveraclub v Liberci a lze ji dostat za prodejní cenu 350 až 425 Kč podle jednotlivých prodejců. (mah)



Svět tramvají Erwina Cettinea
Liberec a Jablonec nad Nisou



Železniční dílny Ostrava – svazek č. 8 knihovny ŽMMS Lokomotivní depo Ostrava – svazek č. 9 knihovny ŽMMS

Knihovna Železničního muzea moravskoslezského vydala na podzim dvě publikace, které zaměřením bezprostředně souvisí s otevřením úseku Severní dráhy císaře Ferdinanda z Lipníku do Bohumína. Obsahem tak navazují na již vydanou brožuru popisující vznik této trati a také se snaží přiblížit čtenáři i historii její nedílné součásti, a to ostravských železničních dílen a lokomotivního depa. Ty stály také kromě dolů a hutí u dalšího rozvoje nejen Přívozu, ale i celého města Ostravy. Když přijel 1. května 1847 slavnostní vlak do Přívozu, blízké obce u města Moravské Ostravy, málokdo čekal, že právě díky železnici se v krátké době stane městem s druhými největšími dílnami v Rakousko-Uhersku. Autor Milan Černoňorský představuje na 120 stranách ucelenou historii celých dílen a přináší nové poznatky včetně původních dokumentů i dobových fotografií. Devátý svazek se věnuje lokomotivnímu depu v Ostravě. Brožura kolektivu autorů pojednává o výtopně v Moravské Ostravě-Přívoze a popisuje kouzlo prvních dnů provozu a údržby parních lokomotiv. Již od prvních dnů bylo nutno věnovat potřebnou znalost a pozornost zaměstnanců, ať se jednalo o strojevedoucí, topiče, pracovníky různých profesí zajišťujících opravy a další pomocný personál, bez jejichž namáhavé a špinavé práce si provoz ani nešlo představit. Publikace o 152 stranách doplněná řadou fotografií přibližuje osudy lidí, kteří byli odborníky a stali se i učiteli pro další generace zaměstnanců. Obě publikace lze zakoupit přímo v Železničním muzeu moravskoslezském za 120 Kč (sv. č. 8), resp. 140 Kč (sv. č. 9). (red)



Brdskými hvozdy ke střelnici

Známy jsou především svou horší dostupností, a to i poté, co byla zpřístupněna větší část tamního bývalého vojenského prostoru. To samozřejmě neodradí stovky pěších turistů a cyklistů, aby navštívili o prosluněných víkendech největší atrakce v Brdech. Přesto se tu můžete toulat celé hodiny a nepotkat živáčka. Rozhodl jsem se prozkoumat oblast s pohnutou minulostí a zarůstající budoucností.

