

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Organizace jízd historických vlaků na Letohradsku
Vojtěch Vorel

Bakalářská práce
2019

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Vojtěch Vorel**
Osobní číslo: **D15201**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Organizace jízd historických vlaků na Letohradsku**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Analýza současného stavu
2. Návrh rozšíření historických jízd
3. Zhodnocení návrhu

Závěr

Rozsah grafických prací: 3 - 4

Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

BEK, Jindřich a Zdeněk BEK, 1999. Encyklopedie železnice - Parní lokomotivy 2. Vydání 1. Praha: Corona, 216 s. ISBN 80-86116-14-X

BEK, Jindřich a Zdeněk Bek, 2000. Encyklopedie železnice - Parní lokomotivy 3. Vydání 1. Praha: Corona, 220 s. ISBN 80-86116-20-4


FILIP, Aleš, 2004. 130 let železnice pod Orlickými horami. Vydání 1 Praha: K-Report, ISBN 80-903012-4-X

DAVID, Petr a Vladimír SOUKUP, 2009. 1000 hradů, zámků a tvrzí. Vydání 2. Praha: Knižní klub, 384 s. ISBN 978-80-242-2887-7


Vedoucí bakalářské práce: **prof. Ing. Tatiana Molková, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **4. února 2019**

Termín odevzdání bakalářské práce: **17. května 2019**


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

L.S.


doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 4. února 2019

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012 v úplném znění, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 17. 5. 2019

Vojtěch Vorel

ANOTACE

Práce se zabývá analýzou a návrhem jízd historických vlaků na Letohradsku se zasazením do prostorového kontextu. Týká se jednotlivých historických vlaků, které jsou v dané oblasti pravidelně vypravovány, železničních tratí, stanic a zastávek, které jsou historickými vlaky využívány, a turistických cílů, kterých je možno dosáhnout využitím historického vlaku. Dále se pak práce zabývá analýzou poptávky po historických vlacích na Letohradsku. Práce obsahuje i návrh nového historického vlaku v oblasti. Práce obsahuje i zhodnocení návrhu.

KLÍČOVÁ SLOVA

historické vlaky, historická vozidla, turistické cíle, Letohradsko, Pardubický kraj, Královéhradecký kraj

TITLE

Organization of Historical Trains in the Letohrad Region.

ANNOTATION

The thesis deals with the analysis and the proposal of historical trains in Letohrad region with a spatial context. It concerns historical trains regularly reported in the area, railway tracks, stations and stops that are used by historical trains and tourist destinations that can be reached by using a historic train. The thesis deals with analysis of the demand for historical trains in Letohrad region. The thesis deals a proposal for new historical train in the region. The thesis contains evaluation of the proposal.

KEYWORDS

historical trains, historical vehicles, tourist destination, Letohrad region, Pardubický kraj, Královéhradecký kraj

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ.....	9
SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD.....	12
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	13
1.1 Pravidelné historické vlaky.....	13
1.1.1 Mikulášský vlak	13
1.1.2 Králický Sněžník.....	14
1.2 Analýza železničních tratí.....	15
1.2.1 Česká Třebová – Ústí nad Orlicí.....	16
1.2.2 Ústí nad Orlicí – Dolní Lipka.....	16
1.2.3 Dolní Lipka – Hanušovice	16
1.3 Analýza vybraných železničních stanic a zastávek	17
1.3.1 Železniční stanice Česká Třebová.....	17
1.3.2 Železniční stanice Ústí nad Orlicí.....	17
1.3.3 Železniční stanice Lanšperk.....	17
1.3.4 Železniční stanice Letohrad	18
1.3.5 Železniční stanice Jablonné nad Orlicí.....	18
1.3.6 Železniční stanice Těchonín.....	18
1.3.7 Železniční zastávka Mladkov.....	18
1.3.8 Železniční stanice Lichkov	19
1.3.9 Železniční stanice Dolní Lipka	19
1.3.10 Železniční zastávka Prostřední Lipka	19
1.3.11 Železniční zastávka Červený Potok	19
1.3.12 Železniční zastávky Podlesí a Vlaské	19
1.3.13 Železniční stanice Hanušovice.....	20
1.4 Nasazovaná vozidla	20
1.4.1 Parní lokomotiva 423.009	20
1.4.2 Parní lokomotiva 464.008	21
1.4.3 Parní lokomotiva 464.202	22
1.4.4 Parní lokomotiva 433.001	23
1.4.5 Parní lokomotiva 433.002	23
1.4.6 Parní lokomotiva 534.0432	24

1.4.7 Motorový vůz M286.0001	24
1.4.8 Motorová lokomotiva T435.040	25
1.4.9 Motorová lokomotiva 771.172-4.....	26
1.4.10 Vozy Be, Dsd	27
1.4.11 Vůz BDlm	28
1.4.12 Vůz Bmx	28
1.4.13 Vozy A, AB, B, BDs, Bt	29
1.5 Analýza turistických cílů	29
1.5.1 Ústí nad Orlicí.....	30
1.5.2 Lanšperk.....	30
1.5.3 Letohrad	31
1.5.4 Mladkov	31
1.5.5 Lichkov	32
1.5.6 Dolní Lipka	32
1.5.7 Prostřední Lipka.....	33
1.5.8 Akce Cihelna.....	33
1.5.9 Červený Potok.....	34
1.5.10 Hanušovice.....	35
1.6 Analýza cestujících	35
1.6.1 Parní vlaky	36
1.6.2 Motorové vlaky	36
1.6.3 Mimořádně motorové vlaky.....	37
1.6.4 Předprázdninové vlaky.....	37
1.6.5 Prázdninové vlaky	38
1.6.6 Poprázdninové vlaky	38
1.6.7 Vliv počasí	38
1.7 Návrh změn současného stavu	39
1.7.1 Mikulášský vlak	39
1.7.2 Králický Sněžník.....	39
2 NÁVRH ROZŠÍŘENÍ HISTORICKÝCH JÍZD	41
2.1 Analýza železničních tratí.....	41
2.1.1 Železniční trať Letohrad – Doudleby nad Orlicí.....	41
2.1.2 Železniční trať Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách.....	42
2.2 Analýza vybraných železničních stanic a zastávek	42
2.2.1 Železniční stanice Letohrad	42

2.2.2 Železniční stanice Žamberk	42
2.2.3 Železniční stanice Litice nad Orlicí	42
2.2.4 Železniční stanice Potštejn.....	42
2.2.5 Železniční stanice Doudleby nad Orlicí	42
2.2.6 Železniční stanice Vamberk	43
2.2.7 Železniční stanice Slatina nad Zdobnicí.....	43
2.2.8 Železniční stanice Rokytnice v Orlických horách.....	43
2.3 Analýza turistických cílů	44
2.3.1 Žamberk	44
2.3.2 Litice nad Orlicí	44
2.3.3 Potštejn.....	45
2.3.4 Doudleby nad Orlicí.....	45
2.3.5 Vamberk.....	45
2.3.6 Rokytnice v Orlických horách.....	46
2.4 Vozidla.....	47
2.4.1 Parní lokomotiva 328.011	47
2.4.2 Parní lokomotiva 431.032	48
2.4.3 Vozy	48
2.5 Trasa vlaku.....	49
2.6 Jízdní řád.....	49
2.7 Technologické náležitosti	50
2.8 Cena	51
2.9 Další doporučení	52
2.9.1 Návazná autobusová doprava.....	52
2.9.2 Turistické balíčky.....	52
2.9.3 Questové hry	52
3 ZHODNOCENÍ NÁVRHU	53
ZÁVĚR	54
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	55
SEZNAM PŘÍLOH.....	61

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Lokomotiva 433.001 v železniční stanici Letohrad.....	18
Obrázek 2: Železniční stanice Hanušovice	20
Obrázek 3: Parní lokomotiva 423.009.....	21
Obrázek 4: Parní lokomotiva 464.008.....	22
Obrázek 5: Parní lokomotiva 464.202.....	23
Obrázek 6: Motorový vůz M286.0001	25
Obrázek 7: Motorová lokomotiva T435.040.....	26
Obrázek 8: Motorová lokomotiva 771.172-4.....	27
Obrázek 9: Parní lokomotiva 423.009 s vozy řady Be.....	28
Obrázek 10: Vůz řady B na mikulášském vlaku	29
Obrázek 11: Pěchotní srub K-S 8 "U nádraží"	34
Obrázek 12: Stezka v oblacích	35
Obrázek 13: Mimořádný motorový vlak v Hanušovicích.....	37
Obrázek 14: Železniční stanice Doudleby nad Orlicí	43
Obrázek 15: Železniční stanice Rokytnice v Orlických horách	44
Obrázek 16: Parní lokomotiva 423.0145 v Liticích nad Orlicí	45
Obrázek 17: Muzeum Orlických hor Sýpka.....	46
Obrázek 18: Parní lokomotiva 328.011	48

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Jízdní doby49

Tabulka 2: Jízdní řád50

SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČKD	Českomoravská-Kolben-Daněk
ČSD	Československé státní dráhy
DHV	Depo historických vozidel Lužná u Rakovníka
GVD	grafikon vlakové dopravy
CHKO	chráněná krajinná oblast
IREDO	Integrovaná regionální doprava
KŽC	Klub železničních cestovatelů
LŽK	Letohradský železniční klub
SMZ	Strojárske a metalurgické závody Dubnica nad Váhom
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
žst.	železniční stanice

ÚVOD

Od doby, kdy začátkem 80. let 20. století nastal konec parního provozu u Československých státních drah (dále jen ČSD), se dochované parní lokomotivy těší stále větší oblibě. V současnosti se ale již nejedná pouze o parní lokomotivy, které jsou vedeny jako historické, ale i o lokomotivy motorové a elektrické, jakož i o motorové vozy. Je-li na trať vypravena historická souprava – především pak, je-li vedena parní lokomotivou – budí zájem nejen u železničních nadšenců, ale i u lidí, kteří železnici vnímají spíše okrajově. Zde je řeč především o rodinách s dětmi, pro které se historický vlak, především ten parní, stává atrakcí a jízda v něm nezapomenutelným zážitkem. Každý rok je po celé České republice vypravováno velké množství zvláštních historických vlaků, ať už parních, motorových nebo elektrických, a o stále větší oblibě tohoto druhu železniční dopravy svědčí i to, že některé historické vlaky jsou vypravovány pravidelně přes celé léto, a to již po několik let, například dopravcem České dráhy (dále jen ČD) nebo dopravcem Klub železničních cestovatelů (dále jen KŽC). Dopravci jako KŽC doprava dokonce sází na historická vozidla jako na hlavní cíl svého podnikání (ČD, 2018a; KŽC, 2018a; KŽC, 2018b).