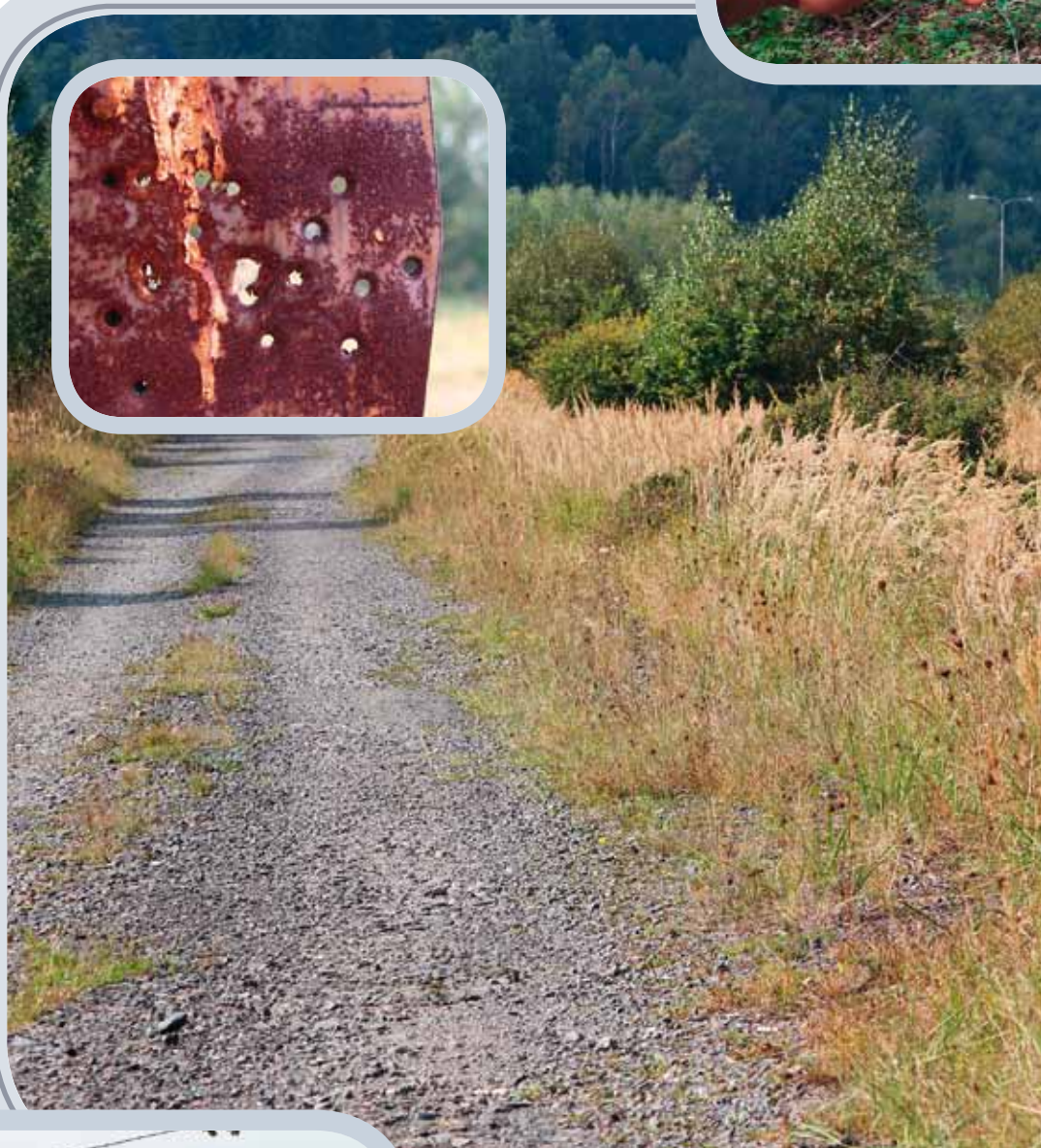
PAVEL FREJ | FOTO: AUTOR

Z nádraží v Rokycanech se nechávám odvézt autem na hranici chráněné krajinné oblasti. Trošku pohodlí neuškodí, i tak jsem si naplánoval nějakých 17 kilometrů chůze v různorodém terénu. Vysazují mě u lesní cesty, kterou dnes, alespoň podle spousty ořezaných kmenů stromů, využívají těžaři dřeva. Na jedné z klád sedí drobná paní ve větrovce a pojíždá svačinu. A pak že tu nepotkám živáčka, říkám si, zvlášť když se toto místo jmenuje Pod zabitým. Možná si to samé myslí i paní a uhýbá pohledem.

Dršťka uprostřed lesa

Z rozpadající se lesní asfaltky, kterou využívala ještě relativně nedávno vojenská vozidla, odbočuji doleva ke zřícenině hradu Dršťka. Ale uprostřed lesa na místě, kde kdysi hrad stál, nacházím jen menší skalní ostroh a nějaké shluky kamenů, taky spoustu pavučin a vyhaslé ohniště. Počátek opevnění na Dršťce je odhadován někdy na 2. polovinu 13. století, nedaleko odsud totiž byla nalezena nádoba s mincemi z této doby, konkrétně s bavorskými feniky. Hrad se ubránil napadení husitskými vojsky a v průběhu 14. století se stal spolu s dalšími pevnostmi opěrným bodem křižáků na Plzeňsku. O jeho historii ale není dochováno příliš písemností a už v 16. století je uváděn jako zpustlý.

Drobné kameny, které pravděpodobně tvořily hradní zdivo, jsou rozesety po úbočí ostrohu a pokryté mechem a kapradím. Musím si dávat pozor, abych si nevyvrtnul kotník. Jinak nenacházím nic, co by připomínalo význam a velikost tohoto místa. Ani se mi nezjevují tři panny, které tu podle pověsti mají tančit. Škoda, ale v Brdech se musí člověk trochu uskromnit a respektovat přírodu.



Na úpatí kopce pod hradem nacházím studánku s nově vybudovanou budkou. Voda je čistá, navíc tu kdosi nechal plechový hrníček na občerstvení, neodolám a ochutnám, vždyť pít ji museli i hradní páni.

Bezpečnostní pásmo

Že se nacházíte v bývalém vojenském prostoru, poznáte podle četných cedulí zakazujících přímý vstup do lesa a umožňujících jen pohyb po vyznačených stezkách. Takových oblas-

Kolvín



ŠOTOINFO

Kolvínka

V noci ze 14. na 15. listopadu 1941 se nad Brdy nečekaně přehnala mohutná větrná smršť, která měla za následek totální zkázu. Během několika hodin padlo 1,5 milionu tun kubíků dřeva. Vystala akutní potřeba rychlého svozu a zpracování dřeva. Němci v té době zakládali na Kolvíně koncentrační tábor, který byl následně přestavěn na pracovní lágr. S budováním svážných úzkokolejných drah o rozchodu 760 mm se započalo koncem zimy 1942 a železnice sloužila ke svážení dřeva z lesů na pilu do Mirošova. To trvalo několik let. Dodnes se dochovaly jen fragmenty z její rozvětvené sítě, např. náspy, kusy kolejnic nebo zbytky upevnění. Fanoušci zrušených drah se po stopách Kolvínky pravidelně vydávají. Větrná smršť měla nejen přírodní, ale i politické důsledky, které se projevily až o 10 let později. Když se část původních obyvatel s novou nadějí vrátila po II. světové válce do Kolvína a začala s obnovou zdevastované obce, čekala je v roce 1951 šokující zpráva. Definitivní ortel, žádné kompromisy, rozšíření vojenského prostoru a nátlak na urychlené opuštění místa. Přestože se tak velké rozšíření vojenského prostoru jeví jako diskutabilní, zvítězila možnost získat snadno a rychle rozsáhlé odlesněné prostory.

hled na rozlehlý odlesněný prostor zvedající se do mírného kopce.