Cílem této práce je zanalyzovat pravidelné historické vlaky, které jsou pravidelně vypravovány v okolí Letohradu, železničními tratěmi, stanicemi a zastávkami, kterých se jízdy historických vlaků týkají, jakož i vozidlům, která jsou na tyto vlaky nasazována. Rovněž budou zmíněny turistické cíle, kterých je možné využitím historických vlaků dosáhnout. Zanalyzována bude i poptávka po těchto historických vlcích v závislosti na různých faktorech. Bude představen i návrh nového historického vlaku v obdobné struktuře jako analýza stávajícího stavu.

Není-li u tvrzení uveden informační zdroj, jedná se o tvrzení založené na pozorování nebo měření autora práce.

1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Analytická část práce se bude týkat všeho, co s historickými jízdami na Letohradsku souvisí; nejprve budou zmíněny historické vlaky, které jsou na Letohradsku pravidelně vypravovány. Dále budou analyzovány dotčené úseky železničních tratí a poté jednotlivé stanice a zastávky, které jsou pro tyto vlaky nějakým způsobem důležité – ať už po stránce provozní nebo turistické. Zanalyzována budou i vozidla, kterých je pro historické vlaky na Letohradsku používáno. Neboť se jedná především o turistické vlaky, budou vytyčeny turistické cíle, kterých je možno z daných stanic či zastávek dosáhnout využitím historického (samozřejmě ale i běžného) vlaku. Poslední část této kapitoly pak bude věnována samotné poptávce po pravidelných historických vlacích, které jsou na Letohradsku vypravovány.

1.1 Pravidelné historické vlaky

Na Letohradsku jezdí dva pravidelné historické vlaky. Prvním vlakem, s 30letou tradicí, je mikulášský vlak vypravovaný jednou ročně začátkem prosince, druhým je potom historický vlak Králický Sněžník, který je vypravován v letním období od roku 2015. Podrobněji se těmito dvěma vlakům budou věnovat následující podkapitoly (Buryška, 2018).

1.1.1 Mikulášský vlak

Mikulášské vlaky na Letohradsku mají dlouhou tradici (v roce 2018 je vlak vypraven již potřicáté) a jsou každoročně velice oblíbené mezi rodinami s malými dětmi, pro které je tento vlak v první řadě určen. Vlak je vypravován vždy v okolí památky svatého Mikuláše, tedy začátkem prosince, z Letohradu do Dolní Lipky (výjimečně až do Králík, nebo do Hanušovic) a je tažen parní lokomotivou, v posledních letech zpravidla lokomotivou 423.009. Souprava vlaku sestává z šesti vozů řady A, AB nebo B (dříve ze šesti vozů řady Bt), mezi které je vložen vůz řady BDs. Takto sestavená souprava se neobejde bez technologických omezení; na zastávkách je možno nastupovat a vystupovat pouze z prvních tří vozů, neboť nástupiště zastávek nejsou konstruována na takto dlouhý vlak. Na elektrifikované části trati parní lokomotivě vypomáhá elektrická lokomotiva (zpravidla 111.019-6 nebo lokomotiva řady 362), která kromě pomoci parní lokomotivě ve stoupání také vytápí soupravu (Buryška, 2018).

Během cesty soupravou vlaku prochází Mikuláš s anděly, kteří přítomné děti obdarovávají drobnými dárky, a družině nechybí ani čerti, kteří na děti pouští hrůzu, aby nezlobily. Ve voze BDs, který je vždy řazen uprostřed vlaku, je možné zakoupit drobné občerstvení. V Dolní Lipce, kde vlak téměř hodinu stojí, je nachystáno několik atrakcí: v první řadě se jedná o nezbytné zbrojení parní lokomotivy vodou z hasičské cisterny a následné objíždění soupravy

lokomotivou na opačný konec. Nechybí ani fotografování Mikulášovy družiny před parní lokomotivou. Do roku 2012 bylo zvykem parní lokomotivu v Dolní Lipce otáčet na místní točně s ručním pohonem, což byl bezesporu zlatý hřeb celé akce; od roku 2013 je ale točna neprovozní, a lokomotiva tak musí na zpáteční cestě jet „uhlím napřed“. Ve vlaku platí tarif Českých drah TR 10 s jednorázovým příplatkem 40 Kč (Buryška, 2018).

Mikulášské jízdy na Letohradsku, pořádané členy Letohradského železničního klubu a Českými drahami za podpory mnoha sponzorů, jsou každoročně vyhledávaným cílem velkého počtu rodin s dětmi, které cestují za zážitkem, kterým parní vlak s Mikulášem, anděly a čerty je. O oblíbenosti svědčí i fakt, že je mikulášský vlak z Letohradu v roce 2018 za podpory mnoha sponzorů vypravován již potřicáté a souprava vlaku každoročně „praská ve švech“ (Buryška, 2018).

Komplikace pak vlak způsobuje i v konečné stanici, v Dolní Lipce, kde se po dobu jeho pobytu cestující vyskytují v kolejišti a mnohdy nedbají na pokyny zaměstnanců Českých drah a Správy železniční dopravní cesty (dále jen SŽDC). Tím pak vznikají nebezpečné situace, dochází ke komplikacím provozu i výkonu služby zaměstnanců ČD a SŽDC. Poslední jmenovaní se shodují na tom, že služba v den jízdy mikulášského vlaku je v celém roce nejnáročnější, k čemuž značnou měrou přispívají i nedbalí a neukáznění cestující a fotografové vyskytující se v kolejišti.

1.1.2 Králický Sněžník

V roce 2015 se ve spolupráci Českých drah a Pardubického kraje podařilo zahájit pravidelné historické vlaky s názvem Králický Sněžník, které jezdí v letním období (tj. přibližně od poloviny června do konce září) v oblasti Králicka. V roce 2015 jezdil vlak z Letohradu do Hanušovic, od roku 2016 je vypravován už z České Třebové. V roce 2016 byl ale z důvodu výluky železniční stanice (dále jen žst.) Hanušovice ukončen v už Červeném Potoce. Od roku 2017 již jezdí v celé délce trasy, tedy z České Třebové do Hanušovic (Petr, 2015).

Důvodem zavedení pravidelných historických vlaků Králický Sněžník je především posílení turistického ruchu v oblasti, která je turisticky velmi zajímavá (více v kapitole 1.5), přičemž sám historický vlak, především je-li veden parní lokomotivou, je turistickou atrakcí.

Historický vlak Králický Sněžník je využíván především turisty, kteří jedou navštívit některý z cílů zmiňované oblasti, ale hojně též rodinami s dětmi, které se jedou projet parním vlakem a prohlédnout si parní lokomotivu. V mnoha případech je samotná jízda parním vlakem (i třeba jen několik málo stanic) cílem cesty těchto rodin. Ve vlacích platí běžný tarif ČD (bez jízdních

výhod) nebo na území Pardubického kraje tarif Integrované regionální dopravy (dále jen IREDO) s jednorázovým příplatkem 15 Kč. To může být důvodem, že historický vlak Králický Sněžník bývá využíván i lidmi, kteří se potřebují přepravit vlakem z jednoho místa na druhé, a historický vlak jede právě v čase, který se jim hodí (ČD, 2015).

Na historickém vlaku Králický Sněžník se pravidelně střídají dvě soupravy (přibližně ob týden), a to parní a motorová: je-li vlak veden parní lokomotivou (nebo v případě vyhlášení zákazu parních jízd motorovou lokomotivou), sestává souprava ze čtyř vozů řady Be, bufetového vozu BDlm a služebního vozu Dsd; v případě, že je jako hnací vozidlo nasazen motorový vůz řady M286.0, tvoří soupravu tento motorový vůz s přívěsným vozem řady Bmx. Výjimečně je vypravena „velká souprava“. Tak se stalo na při vůbec první jízdě tohoto historického vlaku a pravidelně se tak stává při konání akce Cihelna. Tato souprava je tažena parní lokomotivou.

Historickým vlakům Králický Sněžník se ale nevyhýbají nejrůznější komplikace; často se musí organizátoři potýkat s poruchou vozidla, ať už krátkodobou (např. 534.0432 – 2. 7. 2016) nebo dlouhodobou (např. 423.009 v roce 2018). Tyto komplikace se řeší buď operativně (mimořádné hnací vozidlo, např. řady 742), nebo dlouhodobě, kdy namísto plánované lokomotivy 423.009 musely být nasazeny parní lokomotivy z ostatních dep (464.008 z Hradce Králové, 464.202 a 534.0432 z Olomouce, 433.001 z Brna nebo 433.002 z Valašského Meziříčí). Velkým problémem posledních let je ale dlouhotrvající výrazné sucho, které s sebou nese zákaz parních jízd. Z toho důvodu musí být i provozuschopná parní lokomotiva nahrazena lokomotivou motorovou (771.172-4) při zachování původně plánované soupravy (jednou došlo k nahrazení parní lokomotivy motorovým vozem M286.0001 s přívěsným vozem Bmx), což se negativně projevuje na využití vlaku (mnoho lidí chce jet jenom a pouze parním vlakem). Není ale v moci Českých drah tento problém vyřešit, mohou na něho pouze reagovat nasazením motorové lokomotivy namísto parní.

Historický parní vlak Králický Sněžník s parní lokomotivou 464.202 a vozy řady Be je vyobrazen v příloze A této práce.

1.2 Analýza železničních tratí

V kontextu historických jízd na Letohradsku je namístě zmínit tři železniční tratě, a to buď celé, anebo jejich části. Jedná se přitom jak o tratě, které jsou celostátně důležité a velmi vytížené, tak i o tratě, kterých se běžná osobní doprava týká pouze o víkendu v rozsahu čtyř párů vlaků (ČD, 2017).

1.2.1 Česká Třebová – Ústí nad Orlicí

Úsek železniční tratě mezi Českou Třebovou a Ústím nad Orlicí je částí tratě č. 010 (501 dle nákresného jízdního řádu), vedoucí z Prahy do České Třebové a je součástí 1. a 3. tranzitního koridoru (SŽDC, 2018a). V současné době se jedná o jednu z nejvytíženějších tratí v České republice. Je využívána mnohými dopravci a jezdí zde všechny druhy vlaků, od manipulačních nákladních vlaků až po expresy. Trať je dvojkolejná s maximální rychlostí 160 km/h, která je v České Třebové a v Ústí nad Orlicí omezena. V letech 2002–2003 a 2014 prošel úsek Česká Třebová (mimo) až Ústí nad Orlicí (včetně) modernizací a umožňuje nápravový tlak až 22,5 t (třída D4). Traťové zabezpečovací zařízení je automatický blok obousměrný (Tomášek, 2018; SŽDC, 2017).