Pěchotní střelnice Kolvín-jih byla elektrifikovaná, ovládána z řídicí věže a díky své dlouhé dráze umožňovala střelbu z dalekosných zbraní. Nacházely se zde také dvě protitankové střelnice, přičemž ta jižní měla devět drah a umožňovala střelbu až na 2 500 metrů. Střelnice je v současné době zakonzervována a většina vybavení odvezena. Přesto tu mezi náletovými dřevinami najdete zbytky střílen, rezavějící lampy, železná zábradlí nebo prostřílené kovové terče. Stojím uprostřed rozlehlého prostoru, kde ještě v době nedávné panoval přísný vojenský režim, zcela sám a mám zvláštní pocit. Jako by mně někdo pozoroval z řídicí věže. Okolní lesy hlasitě šumí a vysoké stvolky trav se ohýbají v sílícím větru. Jako by mě chtěly varovat.

Bezohledné vystěhování

Možná je toto místo prokleté. Kdysi tu totiž stávala vesnice Kolvín. Na přelomu 19. a 20. století měla na 500 obyvatel a stálo zde přes 70 domů. Život v Kolvíně nebyl nikdy jednoduchý, mohlo za to drsné klima a odlehlá poloha. Přesto se vesnice rozrůstala, měla vlastní školu, hasičskou zbrojnicu, obchod, dva hostince a ve 30. letech minulého století zavedla elektrický proud. Zdrojem obživy pro velkou část obyvatel se stalo lesnictví a také relativně blízká pobočka Škodových závodů v Hrádku. Už mezi válkami zde vznikla dělostřelecká střelnice a během druhé světové války se rozhodlo o rozšíření vojenského prostoru a začalo se s postupným výkupem majetku. Do dějin osídlení místa ale nejvíce zasáhly události v noci ze 14. na 15. listopadu 1941 (viz box), které posloužily jako jeden z argumentů pro nařízení totálního vystěhování počátkem 50. let.

Odbočuji od střelnice po vyšlapané pěšince k bývalým obecním rybníkům. Vyruším přitom nechtěně čápa, který tu někde poblíž pravděpodobně hnízdí. Vznáší se teď nad rybníkem ve velkých kruzích a čeká, až odejdu. Dodnes tu je krom rybníků možné najít historické artefakty. Zbytky plechových nádob,

tí najdete v Brdech několik. Jednou z nich je prostor bývalé vojenské střelnice Kolvín. Nemám v úmyslu bloumat po lese a hledat zbytky nevybuchlé munice, a proto se opět vracím zpět k asfaltce, procházím kolem mohutných železných závor a už vidím opuštěné budovy střelnice. Nápis na ceduli u plotu varuje, že v objektu se nachází aktivní elektrické zařízení s nebezpečím ohrožení života. Řídicí věž střelnice je uzavřena a monitorována kamerami, takže mi musí stačit přízemní po-



kovových nástrojů, zdivo, sklepení, studny. V krajině pak nad ostatní vyčnívá rozstržená budova původního transformátoru stojící na západním úpatí vrcholu Palčiče. Čáp nade mnou stále krouží a vítr zesiluje. Nejsem tu vítaný. Nejvyšší čas vyrazit domů.

Vezmu to kolem Okrouhlíku po značené cyklostezce. Původně uvažuji, že navštívím ještě nedaleké Padrtské rybníky, brdský turistický hit, ale četné skupinky cyklistů i pěších mě docela odrazují. Přitom jen kousek odtud jsem zažil takový klid. Zbývá mi nějakých 12 kilometrů chůze na vlak do Příkosic a mám na to necelé tři hodiny. Říkám si, že to zvládnou bez problémů, a první hodina cesty mě o tom přesvědčí. Ujdu bezmála 6 kilometrů. Jenže skončí prudké pohodlné klesání, terén se změní na polní pěšiny, ze 12 kilometrů se stává 13 a také se projeví únava. Poslední stovky metrů na motorák do Rokycan musím běžet. Průvodčí mě nechává vydechnout, a já se tak můžu naposledy zadívat na vrcholky Brd, které na první pohled nevypadají nijak dramaticky, ale mezi sebou ukrývají rozlehlé plošiny plné tajemství. Dokud zůstanou hůře dostupné, bude to jen dobře...



Šumavská lokálka zajímavostmi

Život na Šumavě nebyl nikdy procházkou růžovým sadem. Region byl nicméně turisticky velice atraktivní už v dobách dávno minulých, kromě toho byla tato krajina zajímavá také hospodářsky. Pomohla tomu i železnice. Co se na trati z Čičenic do Nového Údolí dělo v dobách největších historických zvrátů?

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR, ARCHIV PAVLA KOSMATY

Trat z Čičenic do Nového Údolí, v jízdních řádech označená číslovkou 197, je součástí pomyslného souboru regionálních tratí, jenž v jižní části Šumavy tvoří zajímavý okruh spojující zdejší významné turistické cíle s městy. Cílem našeho krátkého bádání se nestala jen kvůli svému strategickému umístění, ale kvůli tomu, že provoz na ní často určovaly světové události. Kromě toho byla dopravní spojkou s Bavorskem. Smyslem výstavby však nebyla

podpora vývozu určitého obchodního artiklu, ale prostá potřeba napojení se na německou železniční síť. Úpadek přeshraniční vozby přišel až za vlády komunistů. Tehdy byly kolejnice od hranice směrem do Československa vytrhány. Ovšem nepředbímejme.

Historie jednokolejné železnice se píše již od roku 1893, kdy byl zahájen provoz z Čičenic přes kopcovité území do Prachatic. O šest let později vyjely vlaky do Volar a teprve v roce 1910 se objevily na spojnici do Bavorska. Jen pro zajímavost, v témže roce byl uveden

do provozu i úsek trati 194 z Nové Pece (dříve Želnavy) do Černého Kříže, kde se setkal se stosedmadesátkou. Naopak z Pasova, budovali Němci železnici do Waldkirchenu, prakticky v ústretu čičenické dráze. Místem hraničního setkání byla obec Haidmühle.

Věžáky v hlavní roli

Z hlediska rozvoje železniční infrastruktury však nezbudila propojka žádný ohlas, na řadě tratí nejen na našem území byl provoz dávno zaveden a kromě toho se do povědomí dostávala automobilová doprava. „Nikdy tu proto například nejezdily přímé rychlíky, řekněme z Prachatic do Pasova. Města byla v té době nepříliš významná. Vlaky z obou zemí končily v Haidmühle, kde se přestupovalo. Už ve dvacátých letech existovala na obou stranách motorová trakce, jezdily tu především věžáky,“ připomněl Pavel Kosmata, amatérský historik, bývalý strojvedoucí, šumavský patriot a zaměstnanec českobudějovického Regionálního obchodního centra (ROC) Českých drah. „Zásadně se tu v té době neetablovala ani nákladní doprava.“

První světová válka se provozu nikterak nedotkla. „Byli jsme součástí Rakouska-Uherska a osobní vlaky jezdily přes hranici dvakrát denně,“ pátá ve svých archívech Kosmata. Třeba Nové Údolí bylo nejprve ospalou hraniční osadou. Až ve dvacátých a třicátých letech čítala více než čtyřicet čísel popisných. „Teprve s železnici začala víska vzkvétat,“ ukazuje na smysl železničního spojení historik. Podobný trend byl patrný na opačné straně hranice.





opředená

Po vzniku republiky v roce 1918 převzaly provoz Československé státní dráhy (ČSD) na účet vlastníka železnice, tedy Pošumavských místních drah. A stále se jezdilo přes hranici. Doba pokročila, turismus se rozvíjel slibně a postupně i Češi začali osidlovat i tenhle dříve zapomenutý kout. Kupříkladu v roce 1920 žilo v Novém Údolí 273 osob. K dispozici byli četníci i financové, obecná škola, hasičská zbrojnice, hotely Smitka a Jungbauer a samozřejmě železniční zastávka s překladištěm. Českým jazykem se ve vsi hovořilo hojněji než dříve. „Místo už tehdy objevili Pražáci, pořádaly se tu tancovačky.“

Služba pod hákovým křížem

Nic se v životě zdejších obyvatel nezměnilo ani po vítězství nacistické NSDAP v Německu v roce 1933. Na nádraží v Haidmühle svorně sloužili Češi s Němci. Kosmata zmínil, že přednostové z obou zemí měli každý vlastní kancelář. „Nad nádražím měli dokonce drážní ubytovací domy, kterým se dodnes říká Böhmhausy,“ poukazuje na zajímavost. A bojůvky, typické pro sever a severozápad Čech? To na jižním cípu Šumavy neexistovalo. Každý měl daleko do žlabu a obyvatelstvo bylo rádo, že zdejší tvrdé přírodní podmínky vůbec přežilo.

O pět let později už ale začalo přituhovat, otázky národnosti byly prakticky na tapetě den co den. Nic naplat, Češi museli postoupit Sudety nacistickému Německu a odejít do vnitrozemí. Včetně vojenské stráže ochrany státu, přirozeně. Z druhé světové války mnoho informací neexistuje, železnič-

ní síť připadla Německým říšským drahám. Nicméně nacisté neměli personál, do Haidmühle jezdily stále naše motorové vozy, jen se znaky BMB-ČMD. „Zkazky o tom, že od nás jezdily do Pasova nákladní vlaky, nejsou podložené. Je to podle mého nesmysl, neboť směrové provozní poměry to nedovolovaly,“ míní.

Našli zlato

S koncem války si Hitlerovi strategové usmysleli, že v případě vybombardování hlavních tratí použijí pro transporty techniky právě lokální šumavské tratě. Dokonce začali budovat propojku Vimperk s Novým Údolím. „Násep je ještě vidět u bývalé odbočky za Volary, směrem k Vimperku,“ upřesňuje Kosmata s tím, že odbočka nesla název Planina. Jejich práce však byla marná.