1.2.2 Ústí nad Orlicí – Dolní Lipka

Úsek železniční tratě mezi Ústím nad Orlicí a Dolní Lipkou je částí tratě 024 (512 dle nákresného jízdního řádu), vedoucí z Ústí nad Orlicí přes Lichkov a Dolní Lipku do Štítů. V Ústí nad Orlicí trať navazuje na 1. a 3. tranzitní koridor a v Lichkově se nachází odbočka do Polska. Na trati jsou vypravovány vlaky nákladní i osobní dopravy, přičemž nejvyšší kategorií vlaku osobní dopravy jsou spěšné vlaky. V Lichkově je zajištěn přestup do vlaku / z vlaku ve směru / ze směru Dolní Lipka (nejedná-li se o přímý vlak). Úsek mezi Ústím nad Orlicí a Lichkovem prošel kromě žst. Letohrad v letech 2008 a 2015 modernizací a umožňuje nápravový tlak 22,5 t (třída D4). Rekonstrukce žst. Letohrad je plánována na rok 2019. Traťová rychlost v úseku Ústí nad Orlicí – Letohrad je 100 km/h, v úseku Letohrad – Dolní Lipka 90 km/h. Úsek mezi Lichkovem a Dolní Lipkou umožňuje nápravový tlak 20 t (třída C3). Traťové zabezpečovací zařízení je v celém zmiňovaném úseku automatické hradlo (Tomášek, 2018; SŽDC, 2017).

1.2.3 Dolní Lipka – Hanušovice

Železniční trať z Dolní Lipky do Hanušovic má označení 025 (512a dle nákresného jízdního řádu) a je možné ji v případě potřeby využít spolu s tratí 024 jako alternativu k 3. tranzitnímu koridoru v úseku Ústí nad Orlicí – Zábřeh na Moravě. V celém úseku tratě jsou v roce 2019 vypravovány čtyři páry vlaků osobní dopravy, a to pouze o víkendech (v letním období ještě historický vlak Králický Sněžník). Trať v posledních letech neprošla žádnou významnou rekonstrukcí, povolený nápravový tlak je 20 t (třída C3). V blízkosti Hanušovic se nachází odbočka Morava, do které ústí trať ze Starého Města pod Sněžníkem. Traťová rychlost je 50 km/h, přičemž z důvodu slabého provozu je nutné jezdit přes dva přejezdy s výstražníky

sníženou rychlostí. Traťové zabezpečovací zařízení je telefonické dorozumívání (ČD, 2017; Tomášek, 2018; SŽDC, 2017).

1.3 Analýza vybraných železničních stanic a zastávek

Analýza železničních stanic a zastávek se bude týkat pouze těch, které jsou pro organizaci historických jízd na Letohradsku nějakým způsobem důležité – ať už z provozního hlediska nebo s ohledem na turistické cíle. Nebude se tedy týkat všech míst, která umožňují výstup a nástup cestujících. V případě, že je stanice rozdělena na osobní a nákladní část, nebude se analýza dotýkat její nákladní části, neboť ta není pro organizaci historických jízd zásadní (jedná se vlaky osobní dopravy).

1.3.1 Železniční stanice Česká Třebová

Železniční stanice Česká Třebová je významným železničním uzlem České republiky, a to jak pro nákladní, tak i pro osobní dopravu. Sbíhají se zde železniční tratě č. 010 (Praha – Česká Třebová), 260 (Česká Třebová – Brno) a 270 (Česká Třebová – Přerov), do kterých ústí další tratě s přímými vlaky do/z České Třebové (017; 019; 261). Stanice je vybavena jedním úrovnovým vnějším nástupištěm délky 386 m a třemi mimoúrovňovými ostrovními nástupišti délky 362 m. Mimořádně je též možné využít nástupiště č. 5 délky 51 m, které je přístupné úrovnově ze 4. nástupiště. Staniční zabezpečovací zařízení je reléové (Tomášek, 2018; SŽDC, 2018a).

1.3.2 Železniční stanice Ústí nad Orlicí

Železniční stanice Ústí nad Orlicí leží na trati 010 a je odbočnou stanicí pro trať 024. V roce 2014 prošla kompletní rekonstrukcí. Stanice je vybavena celkem třemi mimoúrovňovými nástupišti (dvě ostrovní a jedno vnější), přičemž 3 nástupní hrany délky 300 m slouží pouze pro tzv. pražskou stranu, pro vlaky ve směru Letohrad je možné použít dvě nástupní hrany délky 450 m a 110 m na tzv. letohradské straně, přičemž delší z nich je rozdělena kolejovou spojkou a cestovými návěstidly (je tedy možné uvažovat celkem tři nástupní hrany). Letohradské zhlaví rovněž umožňuje současnou jízdu vlaků jak směrem na Letohrad, tak směrem na Českou Třebovou. Staniční zabezpečovací zařízení je elektronické (Tomášek, 2018; SŽDC, 2018a).

1.3.3 Železniční stanice Lanšperk

Železniční stanice Lanšperk je umístěna v polovině úseku Ústí nad Orlicí – Letohrad a je vybavena dvěma dopravními kolejemi s vnějšími nástupišti délky 130 m, přístupnými z pozemní komunikace přes chráněný železniční přejezd. Díky tomuto uspořádání a umístění může sloužit jako výhybna. Staniční zabezpečovací zařízení je elektronické (Tomášek, 2018).

1.3.4 Železniční stanice Letohrad

Železniční stanice Letohrad se nachází na trati 024 a je odbočnou stanicí pro trať 021 (Týniště nad Orlicí – Letohrad). Ve stanici je nástupištěm vybaveno pět kolejí. Jedná se o jednostranná nástupiště, buďto zpevněná, nebo sypaná, která jsou úrovňově přístupná a 179 m – 246 m dlouhá. Ve stanici se rovněž nachází depo, vybavené točnou, trianglem a dvěma topírny. Staniční zabezpečovací zařízení je elektromechanické. Je počítáno s celkovou rekonstrukcí (Tomášek, 2018; SŽDC, 2018a). Na obrázku 1 je parní lokomotiva 433.001 v železniční stanici Letohrad.



Zdroj: Autor, 2018

Obrázek 1: Lokomotiva 433.001 v železniční stanici Letohrad

1.3.5 Železniční stanice Jablonné nad Orlicí

Železniční stanice Jablonné nad Orlicí je vybavena třemi dopravními kolejemi a jedním ostrovním nástupištěm délky 175 m, které je přístupné po přechodu. Stanice je využívána pro křižování vlaků. Staniční zabezpečovací zařízení je elektronické, dálkově ovládané (Tomášek, 2018).

1.3.6 Železniční stanice Těchonín

Železniční stanice Těchonín je vybavena dvěma dopravními kolejemi, přičemž každé náleží jednostranné úrovňové nástupiště délky 90 m. Stanice umožňuje křižování vlaků osobní dopravy, staniční zabezpečovací zařízení je elektronické, dálkově ovládané (Tomášek, 2018).

1.3.7 Železniční zastávka Mladkov

Železniční zastávka Mladkov se nachází mezi stanicemi Těchonín a Lichkov. Je umístěna ve stoupání a v oblouku bezprostředně za přejezdem. Z tohoto přejezdu je přístupné nástupiště s jednou nástupištní hranou délky 90 m.

1.3.8 Železniční stanice Lichkov

Železniční stanice Lichkov se nachází na železniční trati 024 a je odbočnou stanicí pro část tratě 024 směřující do Polska. Tři z pěti dopravních kolejí jsou vybaveny nástupištěm; nástupiště č. 1 je délky 30 m a je využíváno pro motorové osobní vlaky z/do Dolní Lipky, nástupiště č. 2 je ostrovní délky 175 m a je přístupné po přechodu. Staniční zabezpečovací zařízení je elektronické (Tomášek, 2018; SŽDC, 2018a).

1.3.9 Železniční stanice Dolní Lipka

Železniční stanice Dolní Lipka leží na trati 024 a je odbočnou pro trať 025 (Dolní Lipka – Hanušovice). Všech pět dopravních kolejí je vybaveno úrovnovými, většinou sypanými nástupišti délek 75 m, 77 m, 213 m, 230 m a 230 m, přičemž všech pět kolejí je možné využít pro jízdu do/z Hanušovic, ale jednu kolej (délka nástupiště 77 m) není možné použít pro jízdu od Lichkova. Ve stanici se nachází malé depo s topírnou, vodárnou a vyloučenou točnou na ruční pohon. Mezi kolejemi č. 1 a 2 se nacházejí v obou směrech torza vodních jeřábů. Staniční zabezpečovací zařízení je elektromechanické (Tomášek, 2018; SŽDC, 2018a).

1.3.10 Železniční zastávka Prostřední Lipka

Železniční zastávka Prostřední Lipka se nachází nedaleko od obce Králíky. Je vybavena jedním nástupištěm délky přibližně 120 m, které je přístupné z pozemní komunikace. Bezprostředně vedle zastávky se nachází jeden z přejezdů zmiňovaných v podkapitole 1.2.3.

1.3.11 Železniční zastávka Červený Potok

Bývalá stanice Červený Potok je dnes pouze zastávkou a nákladištěm s jednou dopravní kolejí a dvěma manipulačními. U jedné manipulační a jedné dopravní koleje je zpevněné nástupiště, každé délky přibližně 75 m. Zastávka je přístupná po úzké panelové cestě, která odbočuje ze silnice II. třídy v nepřehledné zatáčce.

1.3.12 Železniční zastávky Podlesí a Vlaské

Bývalá stanice Podlesí je dnes pouze zastávkou a nákladištěm s jednou dopravní a jednou manipulační kolejí a nachází se v řídké osídlené oblasti. Prašná přístupová cesta, odbočující ze silnice II. třídy, vede přes mostek přes říčku a přes nakládací plochu. Nachází se zde jeden malý betonový přístřešek. Nástupiště je sypané. Zastávka Vlaské se nachází v obci Vlaské a je přístupná prašnou cestou okolo jednoho z místních statků.

1.3.13 Železniční stanice Hanušovice

Železniční stanice Hanušovice se nachází na trati č. 292 (Šumperk–Krnov) a je odbočnou stanicí pro tratě č. 025 (Dolní Lipka – Hanušovice) a 294 (Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem). V roce 2016 prošla kompletní rekonstrukcí. Je vybavena jedním vnějším nástupištěm délky 190 m a jedním ostrovním nástupištěm, které je přístupné po centrálním přechodu, a obě jeho nástupní hrany jsou rozděleny cestovými návěstidly a jedna i zmíněným centrálním přechodem. Tyto nástupní hrany jsou na obou stranách nástupiště dlouhé 130 m a 80 m, u koleje č. 4 je délka celé nástupní hrany (bez ohledu na rozdělení cestovými návěstidly) 238 m (Tomášek, 2018; SŽDC, 2018a). Železniční stanice Hanušovice je na obrázku 2.



Zdroj: Autor, 2018

Obrázek 2: Železniční stanice Hanušovice

1.4 Nasazovaná vozidla

Žádný vlak by nebyl vypraven, kdyby na něj nebyla nasazena železniční vozidla. Protože historické vlaky nejsou běžné vlaky využívané pouze k dopravě, ale jsou samy o sobě cílem cesty, je třeba zanalyzovat jednotlivá vozidla, hnací i tažená, která jsou na historické vlaky na Letohradsku nasazována, neboť je to jedna z věcí, které zájemce zajímají a které rozhodují o tom, zda vlak využijí, či nikoliv.

1.4.1 Parní lokomotiva 423.009

Lokomotivy řady 423.0 byly vyráběny několika lokomotivkami v letech 1924–1946 v osmi částečně odlišných provedeních. Lokomotivy byly vyráběny se záměrem unifikace parku hnacích vozidel ČSD, neboť do té doby existovalo velké množství zcela odlišných lokomotivních řad. Lokomotivy řady 423.0 měly maximální rychlost 50 km/h, nápravový tlak 13 tun a umožňovaly projíždět oblouky o minimálním poloměru 130 m, díky čemuž byly vhodné pro vedlejší tratě s nižší únosností a menšími poloměry oblouků. Sloužily na vedlejších tratích

jak v nákladní, tak v osobní vozbě a některé se v provozu udržely až do roku 1980 (Bek, 1999). V depu Letohrad byla dislokována pouze jedna lokomotiva této řady, a to 423.0117 v letech 1957–1967 (Filip, 2004).

Lokomotiva 423.009 byla vyrobena v roce 1922 První českomoravskou továrnou na stroje v Praze – později Českomoravská-Kolben, od 1928 Českomoravská-Kolben-Daněk (dále jen ČKD), ale její současná podoba je z poloviny minulého století. Oproti továrnímu stavu byla vyměněna původní budka se zaoblenou střechou za novější typ se světlíkem a větracími otvory, původní litinový baňatý komín za komín litinový s korunkou a tyčové nárazníky byly nahrazeny trubkovými (Bek, 1999). Lokomotiva 423.009 je majetkem Českých drah a je deponovaná v České Třebové. Je nasazována na historické vlaky nejen v okolí České Třebové. Pro letohradské mikulášské jízdy a vlak Králický Sněžník je s ní počítáno jako s hlavní lokomotivou, od prosince 2017 do září 2018 však byla v opravě, do vozby Králického Sněžníku v roce 2018 vůbec nezasáhla. Parní lokomotiva 423.009 je na obrázku 3.

Zdroj: Autor, 2017



Obrázek 3: Parní lokomotiva 423.009

1.4.2 Parní lokomotiva 464.008

První lokomotivy řady 464.0 byly vyrobeny v roce 1933 v ČKD, další stroje pak byly vyráběny v ČKD (celkem 54 kusy) a plzeňské Škodě (22 kusy). Nejvyšší dovolená rychlost lokomotiv řady 464.0 je 90 km/h. Lokomotivy byly určeny pro vozbu osobních vlaků, ale hlavně rychlíků, a sloužily napříč celou Československou republikou. Poslední stroj této řady byl vyřazen v roce 1981 (Bek, 2000). V depu Letohrad byly lokomotivy této řady dislokovány v letech 1972–1981 v počtu až 8 kusů a vozily např. osobní vlaky z Týniště nad Orlicí do Letohradu (Filip, 2004).

Lokomotiva 464.008 byla vyrobena v ČKD v roce 1935 (Bek, 2000). Je majetkem Depa historických vozidel Lužná u Rakovníka (dále jen DHV) a je deponována v Hradci Králové.

Mezi její viditelné rekonstrukce patří nahrazení původních tyčových nárazníků trubkovými, podobně jako u 423.009. Do historických jízd na Letohradsku zasahuje často na vlacích Králický Sněžník, a to buď při zahájení sezony, nebo při nasazení posilové soupravy na akci Cihelna, anebo jako náhrada za 423.009. Je ale hojně využívána i na jiných akcích, a z toho důvodu ji není možné na vlaky Králický Sněžník nasazovat stále (Výtopna Hradec Králové, 2018). Parní lokomotiva 464.008 je na obrázku 4.



Zdroj: Autor, 2015

Obrázek 4: Parní lokomotiva 464.008

1.4.3 Parní lokomotiva 464.202

Lokomotivy řady 464.2 jsou posledním typem parní lokomotivy, které byly dodány ČSD, neboť v roce 1956, kdy byly vyrobeny, se již vyráběly lokomotivy elektrické. Byly vyrobeny pro nahrazení starších lokomotiv řad 423.0, 433.0, apod. pro období posledních let parního provozu a obsahovaly prvky jak lokomotiv řad 464.0 a 464.1, tak i lokomotiv řady 556.0, které byly v té době vyráběny. Byly vyrobeny pouze dva kusy lokomotiv řady 464.2 a jejich uplatnění bylo stejné jako u řady 464.0 a 464.1. V provozu se udržely do roku 1975 (Bek, 2000). V depu Letohrad tato lokomotivní řada nikdy dislokovaná nebyla (Filip, 2004).

Lokomotiva 464.202 byla vyrobena v roce 1956 (Bek, 2000). Je majetkem Národního technického muzea a je deponována v místě svého posledního působiště, v Olomouci. Do vozby historických vlaků na Letohradsku zasahuje v posledních letech poměrně často; jde v první řadě o historické vlaky Králický Sněžník (17. 6. 2017, 23. 6. 2018; 4. 8. téhož roku musela být z důvodu sucha nahrazena lokomotivou motorové trakce), třikrát se také objevila v čele mikulášského vlaku (Buryška, 2018). Parní lokomotiva 464.202 je na obrázku 5.



Zdroj: Autor, 2018

Obrázek 5: Parní lokomotiva 464.202

1.4.4 Parní lokomotiva 433.001

Posledních 60 kusů objednaných lokomotiv řady 423.0, vyrobených v roce 1948 v ČKD, bylo následkem postupných modernizací řady 423.0 pro typovou odlišnost označeno řadou 433.0. Jejich maximální rychlost je 60 km/h. Podobně jako řada 423.0 sloužily lokomotivy řady 433.0 na vedlejších tratích, a to jak v osobní dopravě, tak i v nákladní. V druhé polovině šedesátých let dvacátého století byly modernizovány, což se projevilo např. dosazením ploché dyšny Giesel. V posledních letech provozu jezdily v okolí Skalice nad Svitavou a v provozu se udržely až do roku 1980 (Bek, 1999). V depu Letohrad nikdy deponovány nebyly (Filip, 2004).

Lokomotiva 433.001 byla vyrobena v roce 1948 pražskou ČKD (Bek, 1999). V nedávné době byla provedena její rekonstrukce do výrobního stavu. Je v majetku DHV a je deponovaná v Brně. Do vozby historických vlaků na Letohradsku zasáhla v posledních letech jednou, a to na Králickém Sněžníku 21. 7. 2018, kdy byla nasazena za neschopnou 423.009, která byla toho času v opravě.

1.4.5 Parní lokomotiva 433.002

Lokomotiva 433.002 byla vyrobena v roce 1948 pražskou ČKD (Bek, 1999). Je jednou z lokomotiv, na které byla dosazena plochá dyšna Giesel. Je v majetku Národního technického muzea a je deponovaná ve Valašském Meziříčí. Do vozby historických vlaků na Letohradsku zasáhla v posledních letech jednou, a to na Králickém Sněžníku 29. 9. 2018, kdy byla nasazena namísto plánované 464.008.

1.4.6 Parní lokomotiva 534.0432

Lokomotivy řady 534.03 byly vyráběny jako pokračování řady 534.0. Jejich výroba začala hned po druhé světové válce, již v roce 1945, za účelem co nejrychlejšího obnovení válkou zničeného parku hnacích vozidel ČSD a konstrukčně jsou pokračováním lokomotiv řady 534.0. Lokomotivy byly určeny především pro vozbu nákladních vlaků. Lokomotivy řady 534.03 se v provozu udržely až do roku 1983 (Bek, 2000). V depu Letohrad byla řada 534.03 deponována s krátkými přestávkami v letech 1958–1978 v počtu až devíti kusů (Filip, 2004).

Lokomotiva 534.0432 byla vyrobena v roce 1947 pražskou ČKD (stejnou lokomotivní řadu vyráběla souběžně i Škoda Plzeň; Bek, 2000). Je v majetku DHV a je deponována v Olomouci. Do historických jízd na Letohradsku zasáhla v poslední době dvakrát, a to na 140. výročí Moravské pohraniční dráhy (Hanušovice – Dolní Lipka) 14. 9. 2013 a potom 2. 7. 2016, kdy odvezla Králický Sněžník.

1.4.7 Motorový vůz M286.0001

Motorové vozy řady M286.0 byly vyráběny v letech 1962–1967 ve Vagonce Tatra Studénka a byly určeny pro vozbu osobních vlaků a rychlíků (Bittner, 2008; Kolmačka, 2018a). I když byly v depu Letohrad motorové vozy dislokovány od roku 1950 (především řady M131.1, M240.0 a M152.0), motorové vozy řady M286.0 (současného označení 850) zde dislokovány nikdy nebyly (Filip, 2004).

Motorový vůz M286.0001 byl vyroben v roce 1962 a i když byl během provozu rekonstruován, byla mu později navracena jeho původní podoba (Kolmačka, 2018a). Je majetkem DHV a je deponován v Olomouci. Na Letohradsku s přívěsným vozem Bmx (řada 050) je nasazován na historické vlaky Králický Sněžník již od roku 2015, kdy tento vlak začal být vypravován, a pravidelně se střídá přibližně ob týden s parní lokomotivou. V době zákazů parních jízd byl jednou nasazen namísto parní lokomotivy, která pak byla další týden (po zrušení zákazu) nasazena namísto motorového vozu. Motorový vůz M286.0001 je na obrázku 6.



Zdroj: Autor, 2018

Obrázek 6: Motorový vůz M286.0001

1.4.8 Motorová lokomotiva T435.040

Motorové lokomotivy řady T435.0 (současného označení 720) byly vyráběny v letech 1958–1961 pražskou ČKD. Byly určeny do průmyslu, pro posun a lehké nákladní vlaky, vozily ale i vlaky osobní. Jejich výkon je přibližně stejný jako výkon lokomotiv řady 423.0 (Atlas lokomotiv, 2018; Bittner, 2008). V depu Letohrad se tato lokomotivní řada vyskytovala pouze krátce, a to pět měsíců v roce 1964 v počtu jednoho kusu, další tři stroje se na několik měsíců objevily v Letohradě v letech 2001 a 2002 (Filip, 2004).

Motorová lokomotiva T435.040 majetkem DHV a bývá nasazována na historické jízdy buď s lokomotivou 464.008, nebo v době zákazu parních jízd místo ní. Do vozby historických vlaků na Letohradsku zasáhla jednou, a to na Králickém Sněžníku 8. 9. 2018, kdy z důvodu zvýšeného rizika požárů pomáhala na postrku lokomotivě 464.008. Motorová lokomotiva T435.040 je na obrázku 7.