Osvobozující americká armáda překročila hranice 1. května 1945. Kroniky hovoří i o tom, že v Novém Údolí došlo ke krátkému boji s jednotkami Hitlerjugend. Obec totiž byla součástí únikových tras do amerického zajetí. Svědčí o tom i nález vagonu naplněného zlatem a šperky v Haidmühle. Nejspíše šlo o lup z východní fronty.

Život s železnou oponou

Po druhé světové válce nebyl provoz vlaků obnoven. Po únoru 1948 mělo cestování přes hranice definitivní utrum. Železnice ale stále existovala. Jen nad nádražím v Údolí vyrostla železná opona, hraniční pásmo však bylo vytýčeno již od Černého kříže. Kraji začali vládnout příslušníci Pohraniční stráže. „Do pásma se jezdilo na propustky, protože někteří obyvatelé v něm stále žili, byť bylo například Nové Údolí obec začátkem padesátých let srovnáno se zemí. Osobní vlaky k hranici jezdily, ale v jízdním řádu zapsány nebyly – vezly jen prověřené místní obyvatele či vojáky. Oficiálně se jezdilo jen do Stožce. Už ve Volarech

Nehody se trati nevyhnuly

■ První a nejtragičtější srážka vlaků se odehrála 22. července 2004. Tehdy, 8 minut před třetí hodinou odpolední, se v úseku mezi Bavorovem a Strunkovicemi nad Blanicí čelně srazily osobní vlaky Os 18008 a Os 18035. Po střetu zůstaly motorové vozy do sebe zaklesnuty. Při nehodě zahynuli dva cestující, zraněno bylo dalších 33 osob. Příčinou byl nedovolený odjezd strojvedoucího vlaku Os 18008 z Bavorova.

■ Další nehoda se stala 1. září 2007. Hlavní roli opět hrály osobní vlaky, tentokrát Os 18003 a Os 18032 v úseku mezi Vodňany a Bavorovem. Ačkoli se jednalo o závažnou nehodu, její následky byly mírnější než u nehody z roku 2004. Zranilo se 12 cestujících. Bezprostřední příčinou vzniku mimořádné události byl nedovolený odjezd osobního vlaku Os 18003 ze stanice Bavorov.

■ Ve středu 2. února 2011 se v 8:14 mezi Vodňany a Čičenicemi srazil osobní vlak Os 18003 s manipulačním vlakem jedoucím z Čičenic. Při nehodě zemřela jedna cestující, dalších dvanáct lidí bylo zraněno. Za karambol mohl strojvedoucí osobního vlaku, když nepožádal dispečera o svolení k další jízdě.

ale nastupovali do vlaku péesáci v civilu. Působili komicky. Mysleli si, že když měli zelené ponožky a vojenský mošny, že je nikdo nepozná,“ směje se Kosmata nad vlastní vzpomínkou. „Stalo se mi, že jsem se mezi směnami opaloval ve Stožci. Sebrali mě, vyslyšali. Zavola jsem to strojmistrovi, ten je seřval a bylo hotovo,“ vypráví. Příběh ale pokračoval druhý den. „Vežl jsem děti, jeden z doprovázejících otců byl příslušník, který mě vyslyšal, tak jsem ho vzal mezi dveře, aby si mě zapamatoval a dal mi pokoj,“ uzavírá Kosmata. A koleje přes hranici? V roce 1951, poté, co u Aše projel Vlak svobody, nechala naše strana několik desítek metrů kolejí vytrhat. Od hranice dál do Německa však koleje stále existovaly až do roku 1974.

Jak ubývalo osobní dopravy, přibývalo v oblasti té nákladní. Dřevo bylo cenným vývozním artiklem. „Na kolejích za Stožcem byla výkolejka a pak před Novým Údolím lehká plotová brána. Když jel nákladní vlak do Údolí, péesáci ho zkontrolovali a vlak jel dál. Kdyby chtěli železničáři zít roha, tak by se jim to povedlo.“ V těsné blízkosti hranice byl dřevosklad.

Po listopadu 1989 bylo hraniční pásmo zrušeno, kraj se opět začal plnit turisty a provoz osobních vlaků byl obnoven 30. června 1990. Tehdy se do místa vypravila šestivozová souprava složená z motorových vozů řady 810 a osobních vozů řady Btax (Baafox). V roce 1994 byl založen spolek Pošumavská jižní dráha, který symbolicky obnovil koleje, přes hraniční Údolský potok. To z místa činí turistickou zajímavost – jde o nejkratší mezinárodní železnici na světě. ◆



POŠTA



Co bude s řadou 371 po nasazení Vectronů na spoje z Prahy do Německa?

Dočetl jsem se, že se v čele spojů EuroCity směřujících z Prahy do Německa brzy objeví nové přírůstky vozidlového parku Českých drah, a to lokomotivy Siemens Vectron. Těchto strojů si ČD pronajaly, pokud je mi známo, celkem deset kusů. Jezdit prý mají především na podobných prestižních spojích. Má to svoji logiku – díky tomu bude moci skončit časové náročné přepřahání lokomotiv v Drážďanech, neboť stávající lokomotivy řady 371 nemohou jezdit rychleji než 160 km/h. Zajímalo by mě však, co s těmito Bastardy, jak se jim poněkud nelichotivě přezdívá, bude dál. Mají pro ně České dráhy využití na jiných tratích, nebo zamíří někam za hranice? Podle mě by to byla škoda. Děkuji za odpověď.