Zdroj: Autor, 2018

Obrázek 7: Motorová lokomotiva T435.040

1.4.9 Motorová lokomotiva 771.172-4

Motorové lokomotivy řady 771 (bývalá řada T669.1) byly vyráběny v letech 1968–1971 v lokomotivce Strojárske a metalurgické závody Dubnica nad Váhom (dále jen SMZ) jako vylepšené pokračování řady 770 (bývalá řada T669.0). Byly určeny pro těžký staniční posun a těžké nákladní vlaky (Bittner, 2008; Kolmačka, 2018b). V depu Letohrad byly lokomotivy této řady dislokovány v letech 1997–2000 v počtu nejvýše dvou kusů, obdobně i starší řada 770 (Filip, 2004).

Lokomotiva 771.172-4 byla vyrobena v roce 1971 v SMZ Dubnica nad Váhom. Je v majetku ČD a je deponována v České Třebové. I když vzhled lokomotivy není historický, neboť kromě nového označení, které ovšem nemusí být nutnou podmínkou, nese loga ČD, je lokomotiva využívána na historické jízdy na Letohradsku stále častěji, a to zejména jako náhrada parní lokomotivy v době zákazu parních jízd (vlak Králický Sněžník 5. 8. 2017, 4. 8. 2018; 8. 8. 2018 jako postrk ke 464.008 a posílené soupravě na akci Cihelna, i zde z důvodu panujícího sucha). Motorová lokomotiva 771.172-4 je na obrázku 8.



Zdroj: Autor, 2018

Obrázek 8: Motorová lokomotiva 771.172-4

1.4.10 Vozy Be, Dsd

Vozy druhé třídy s označením Be (přeznačené z vozů třetí třídy s označením Ce), známé pod přezdívkou Rybák, byly vyráběny několika různými vagonkami od roku 1936 do roku 1949 a byly určeny především pro osobní vlaky. Mají dřevěný interiér včetně lavic a kapacitu 69 míst k sezení. Přejchod mezi jednotlivými vozy je nekrytý přes sklápěcí přechodové můstky se shrnovacím zábradlím. Vozy mají trubkové nárazníky, podobně jako lokomotivy 423.009 nebo 464.008. Topení je parní, přičemž zdrojem páry je lokomotiva, osvětlení je elektrické, které je napájeno z baterií, dobíjených při jízdě dynamem. V letech 1946–1951 byly dodávány i služební vozy stejné konstrukce. Vozy Be a Dsd, které jsou zařazované na historické vlaky na Letohradsku, mají maximální povolenou rychlost 100 km/h. (Zítko, 2018a)

Vozy Be jsou na Letohradsku nasazovány na historické vlaky Králický Sněžník, které jsou vedeny parní lokomotivou nebo které jsou (z důvodu zákazu parních jízd kvůli suchu) mimořádně vedeny lokomotivou motorovou. Vlaky Králický Sněžník začaly jezdit se třemi vozy řady Be, počet pravidelně zařazovaných vozů řady Be se ale záhy zvětšil na čtyři a udržel až do roku 2018. Spolu s vozy řady Be bývá v soupravě zařazen i vůz Dsd (výjimečně i dva) určený pro přepravu jízdnicích kol. Parní lokomotiva s vozy řady Be je na obrázku 9.



Zdroj. Autor, 2015

Obrázek 9: Parní lokomotiva 423.009 s vozy řady Be

1.4.11 Vůz BDlm

Vozy řady BDlm jsou přívěsné vozy k motorovým vozům řady M131.1 a byly vyráběny v letech 1954–1957 ve vagonce Studénka s nejvyšší dovolenou rychlostí 60 km/h (Černohorský, 2018a).

V soupravě vlaku Králický Sněžník je spolu s vozy Be a Dsd od roku 2016 řazen i vůz BDlm 6-2142, který byl upraven na bufetový vůz a poskytuje tedy cestujícím možnost teplého i studeného občerstvení během cesty. Vytápění zajišťuje naftový agregát, osvětlení je elektrické, a to buď z vlastního, nebo cizího zdroje (SPOLŽEL, 2018).

1.4.12 Vůz Bmx

Vozy řady Bmx (řada 050) jsou přívěsné vozy k motorovým vozům řady M286.0 a M286.1 a byly vyráběny v letech 1962–1968 ve Studénce pod původním označením Balm. K dispozici je zde 80 míst k sezení a elektrické osvětlení, topení zajišťují naftové agregáty. Maximální rychlost je 120 km/h (Černohorský, 2018b).

Vůz Bmx je řazen na vlacích Králický Sněžník spolu s motorovým vozem M286.0001, přičemž přechod mezi motorovým a přívěsným vozem není umožněn. V roce 2015 se jednalo o přívěsný vůz ve výrobním nátěru, tedy ve stejném barevném schématu jako motorový vůz, později byl ale tento přívěsný vůz odstaven z provozu a nahrazen jiným vozem téže řady, který je ještě v roce 2018 v běžném nátěru ČD a jehož vzhled tedy není historický. Tento přívěsný vůz navíc prodělal rekonstrukci, která pro vůz znamenala přidání háků pro jízdní kola a původní koženkové sedačky nahradily sedačky čalouněné.

1.4.13 Vozy A, AB, B, BDs, Bt

Jedná se o vozy typu Y, přičemž vůz A je vůz první třídy, vůz AB je vůz první a druhé třídy, vůz B je pouze druhé třídy a vůz BDs je vůz druhé třídy s oddílem pro zavazadla (roky výroby 1964–1973). Všechny tyto typy mají kupé, která mají v první třídě po šesti místech, ve druhé pak po osmi. Vůz Bt je velkoprostorový vůz druhé třídy. Vozy mají od 40 (BDs) přes 54 (A), 64 (AB) po 80 (B) míst k sedění, vůz Bt má míst k sedění 88. Maximální rychlost vozů je 140 km/h (u vozů Bt 120 km/h). Vozy mají elektrické osvětlení i vytápění, jsou určeny pro rychlíky a jsou stále používány na pravidelných vlacích (Zítko, 2018b; Zítko, 2018c).

U historických vlaků na Letohradsku hrají důležitou roli především při mikulášských jízdách, kde byly řazeny vozy řady Bt s vozem řady BDs, v posledních letech byly vozy řady Bt nahrazeny vozy řad A, AB a B. Tyto vozy ale zasahují i do vlaků Králický Sněžník; kromě první jízdy tohoto vlaku v roce 2015 je z nich pravidelně sestavována posilová souprava na akci Cihelna. V posledních letech se jedná výhradně o vozy ČD v modro-bílém nátěru (tedy o vozy z běžného provozu včetně čalouněných sedaček). Vůz řady B, použitý na mikulášském vlaku, je na obrázku 10.



Zdroj: Autor, 2018

Obrázek 10: Vůz řady B na mikulášském vlaku

1.5 Analýza turistických cílů

Historické vlaky Králický Sněžník jsou dopravním prostředkem, díky kterému je možno dostat se k nemalému množství turistických cílů v oblasti Králicka, a přitom se samy stávají jednou z místních turistických zajímavostí. Je proto namístě jednotlivé turistické cíle analyzovat. K tomu poslouží tato kapitola. V žádném případě se ale nejedná o úplný a vyčerpávající výčet turistických cílů a zajímavostí kraje. Je namístě sdělit, že velká část zmiňované železniční tratě (v úseku od Mladkova po Podlesí) se nachází v pohraničním území, které je hojně zastavěno

objekty československého vojenského opevnění (Králická pevnostní oblast). Mapa zmíněných turistických cílů je přiložena v příloze B této práce.

1.5.1 Ústí nad Orlicí

I když město Ústí nad Orlicí povětšinou není cílem turistů využívajících historického vlaku, je vhodné turistické cíle nalézající se v tomto městě zmínit, neboť i ony se mohou stát zájmovými.

Městské muzeum Ústí nad Orlicí

Městské muzeum Ústí nad Orlicí je umístěno v nedaleko od Mírového náměstí v secesní vile z roku 1907, která patřila místnímu textilnímu podnikateli Florianu Hernychovi (Městské muzeum Ústí nad Orlicí, 2018a). K vidění jsou zde stálé i příležitostné expozice, zaměřené především na historii a tradice města, na příklad Textilní Oustí nebo výstava ousteckých papírových betlémů (Městské muzeum Ústí nad Orlicí, 2018b).

Rozhledna Andrlův chlum

Rozhledna Andrlův chlum má vyhlídkovou plošinu ve výšce 34,6 m nad zemí a nachází se na kopci nad městem, který má nadmořskou výši 559 m. Za příznivého počasí je z rozhledny vidět do širého kraje, až na Králický Sněžník nebo Krkonoše. Na vrchol kopce je možné vydat se pěšky lesem „po kapličkách“ z roku 1755, tedy podél jednotlivých zastavení křížové cesty, a cestou si odpočinout u Poustevníkovy studánky nebo na mýtině U Zabitého. U rozhledny je možné zastavit se v místní restauraci (Prokeš, 2018a).

Kromě zmíněných turistických cílů se ve městě Ústí nad Orlicí nachází množství dalších zajímavostí, mezi které se řadí na příklad historické Mírové náměstí, děkanský kostel Nanebevzetí Panny Marie z roku 1776, Roškotovo divadlo nebo železniční zastávku Ústí nad Orlicí město, které spojuje Turistický poznávací okruh městem Ústí nad Orlicí (Prokeš, 2018b).

1.5.2 Lanšperk

Na dohled od železniční stanice, na kopci nad obcí Lanšperk, se nachází zřícenina hradu Lanšperk. Hrad nechal založit král Přemysl Otakar II. jako správní středisko Podorlicka ve 2. polovině 13. století. Hrad chátral od začátku 16. století a od roku 1622 je veden jako pustý. Dochovaly se části pláštěvé zdi, paláce a kaple (David, 2009, str. 89).

1.5.3 Letohrad

Město Letohrad, podobně jako sousední Ústí nad Orlicí, má několik zajímavostí, které by mohly být turistickými cíli cestujících z historických vlaků.

Muzeum řemesel

Nedaleko od letohradského železničního nádraží se nachází areál Nový dvůr, ve kterém je umístěno muzeum řemesel. To nabízí expozice týkající se známých, ale i již zapomenutých řemesel, jako jsou na příklad truhlář, řezbář, nebo i kovotlačič (Muzeum řemesel, 2018).

Zámek

V jihovýchodním rohu letohradského Václavského náměstí, vedle kostela sv. Václava, stojí raně barokní zámek, který vznikl v roce 1680 přestavbou tvrze. V budově zámku se kromě gymnázia, hotelu a restaurace nachází i zámecká expozice (David, 2009, str. 89).

Tvrz Orlice

Půl třetího kilometru východně od letohradského nádraží se nachází goticko-renesanční tvrz Orlice, která nabízí svým návštěvníkům jednak čtyři různé prohlídkové trasy, zaměřené na historické místnosti tvrze, zbraně a nádobí, ale i na předměty nalezené v archeologických průzkumech tvrze, a jednak pohostinství v místní restauraci nebo středověké krčmě (Tvrz Orlice, 2018).

1.5.4 Mladkov

Obec Mladkov a její okolí se díky své poloze může pochlubit turistickými cíli, které jsou spjaty s československým opevněním.

Naučná stezka Betonová hranice

Okolo železniční zastávky Mladkov vede okružní 15kilometrová naučná stezka Betonová hranice, která propojuje Muzeum čs. opevnění – dělostřeleckou tvrz Bouda s Muzeem Vysoký kámen a která seznamuje návštěvníka s československým opevněním. Stezka se nachází v západní polovině Králické pevnostní oblasti a vede kolem mnohých objektů lehkého i těžkého opevnění (Králická pevnostní oblast, 2018).

Dělostřelecká tvrz Bouda

Dělostřelecká tvrz Bouda je nejzachovalejší stavbou československého opevnění v České republice a je rovněž jednou z pěti stavebně dokončených dělostřeleckých tvrzí. K vidění je

celý areál tvrze, čítající pět železobetonových objektů, včetně podzemních prostor, který je upravený do původní podoby. Muzeum se též může pochlubit šesti různými prohlídkami a nejedním unikátním exponátem (Dělostřelecká tvrz Bouda, 2018). Půl druhého kilometru od Boudy se nachází Suchý vrch, na němž je vystavěna 33metrová rozhledna, umožňující výhled od Hrubého Jeseníku až po Sněžku (Suchý Vrch, 2018).

1.5.5 Lichkov

Půl druhého kilometru západně od lichkovského železničního nádraží se nachází jeden z mnoha objektů československého opevnění, pěchotní srub K-S 32 „Na růžku“, ve kterém je umístěna expozice Vojenského muzea Lichkov. Jednotlivé expozice jsou věnovány československému opevnění, obrněné a vojenské technice apod. K vidění je i druhý pěchotní srub K-S 31 „U Besídky (Forteg, 2018).

1.5.6 Dolní Lipka

V obci Dolní Lipka se sice nenachází žádná turistická zajímavost, to se však nedá říct o sousedním městě Králíky, které skýtá hned několik takovýchto zajímavostí.

Městské muzeum Králíky

Na králickém Velkém náměstí se nachází Městské muzeum Králíky. Svým návštěvníkům nabízí několik expozic, které se týkají především historie města a okolní přírody, na příklad expozice Varhanářství nebo Příroda (Muzeum Králíky, 2018).

Muzeum celnictví

Muzeum celnictví se nachází na králickém Velkém náměstí. Může nabídnout ukázkou celnických kanceláří, uniforem a předmětů, které se v tomto řemesle využívaly (Vojensko-historický klub ERIKA, 2018).

Hora Matky Boží Králíky

Nad městem Králíky se tyčí hora, na které je vystavěn klášter s poutním kostelem Nanebevzetí Panny Marie a Památník obětem internace. Poutní areál nabízí prohlídku kostela a samotného poutního areálu – ambitů a krypty. Památník obětem internace je pak připomínkou státem řízené centralizace řeholníků v tomto klášteře, která trvala od roku 1950 do roku 1961. Konají se zde pravidelné bohoslužby a na slavnost Nanebevzetí Panny Marie pout' (Hora Matky Boží Králíky, 2018).

Dělostřelecká tvrz Hůrka

Na severovýchodním okraji města Králíky se nachází dělostřelecká tvrz Hůrka, která je součástí Králické pevnostní oblasti. Je jednou z největších staveb československého opevnění, které jsou přístupné veřejnosti, podobně jako dělostřelecká tvrz Bouda. Areál tvrže čítá pět bojových objektů, které jsou všechny veřejnosti přístupné. Expozice je zaměřena především na tvrz jako takovou, ale na příklad i na dobu okupace. Nemá chybět ani expozice věnující se s dobou okupace souvisejícím zkouškám tajných zbraní (Dělostřelecká tvrz Hůrka, 2018).

1.5.7 Prostřední Lipka

Nedaleko železniční zastávky Prostřední Lipka, severně od města Králíky, se v těsné blízkosti nachází Vojenské muzeum Králíky a pěchotní srub K-S 14 „U cihelny“.

Vojenské muzeum Králíky

Jedná se o nejmodernější vojensko-historické muzeum v České republice, které je umístěno ve zrekonstruovaných budovách někdejšího Státního statku Králíky. Muzeum je svými expozicemi zaměřeno na československou armádu a její techniku, pořádá rovněž různé vojensko-historické akce, jako na příklad jízdy a ukázky historické vojenské techniky nebo akce Cihelna, zmiňovaná v podkapitole 1.5.8 (Vojenské muzeum Králíky, 2018a; Vojenské muzeum Králíky, 2018b).

Pěchotní srub K-S 14 „U cihelny“

Pěchotní srub K-S 14 „U cihelny“ se může pochlubit expozicí, která je věnována československému opevnění, československé armádě a četaři Arnoštu Hradovi, který při postoupení pohraničí Třetí říši v roce 1938 odmítl opustit srub a na protest se zastřelil. Nachází se zde také expozice o založení republiky Československé v roce 1918 a návratu československých legií do vlasti (K-S 14, 2018a; K-S 14, 2018b).

1.5.8 Akce Cihelna

Cihelna je název historicko-vojenské akce, která se v oblasti Králicka koncem srpna každoročně pořádá. Jedná se o akci, na které je předváděna historická vojenská technika a bojové ukázky se zaměřením na druhou světovou válku. Prezентují se zde i bezpečnostní složky České republiky jako na příklad Armáda ČR, Policie ČR nebo vězeňská služba. Akce Cihelna trvá od pátku do neděle, přičemž hlavním ukázkovým dnem je sobota. Přidruženy jsou i doprovodné akce, jako na příklad zřízení zvláštní autobusové linky mezi místy konání akce, jízdy těžké bojové techniky nebo speciální prohlídky na tvrzích Bouda a Hůrka (Cihelna, 2018).

1.5.9 Červený Potok

V bezprostřední blízkosti zastávky Červený Potok se nachází Pěchotní srub K-S 8 „U nádraží“. Podstatně dále se pak nachází areál Dolní Morava, který je i přes prostorovou překážku snadno dostupný.

Pěchotní srub K-S 8 „U nádraží“

Pěchotní srub K-S 8 „U nádraží“ se nachází v bezprostřední blízkosti železniční zastávky Červený Potok. Podobně jako na ostatních objektech v této oblasti i zde za okupace probíhalo testování zbraní. Zdejší expozice se kromě československého opevnění a československé armády věnuje i nacistické podzemní továrně Richard, koncentračnímu táboru v Litoměřicích a dalším událostem a relikviím. Součástí expozice jsou i pozůstatky po postřelování objektu včetně jejich popisu německými odborníky (K-S 8, 2018). Pěchotní srub K-S 8 „U nádraží“ je na obrázku 11.



Zdroj: Ing. Jiří Vorel, 2016

Obrázek 11: Pěchotní srub K-S 8 "U nádraží"

Dolní Morava

Areál Dolní Morava se nachází přibližně 9 km od železniční zastávky Červený Potok, ze které je sem zajištěna zdarma autobusová doprava navazující na historický vlak Králický Sněžník. V areálu se nalézá množství nejrůznějších atrakcí jako na příklad bobová dráha, adrenalin park nebo bag jump. Je možné si zde vypůjčit koloběžku nebo jízdní kolo, nebo podniknout výlet po horském okolí pěšky. Významným turistickým cílem je i Stezka v oblacích. Jedná se o dřevěnou stezku, která je vystavěna ve svahu kopce Slavník v nadmořské výšce 1 116 m, přičemž výška stezky nad zemí je v nejvyšším bodě 55 m. Na Stezce je umístěno několik atrakcí (pochozí síť ve výšce 50 m nad zemí, 100 m dlouhý tobogán aj.) a naučná stezka seznamující s prostředím Králicka. Z jejího vrcholku je za dobré viditelnosti vidět masív Králického

Sněžníku, hřebeny Jeseníků, ale i Krkonoše. Stezka je přístupná buď pěšky, na kole nebo lanovkou a nedaleko od ní stojí horská chata s restaurací. Kromě letních atrakcí nabízí areál Dolní Morava též množství atrakcí zimních (Dolní Morava, 2018). Stezka v oblacích je na obrázku 12.



Obrázek 12: Stezka v oblacích

Zdroj: Ing. Jiří Vorel, 2017

1.5.10 Hanušovice

Ve městě Hanušovice je možné nalézt dva turistické cíle, které spolu úzce souvisí. Prvním je Pivovarské muzeum Hanušovice a tím druhým je přímo hanušovický pivovar Holba. Pivovarské muzeum Hanušovice se nachází v bezprostřední blízkosti hanušovického pivovaru a nabízí prohlídku historických exponátů z oblasti pivovarnictví. V areálu se nachází i tradičně zařízená pivovarská restaurace, která je jediným místem, kde je možné ochutnat kvasnicový Šerák Speciál. Je též možné předem si domluvit exkurzi do samotného hanušovického pivovaru Holba (Holba, 2018).

1.6 Analýza cestujících

O oblíbenosti historických vlaků svědčí i fakt, že se v roce 2018 uskutečnila již 30. mikulášská jízda z Letohradu a že grafikon vlakové dopravy (dále jen GVD) 2019 je již pátý v pořadí s plánovanými historickými vlaky Králický Sněžník (Buryška, 2018; ČD, 2018b). Tato kapitola bude pojednávat o využívání historických vlaků cestujícími. Týkat se bude především historických vlaků Králický Sněžník.

Vlaky Králický Sněžník jsou historické vlaky, které jsou vypravovány společností ČD, a. s. na základě objednávky Pardubického kraje. I přes to, že se jedná především o turistické vlaky, sloužící k dopravě turistů do turisticky lákavé oblasti a sloužící jako samotný jeden z turistických cílů, je skutečností, že jsou tyto vlaky využívány i běžnými cestujícími, a to ze tří důvodů: jedou v čase, který se jim hodí; jsou zobrazováni informačními systémy; ve vlcích platí tarif Českých drah TR 10 s jednorázovým příplatkem za historický vlak 15 Kč. Kombinace posledních dvou zmíněných důvodů s sebou přináší i problém – informační systémy nezobrazují příplatek za historický vlak.

Vytíženost jednotlivých vlaků ale není stejná; liší se jednak v závislosti na nasazených vozidlech (parní vlak nebo motorový vlak), jednak na období jízdy vlaku (prázdniny nebo školní rok), vytíženost je ale závislá i počasí a mimořádnostech.

1.6.1 Parní vlaky

Vlaky vedené některou ze zmiňovaných parních lokomotiv jsou daleko oblíbenější než ostatní verze historických vlaků. Během prázdninových měsíců za příznivého počasí vytíženost v úseku Letohrad – Prostřední Lipka běžně překračuje 100 cestujících. Přesný počet cestujících je ale velice obtížné zjistit, neboť vlak využívají především rodiny s dětmi. Je též otázkou, zda děti započítávat, neboť neplatí jízdné a nemají nárok na místo k sedění. Je ale pravidlem, že parní vlaky bývají vcelku zaplněny.