VÁCLAV HRUBÝ, DĚČÍN

Odpověď redakce: Jak správně píšete, Bastardy s novým grafikonem budou na spojích EuroCity z Prahy do Německa skutečně nahrazeny lokomotivami Siemens Vectron. Stávající stroje řady 371 však z tuzemských kolejí nezmizí. Od nového JŘ 2018 pojedou na Slovákých expresech do Luhačovic v úseku Praha – Staré Město u Uherského Hradiště.

Zavítejte do Ostravy na výstavu o dvou páteřních železničních tratích

Rádi bychom čtenáře časopisu Železničář pozvali na zajímavou výstavu nazvanou Z Vídně na sever – dvě páteřní železniční tratě České republiky. Zaměřuje se především na první období výstavby a provozu Severní dráhy císaře Ferdinanda a Severní státní dráhy. Autorka Aleona Borovcová expozici navázala na své dvě publikace vydané v letech 2012 a 2016. Výstava je instalována v prostorách ostravského pracoviště Národního památkového ústavu v ulici Odboje 1. Pro veřejnost je přístupná do 31. března 2018 ve všedních dnech mezi devátou a patnáctou hodinou. Obrazový materiál panelů doprovází trojrozměrné papírové modely staveb, které ztvárňují nejen výpravní budovy, ale také další objekty jako například vodárny či výtopny.



MARTIN HAVRÁNEK

Radnice ve Studénce odmítá vybudování podjezdu pod tratí

Nebezpečný železniční přejezd ve Studénce na Novojičínsku, kde se předloni srazil vlak s kamionem a tři lidé zemřeli, by měl být do několika let nahrazen podjezdem. Radnice ale s jeho výstavbou nesouhlasí. Podle ČT radní projekt Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) zamítli, protože prý tato varianta vůbec nepočítá s kamiony. Podjezd by byl určen jen pro osobní automobily a cyklisty. Kamiony by tak podle SŽDC přes přejezd vůbec nejezdily. Radnice proti samotnému podjezdu v podstatě nic nemá, řešení ale vůbec nepočítá s objízdou komunikací pro kamiony. Deně přitom Studénkou projede na osmdesát nákladních aut. I proto zastupitelé města chtějí, aby bylo řešení komplexní. Přejezd by mohl zabezpečit moderní systém. Nezávisle na tom soukromá společnost Future Product Design usiluje o to, aby byl u přejezdu instalován její bezpečnostní systém, který by měl zabránit dalším nehodám. Jde o představený semafor vzdálený až 50 metrů od přejezdu. Na něm blikne červená v okamžiku, kdy začnou svítit výstražná světla u samotného přejezdu. Firma má nyní úřady povolené zařizovat v Praze a usiluje o jeho instalaci jak ve Studénce, tak i na dalších místech Česka a Slovenska. „Požádali jsme místní krajskou policii o povolení. Obec nám už přislíbila, že stavebně prostor připraví,“ uvedl ředitel společnosti Vladimír Kranc.

CT24.CZ 1. 11. 2017



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

K jízdě vlakem i městskou hromadnou dopravou stačí už jen jedna karta

České dráhy a Plzeňské městské dopravní podniky propojily jako první v ČR své rozdílné kartové systémy na veškerý sortiment jízdného. Podle zástupců obou společností jde o jedinečné řešení. Pro uživatele karet to znamená, že jim po zaregistrování u druhého z provozovatelů stačí už pouze Plzeňská karta nebo In Karta pro nákup předplatného nebo jízdenek v městské dopravě i vlacích ČD. Držitelé Plzeňské karty či In Karty s logem MAPready nově mohou elektronickou peněženku zaplatit plný sortiment i u druhého dopravce. Systém je otevřený i dalším dopravcům. Partneři očekávají, že tím udrží nynější zákazníky a získají nové. „Je to unikátní první projekt v Česku, kdy republiková In Karta ČD slouží k odbavení v městské hromadné dopravě a na Plzeňské kartě můžete mít aplikace nebo traťové jízdenky Českých drah,“ uvedl člen představenstva Českých drah Michal Štěpán. Na propojení obou systémů pracovali specialisté více než dva roky. „Oba systémy jsou tak provázané, že když kartu ztratíte a necháte si vyrobit duplikát, systém vám na něj automaticky nahraje vše, co jste měli na původní kartě,“ řekl Martin Chval z projektu Plzeňské karty.

ČTK, MFD 2. 11. 2017

Vichřice způsobila na železnici škody za jedenáct milionů korun

Správa železniční dopravní cesty vyčíslila škodu na železničních tratích po nedělní vichřici Herwart na 10,8 milionu korun. Vítř ničil na železnici především trakční vedení, na které připadá většina škod. V částce jsou ale započteny i náklady na zásah drážních záchranářů a náklady na odklizení spadlých stromů. Nejsou v ní ale zahrnuty škody, které vítr způsobil jednotlivým dopravcům na vlacích. Řekla to mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Největší počet mimořádných událostí v souvislosti s nedělní vichřicí zaznamenali železničáři na Vysočině, v severních a naopak v jižních Čechách. Ani Morava ale nezustala ušetřena komplikací. Celkem zaměstnanci správy železnic odstranili z kolejí dvě stovky spadlých stromů, některé z nich pádem poškodily elektrické vedení. Nejhorší situace panovala na železnici v pondělí ráno, kdy v jeden okamžik bylo mimo provoz téměř 30 železničních tratí. Hlavní tratě se podařilo zprovoznit do pondělní páté hodiny ranní. Vichřice Herwart způsobila na železnici největší komplikace po ledovkové kalamitě z prosince 2014. Ta zastavila na tratích na 120 vlaků, ve kterých uvázlo zhruba 20 tisíc cestujících.