V době konání akce Cihelna je vypravován posílený parní vlak, který je veden lokomotivou 464.008 a je sestaven z vozů řad A, AB, B a BDs, kterých je ve vlaku řazeno celkem pět. Konání akce Cihelna se však do vytíženosti vlaku nijak zásadně neprojevuje; počty cestujících v roce 2018 dosáhly nejvyššího čísla 153 na odjezdu z Letohradu a tento počet cestujících se v rozmezí 146–153 cestujících udržel až do zastávky Prostřední Lipka, kde 101 cestujících vystoupilo. Lze tedy říci, že historický vlak Králický Sněžník je využíván jako dopravní prostředek na akci Cihelna, lze se ale rovněž domnívat, že cestující, kteří chtějí jet historickým vlakem na některý z ostatních cílů, zvolí pro svou cestu jiné datum, datum, kdy bude souprava sestavena z historických vozů.

1.6.2 Motorové vlaky

Historické vlaky sestavené z motorového a přívěsného vozu se netěší ani zdaleka takové oblibě veřejnosti jako vlaky parní, i když je zde jasně patrná analogie s parními vlaky s ohledem na nástupní a výstupní stanice. Vytíženost motorových vlaků se pohybuje v Úseku Letohrad –

Prostřední Lipka okolo 50 cestujících. Není ale výjimkou, že v úseku mezi Českou Třebovou a Ústím nad Orlicí v obou směrech ve vlaku jede jen okolo 10 cestujících.

1.6.3 Mimořádně motorové vlaky

V posledních několika letech sužuje Českou republiku nebývalé sucho. Tento stav se podle Českého hydrometeorologického ústavu (dále jen ČHMÚ) nevyhýbá ani Pardubickému kraji, který je suchem zasažen velmi výrazně (ČHMÚ, 2018). To s sebou nese i omezení, které se dotýká historických parních vlaků: zákazy parních jízd. Vývoj ukazuje, že tyto zákazy jsou stále častější a trvají déle. Je-li vyhlášen zákaz parních jízd, je namísto parní lokomotivy nasazena buďto motorová lokomotiva (771.172-4), ke které je přivěšena souprava od parní lokomotivy, nebo souprava motorového vozu (M286.0001 + Bmx). Vytíženost takovýchto spojů závisí hodně na tom, zdali cestující o této změně vědí, či nikoliv. Nepřítomnost parní lokomotivy však mnohé od cesty vlakem odrazuje. Stalo se, že historická souprava s motorovou lokomotivou jela téměř prázdná, ale rovněž se stalo, že mimořádně nasazená souprava motorového vozu vezla mezi Letohradem a Červeným Potokem až 120 lidí (již asi druhý den přšelo, je tedy možné se domnívat, že lidé předpokládali nasazení parní lokomotivy). Bylo by tedy dobré už při plánování parních jízd počítat s jejich zákazem a mít k dispozici jiné historické hnací vozidlo. Vlak vedený mimořádně motorovým vozem M286.0001 je na obrázku 13.



Zdroj: Autor, 2018

Obrázek 13: Mimořádný motorový vlak v Hanušovicích

1.6.4 Předprázdninové vlaky

První vlak Králický Sněžník jede přibližně jeden až dva týdny před začátkem prázdnin, v závislosti na tom, připadá-li konec školního roku před poslední víkend v červnu, nebo až za něj. První z vlaků, který otevírá sezónu, je vždy parní a jeho vytíženost je o poznání menší než během prázdnin. To může souviset jednak se zbývajícými školními povinnostmi dětí a jednak s tím, že v tento den bývá ještě sychravo, chladno a nevlídno s nízkou oblačností.

Je ale fakt, že vytiženost prvního parního vlaku oproti minulému roku vcelku značně vzrostla. Ani druhá předprázdninová jízda, která je v režii motorového a přívěsného vozu, se netěší takové oblibě, jako prázdninové vlaky tohoto řazení. Při 14 °C a slunečném počasí nepřekročila vytiženost prvního motorového vlaku v roce 2018 40 cestujících a na zpáteční cestě do České Třebové přijelo cestujících sedm. V obou případech je vytiženost oproti prázdninovým jízdám přibližně 75 % (neuvažují se mimořádně motorové vlaky).

1.6.5 Prázdninové vlaky

Historické vlaky se těší největší oblibě během letních prázdnin, kdy mají rodiny s dětmi čas na výlety, aniž by se musely starat o školní úkoly. Vytiženost motorových vlaků mezi Letohradem a Prostřední Lipkou se pohybuje okolo 35–50 cestujících, vytiženost parních vlaků v témž úseku běžně přesahuje 100 cestujících (neuvažuje se posilový parní vlak na akci Cihelna). Velké množství lidí cestuje až do Hanušovic, ale zpět se jich již vrací méně, i tak se ale vytiženost na příjezdu do České Třebové pohybuje okolo 65 cestujících.

1.6.6 Poprázdninové vlaky

Historické vlaky Králický Sněžník jsou vypravovány v sobotu ještě během celého měsíce září. Jak motorové, tak parní vlaky nejsou tak vytižené, jako vlaky vypravované o letních prázdninách, ale i tak jsou vytiženější než první dva vlaky vypravované v červnu (patrně proto, že je školákům nezačaly školní povinnosti naplno). I zde ale platí, že jsou parní vlaky vytiženější než motorové, přičemž poslední vypravovaný vlak, který je veden parní lokomotivou, je vytižen téměř stejně jako prázdninové jízdy. To může být dáno jednak faktem, že se jedná toho času o poslední ohlášenou jízdu tohoto vlaku, a jednak nutností nahrazovat parní lokomotivy v předchozích týdnech hnacím vozidlem jiné trakce. Lidi od této cesty v roce 2018 neodradilo ani poměrně chladné, byť slunečné počasí.

1.6.7 Vliv počasí

Historické vlaky Králický Sněžník jsou vypravovány jako jeden z turistických cílů dané oblasti, ale rovněž jako dopravní prostředek za dalšími turistickými cíli, z nichž mnohé (ale ne všechny) jsou kryté, ale na které je nutné se od vlaku nějak dostat. Je tedy zřejmé, že počasí bude hrát u vytiženosti vlaků svou roli, a to především u cestujících, kteří hodlají navštívit nějaký turistický cíl umístěný venku (např. naučnou stezku Betonová hranice a Suchý vrch nebo Stezku v oblacích). Analýzu vlivu počasí však komplikoval fakt, že téměř celé léto nepršelo, a fakt, že muselo být za parní lokomotivu nejednou nasazeno vozidlo motorové trakce. Lze se též domnívat, že v případě deštivého a zataženého počasí turisté usoudili, že se jedná oproti

předchozím dvěma tropickým měsícům o příjemnou změnu, které je vhodné využít pro výlet. S ohledem na uvedené skutečnosti není možné jednoznačně určit vliv počasí na poptávku, i s přihlédnutím k tomu, že větší výkyvy poptávky způsobuje spíše datum vypravení vlaku.

1.7 Návrh změn současného stavu

Historické vlaky pravidelně vypravované v okolí Letohradu přispívají turistice v dané oblasti a dělají radost železničním nadšencům a rodinami s dětmi. Bylo by však vhodné provést změny popsané v podkapitolách 1.7.1 a 1.7.2.

1.7.1 Mikulášský vlak

Mikulášský vlak je využíván rodinami s malými dětmi především kvůli mikulášské družině a poptávka po něm je stále vysoká. Je tedy důvod domnívat se, že tyto rodiny nemají tak vysoké nároky na řazení historických vozů – parní lokomotiva v čele vlaku jim stačí. Došlo by však k lepšímu rozmístění lidí po soupravě, kdyby byly řazeny velkoprostorové vozy (např. vozy řady Bt, jako tomu bylo na příklad roku 2010, nebo historické vozy řady Bai). Tímto řešením by měla i mikulášská družina snazší pohyb po soupravě.

1.7.2 Králický Sněžník

Historický vlak Králický Sněžník má tři různé podoby řazení. V této podkapitole jsou popsány změny, navrhované zvlášť ke každému z těchto tří řazení vlaku.

Parní vlaky

S ohledem na oblíbenost jak prázdninových, tak i mimoprázdninových parních vlaků je vhodné nechat tyto beze změny. S ohledem na dlouhotrvající sucho a s tím související základy parních vlaků je žádoucí, aby byla k dispozici i motorová lokomotiva, která svým stářím a vzhledem bude spadat do kategorie historické lokomotivy alespoň přibližně téhož období, do kterého se řadí parní lokomotivy 423.009 a 464.008, jakož i vozy řady Be. Mělo by se jednat o lokomotivy, které mohou být důstojnou a plnohodnotnou náhradou lokomotiv 423.009 a 464.008, tedy na příklad lokomotivy řad T435.0 (720), T458.1 (721), T444.0 (725) nebo T444.1/T444.02 (726/725.2), které byly vyráběny jako náhrada právě za parní lokomotivy řad 423.0 a 433.0.

Motorové vlaky

S ohledem na vcelku nízký, nikoliv však žádný, zájem o motorové vlaky složené z motorového vozu M286.0001 a přívěsného vozu Bmx autor doporučuje, aby byly motorové vlaky sestaveny ze soupravy vozů řady Be, které jsou řazeny za parní lokomotivu, přičemž jako hnací vozidlo zde autor navrhuje motorová lokomotiva řady 749, T478.1 (751), T478.3 (753), které mají

na této trati tradici a řadí se mezi československé železniční legendy, případně některou z lokomotiv zmiňovaných v podkapitole 1.7.2 v části Parní vlaky.

Posílený parní vlak na akci Cihelna

Posílený parní vlak na akci Cihelna by bylo vhodnější posilovat soupravou, kterou lze považovat za historickou – na příklad vozy řady Bai nebo vozy typu Y v zeleném nátěru (na příklad ze soupravy Retro Ostravan), aby bylo zachováno označení vlaku „historický“ a aby měl vlak co nabídnout i těm cestujícím, kteří nejedou na akci Cihelna, ale kteří jedou za jiným z turistických cílů oblasti, chtějíce využít historického vlaku.

2 NÁVRH ROZŠÍŘENÍ HISTORICKÝCH JÍZD

Návrhová část práce se bude týkat zavedení nového historického vlaku mezi městy Letohrad a Rokytnice v Orlických horách. Tento projekt není nikterak neproveditelný; již začátkem roku 2019 Letohradský železniční klub (dále jen LŽK) ve spolupráci s městem Rokytnice v Orlických horách jedná za podpory Královehradeckého kraje, Pardubického kraje a města Letohrad o odkoupení parní lokomotivy 328.011, která je nyní v majetku Českých drah a je deponovaná ve výtopně v Rokytnici v Orlických horách, kde se nachází muzeum železniční trati Doudleby nad Orlicí – Vamberk – Rokytnice v Orlických horách.