ČTK 2. 11. 2017

České dráhy vyhlásí soutěže na nové vlaky za 20 miliard korun

České dráhy do konce roku vyhlásí soutěže na nové vlaky za dvacet miliard korun. Jedním z důvodů je snaha uspět v boji s konkurencí po částečném otevření železničního trhu v roce 2019. S vítězi v celkem sedmi výběrových řízeních dopravce uzavře rámcové smlouvy, na jejichž základě bude jednotlivá vozidla odebírat. ČD ale upozornily, že vozidla odebere pouze tehdy, pokud se jim na ně podaří získat spolufinancování z evropských dotací, nebo se s objednateli dohodne na úhradě nákladů spojených s jejich nasazením. „V rámci sedmi veřejných zakázek budeme hledat výrobce devadesáti vozů a 31 elektrických jednotek pro dálkovou dopravu, třiceti elektrických a osmi motorových jednotek pro regionální dopravu a pěti netrakových souprav s řídicím vozem bez lokomotivy pro regionální dopravu,“ uvedl člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. Počet vozidel, které plánují ČD koupit, odpovídá požadavkům krajů a ministerstva dopravy na zajištění služeb. „Díky rámcovým smlouvám budeme mít již předem vybrané dodavatele, a pokud získáme smlouvy, můžeme rovnou zadat výrobu nových vozidel,“ uvedl Miroslav Kupec, který má ve vedení ČD na starosti správu majetku.

ČTK, E15 9. 11. 2017

Křetínský koupí skupinu Škoda Transportation. Za více než 10 miliard

Energetický a průmyslový holding (EPH) Daniela Křetínského podle informací Mladé fronty Dnes a týdeníku Euro koupí plzeňskou strojírenskou skupinu Škoda Transportation. Obě média se odvolávají na nejménované zdroje. Podle odhadů by cena měla přesáhnout deset miliard korun. „Jednání se vedou zhruba půldruhého měsíce. Prodej může být velice rychlý,“ řekl Euro jeden z akcionářů plzeňské firmy. Podle něj by Škodovka mohla být v rukou Křetínského ještě do konce roku. MfD s odvoláním na zdroj obeznámený s průběhem obchodu uvedla, že od získání Škody dělí Křetínského jen převod kupní částky. Mluvčí EPH a Škoda Transportation informace odmítli komentovat. Zájem o skupinu i s jejími dceřinými firmami před časem projevila mimo jiné čínská společnost Railway Rolling Stock Corporation (CRRC). Skupina Škoda Transportation s více než 5 300 zaměstnanci je největší firmou zabývající se dopravním strojírenstvím ve střední a východní Evropě. Mezi její hlavní aktivity patří hlavně výroba tramvají, příměstských elektrických vlaků, lokomotiv, souprav metra, trolejbusů nebo elektrobusů. Zahrnuje plzeňské firmy Škoda Transportation, Škoda Electric a Movo, ostravskou Škodu Vagonku či Pars Novu.

ČTK, MFD, Euro 6. 11. 2017

**Pobytové zájezdy
ZIMA 2017/2018**
již v prodeji

V nabídce jsou lyžařské pobyty a nově i pobyty v exotických destinacích (Kanárské a Kapverdské ostrovy). Dotace na zimní rekreace poskytují ČD, ČD Cargo i SŽDC.

Těšíme se na vaše objednávky.

Průběžně zveřejňujeme nabídku na léto 2018.

Více na www.cdtravel.cz
nebo tel. 972 243 051-55.

NABÍDKA ČD TRAVEL



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

Vyberte si práci v ČD

strojvedoucí | elektromechanik | posunovač
mechanik kolejových vozidel | soustružník kovů

Nabízíme

- hlavní pracovní poměr
- stabilitu zaměstnání s dlouhodobou perspektivou
- zaškolení, profesní růst
- dobré platové podmínky
- zvýšenou výměru dovolené
- jízdní výhody i pro rodinné příslušníky
- penzijní připojištění
- příspěvek na rekreaci

Náborový příspěvek 50 000 Kč!
(kromě pozice strojvedoucí)

Požadujeme

- vzdělání v technickém oboru nebo zkušenosti v železniční dopravě výhodou
- zodpovědný přístup a bezúhonnost
- technické myšlení
- ochotu vzdělávat se ve svém oboru
- dobrý zdravotní stav

Životopis zasílejte na e-mail karieraDKV@gr.cd.cz, do předmětu uveďte název pozice.

www.ceskedrahy.cz/kariera

ČD České dráhy
Národní dopravnice

Jedeme
vlakem!



Foto: © Jiří Zápala

2. PROSINCE 2017

Svezte se parním vlakem na Valašský jarmek!

Tradiční Valašský jarmek, jehož součástí je prodej řemeslných výrobků, ochutnávky valašských specialit nebo cimbálová muzika, se letos koná v sobotu 2. prosince. I v tomto roce můžete využít pro cestu do Valašských Klobouk historický vlak tažený parní lokomotivou 433.002 (Matěj). Parní vlak odjíždí v 8:25 h z Valašského Meziříčí a přes Jablůnku, Vsetín, Valašskou Polanku a Horní Lideč přijede do Valašských Klobouk v 9:56 h. Vlak pak pokračuje přes Brumov do Bylnice a stejnou trasou se vrací zpět. V parním vlaku nebude chybět Mikuláš a jeho družina. Dětem, jimž rodiče koupí kupon za 30 Kč, bude rozdávát balíčky s nadílkou. První prosincový víkend se konají oblíbené jízdy parních vlaků, v nichž dělají cestujícím společnost Mikuláš, čert a anďel, i na jiných místech. Bližší informace o parním vlaku na Valašský jarmek a dalších mikulášských jízdách najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejblíže železniční stanice:

Valašské Meziříčí/Vsetín/Valašské Klobouky/Bylnice ad.



Foto: Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen gemeinnützige GmbH

OD 18. LISTOPADU 2017 DO 25. ÚNORA 2018

Na zámku Moritzburg opět potkáte Popelku

Nenecháte si nikdy ujít v televizi pohádku Tři oříšky pro Popelku s Libuší Šafránkovou a Pavlem Trávníčkem? Pak byste měli zavítat na výstavu věnovanou tomuto filmu, která se koná na zámku Moritzburg. Na loveckém zámku nedaleko Drážďan, kde se v roce 1973 pohádka natáčela, jsou od 18. listopadu do 25. února k vidění do detailu zpodobněné filmové scény i originální kostýmy. Exponáty mají české popisky a můžete si vypůjčit také českého audioprůvodce. Výstavu o legendární pohádce pořádají na zámku už po sedmé. Letošní novinkou je nově koncipovaná závěrečná komnata, která je věnována romantické lásce. Vstupné na výstavu činí osm eur. Příznivci železniční nostalgie jistě uvítají, že se do Moritzburgu mohou svést historickou úzkokolejkou Lössnitzgrundbahn. Jezdí z Radebeulu (Ost), kam vás z Drážďan nebo Bad Schandau dopraví linka S1 příměstské dráhy S-Bahn.

Nejblíže železniční stanice:
Moritzburg



Foto: Letohrádek Mitrovských

OD 25. LISTOPADU 2017 DO 14. LEDNA 2018

V Letohrádku Mitrovských vystavují betlémy

I letos se v brněnském Letohrádku Mitrovských koná tradiční výstava historických a současných betlémů, a to od 25. listopadu do 14. ledna. K vidění budou starožitné jesličky vyřezávané ze dřeva, vystřižované z papíru nebo modelované ze sádry i novější betlémy vytvořené z keramiky, barevného skla či oblíbeného šustí. Na výstavě nebude chybět ani obří betlém třeštského typu z dílny Tomáše Pavlíka. Prohlédnout si můžete také první část největšího českého dioráma na téma Život Kristův, jehož autorkou je Ivana Langrová, nebo skleněné krajiny a mikrosvěty od umělecké sklářky Alice Dostálové. Oko potěší i nápadité adventní a vánoční floristické dekorace. Pokud do Brna přijedete vlakem a prokážete se v Letohrádku Mitrovských platnou jízdenkou ČD, získáte slevu 20 procent na vstupné. K Letohrádku Mitrovských vás z brněnského hlavního nádraží přiblíží tramvaj č. 1.

Nejblíže železniční stanice:
Brno hl. n.



Foto: archiv Státního zámku Zákupy

25. A 26 LISTOPADU, 2., 3., 9., 10., 16. A 17. PROSINCE 2017

Prohlídky Císařské Vánoce na zámku Zákupy

Pokud vás zajímá, jak se slavily Vánoce na panovnických dvorech, přijďte některý adventní víkend na zámek Zákupy. Pro návštěvníky tu mají připraveny prohlídky vyzdobených interiérů a poutavé povídky o vánočních zvycích mocných šlechticů. Letos se prohlídky Císařské Vánoce konají na druhém návštěvnickém okruhu. Zavítáte do interiérů, které byly zpřístupněny teprve loni u příležitosti 100. výročí úmrtí císaře Františka Josefa I. Trasa zahrnuje mj. ložnici a pracovnu císaře Františka Josefa I., salon korunního princezny Štěpánky Belgické nebo lovecký pokoj korunního prince Rudolfa a končí v kapli sv. Františka z Assisi, v níž byli 1. července 1900 oddáni arcivévodá František Ferdinand d'Este s hraběnkou Žofií Chotkovou. Prohlídky začínají v 10, 11, 12, 13 a 14 hodin. Za vstupné zaplatíte 120 Kč, snížené stojí 80 Kč, rodinné 320 Kč. Více na www.zamek-zakupy.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Zákupy