Zavedení historického vlaku mezi Letohradem a Rokytnicí v Orlických horách přejí několikero okolností: jedná se o turisticky velmi atraktivní oblast – nachází se zde hrady a zámky, muzea – a samotné město Rokytnice v Orlických horách leží v chráněné krajinné oblasti (dále jen CHKO) Orlické hory; železniční tratě, po kterých by byl vlak trasován, jsou méně vytížené a bez problémů umožňují zavedení dalšího vlaku, i pomalejšího; zavedení historického vlaku přejí i fakt, že v posledních letech jsou historické vlaky stále oblíbenější (na příklad v kapitole 1 zmíněné vlaky Králický Sněžník nebo retrorychlíky vypravované KŽC). Co je ale možná ze všeho nejdůležitější, je politická vůle tento projekt uskutečnit.

V této kapitole bude podrobně popsáno prostředí, kterým by historický vlak projížděl. To je nutné znát, aby bylo možné vlak do tohoto prostředí správně zasadit. Budou zmíněna vozidla, která by bylo možné na takovýto historický vlak nasadit. Bude zde zpracován jízdní řád historického vlaku Letohrad – Rokytnice v Orlických horách a zpět, který bude sestrojen na základě GVD 2019. Zmíněna bude též finanční stránka.

2.1 Analýza železničních tratí

Uvažovaná trasa vlaku by vedla po tratích 021 (Letohrad – Týniště nad Orlicí) a 023 (Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách). První zmíněné by se týkala z části, druhé pak v celé její délce. Tyto dvě železniční tratě budou popsány v podkapitolách 2.1.1 a 2.1.2.

2.1.1 Železniční trať Letohrad – Doudleby nad Orlicí

Úsek železniční tratě mezi Letohradem a Doudleby nad Orlicí je součástí tratě 021 (512+513 dle nákrešného jízdního řádu) vedoucí z Letohradu do Týniště nad Orlicí (SŽDC, 2019). V úseku Letohrad – Doudleby nad Orlicí jsou vypravovány vlaky osobní dopravy v hodinovém až dvouhodinovém taktu v závislosti na denní a týdenní době (ČD, 2018b). Traťová rychlost je 70 km/h, traťová třída zatížení je C (20 tun na nápravu) a traťové zabezpečovací zařízení je telefonické dorozumívání (SŽDC, 2017).

2.1.2 Železniční trať Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách

Železniční trať z Doudleb nad Orlicí do Rokytnice v Orlických horách má označení 023 (512+513 dle nákrešného jízdního řádu) a v Doudlebách nad Orlicí navazuje na železniční trať 021 (SŽDC, 2019). Vlaky osobní dopravy jsou zde vypravovány zpravidla ve dvouhodinovém taktu (ČD, 2018b). Traťová rychlost je 50 km/h, traťová třída zatížení je C (20 tun na nápravu). Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Doudleby nad Orlicí – Vamberk je telefonické dorozumívání, v úseku Vamberk – Rokytnice v Orlických horách probíhá řízení drážní dopravy podle předpisu SŽDC D3 (SŽDC, 2017).

2.2 Analýza vybraných železničních stanic a zastávek

Analýza železničních stanic a zastávek se bude týkat pouze dopravně či přepravně důležitých stanic a zastávek, tedy těch, které umožňují křižování vlaků, kde autor očekává delší pobyt historického vlaku, nebo těch, kde autor očekává větší přepravní proudy.

2.2.1 Železniční stanice Letohrad

Železniční stanice Letohrad představuje pro uvažovaný historický vlak výchozí (na zpáteční cestě cílovou) stanici. Její popis je v podkapitole 1.3.4.

2.2.2 Železniční stanice Žamberk

V železniční stanici Žamberk se nacházejí tři dopravní koleje, u kterých jsou úrovněvě přístupná nástupiště délky 208 m – 218 m. Staniční zabezpečovací zařízení je elektronické stavědlo (Tomášek, 2019).

2.2.3 Železniční stanice Litice nad Orlicí

Železniční stanice Litice nad Orlicí má dvě oboustranně zaústěné dopravní koleje s nástupištěm, z nichž jedno je poloostrovní se zpevněnou hranou délky 116 m a druhé jednostranné sypané délky 136 m. Staniční zabezpečovací zařízení je mechanické (Tomášek, 2019).

2.2.4 Železniční stanice Potštejn

Železniční stanice Potštejn má dvě dopravní koleje s úrovněvě přístupnými jednostrannými nástupišti délky 210 m a 229 m. Stanice se využívá pro křižování vlaků. Staniční zabezpečovací zařízení je elektronické stavědlo (Tomášek, 2019).

2.2.5 Železniční stanice Doudleby nad Orlicí

Železniční stanice Doudleby nad Orlicí je odbočná stanice pro trať do Rokytnice v Orlických horách. Je zde pět dopravních kolejí, z toho čtyři mají nástupiště. Jízdu vlaku do Rokytnice

v Orlických horách však umožňují pouze koleje č. 2 a 4 (kolej č. 6 bez nástupiště se neuvažuje), délky nástupišť u těchto kolejí jsou 40 m a 60 m. Pro výstup a nástup cestujících z vlaku stojícího na koleji č. 2 je možné také použít nástupiště u koleje č. 1 (je umístěno na opačné straně koleje č. 2), které má délku 160 m (Tomášek, 2019). Tato situace nastala při jízdě parního vlaku v roce 2016. Železniční stanice Doudleby nad Orlicí je na obrázku 14.



Zdroj: Autor, 2017

Obrázek 14: Železniční stanice Doudleby nad Orlicí

2.2.6 Železniční stanice Vamberk

Železniční stanice Vamberk má dvě dopravní koleje s úrovněově přístupnými nástupišti délek 50 m a 100 m. Je zde sídlo dirigujícího dispečera tratě Vamberk – Rokytnice v Orlických horách. Staniční zabezpečovací zařízení je TEST (Tomášek, 2019; SŽDC, 2018b).

2.2.7 Železniční stanice Slatina nad Zdobnicí

Slatina nad Zdobnicí je dopravnou na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy podle předpisu SŽDC D3. Má jednu dopravní kolej s nástupištěm délky 63 m (Tomášek, 2019). Některé vlaky zde mají nařízenou ohlašovací povinnost (SŽDC, 2018b).

2.2.8 Železniční stanice Rokytnice v Orlických horách

Rokytnice v Orlických horách je dopravnou na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy podle předpisu SŽDC D3. Je zároveň koncovou stanicí s jednou dopravní kolejí, u které je nástupiště délky 50 m. Kolej mezi poslední výhybkou a koncem trati je dlouhá 77 m (Tomášek, 2019). Všechny vlaky zde mají nařízenou ohlašovací povinnost (SŽDC, 2018b). Vlak je možné z první koleje přestavit na jednu z manipulačních kolejí. Železniční stanice Rokytnice v Orlických horách je na obrázku 15.



Zdroj: Autor, 2019

Obrázek 15: Železniční stanice Rokytnice v Orlických horách

2.3 Analýza turistických cílů

Historický vlak Letohrad – Rokytnice v Orlických horách bude mít využití především jako propojení turistických cílů oblasti, přičemž by se sám měl stát jedním z nich. Proto je důležité analyzovat, za jakými turistickými cíli by měl turista možnost cestovat. Mapa zmíněných turistických cílů je přiložena v příloze C této práce.

2.3.1 Žamberk

Ve městě Žamberk se nachází Tyršova rozhledna zámek. Rozhledna poskytuje výhled na Orlické hory a Krkonoše (Žamberk, 2019). Zámek, který se nachází v centru města, není veřejnosti přístupný (David, 2009, str. 89; Čížek, 2019).

2.3.2 Litice nad Orlicí

Nad obcí Litice nad Orlicí se tyčí hrad z konce 13. století. Hrad má zachovanou vstupní bránu, dva paláce (jeden zachovaný a jeden téměř zcela rozbořený) a vysokou štíhlou věž, která hradu dominuje. Je nabízena jedna prohlídková trasa přes jižní palác a věž. (Urban, 2019; Národní památkový ústav, 2019). Na obrázku 16 je parní lokomotiva 423.0145 v železniční stanici Litice nad Orlicí, v pozadí je litický hrad.



Zdroj: Ing. Jiří Vorel, 2007

Obrázek 16: Parní lokomotiva 423.0145 v Liticích nad Orlicí

2.3.3 Potštejn

V obci Potštejn se kromě minipivovaru nachází zámek a na kopci nad obcí hrad.

Zámek

Barokní zámek z roku 1749, který v nedávné době prošel rekonstrukcí, se nachází v centru města. Je zde možnost dvou prohlídkových okruhů, a to zámeckých interiérů a sklepení. Rovněž se nabízí procházka v přilehlém zámeckém parku (Zámek Potštejn, 2019).

Hrad

První písemná zmínka o potštejnském hradu pochází ze začátku 14. století. Od roku 1930 probíhají na hradě konzervační a rekonstrukční práce. K vidění je kaple svatého Jana Nepomuckého, čtrnácté zastavení křížové cesty a expozice o historii hradu (Potštejn, 2019; Hrad Potštejn, 2019).

2.3.4 Doudleby nad Orlicí

Renesanční zámek v Doudlebách nad Orlicí byl vystavěn v roce 1588 a honosí se unikátní sgrafitovou výzdobou. Kromě prohlídkového okruhu zámeckých interiérů je zde též možnost prohlídky přírodovědeckého muzea a zámeckého parku (Zámek Doudleby, 2019).

2.3.5 Vamberk

Město Vamberk je známé vambereckou krajkou. Její muzeum se nachází v centru města. Nabízí nejen stálou expozici krajek, ale i prodejnu s krajkářskými potřebami (Muzeum krajky Vamberk, 2019).

2.3.6 Rokytnice v Orlických horách

Rokytnice v Orlických horách skýtá mnohá turistická vyžití, která budou popsána v této podkapitole. Rovněž se zde nacházejí pohostinská zařízení.

Muzeum dráhy Doudleby – Vamberk – Rokytnice

Přímo v železniční stanici, v areálu bývalého místního depa, se nachází muzeum dráhy Doudleby nad Orlicí – Vamberk – Rokytnice v Orlických horách, mezi jehož největší exponáty patří mechanická návěstidla, parní lokomotiva 328.011, motorová lokomotiva T211.0838 nebo samotná budova výtopny. K dispozici jsou rovněž informace o místní železniční trati. Otevřeno je od 10:00 do 16:00 hodin, přičemž od května do září v sobotu, o prázdninách i v neděli (LŽK, 2019).

Muzeum Orlických hor Sýpka

Nedaleko rokytnického náměstí se v budově bývalé sýpky nachází nově zbudované Muzeum Orlických hor, příhodně zvané Sýpka. V kompletně bezbariérové budově se návštěvník seznámí s historií Orlických hor a jejich osídlením, místními řemesly a zvyky a místní florou a faunou (Sýpka, 2019). Muzeum Orlických hor Sýpka je na obrázku 17.



Zdroj: Autor, 2018

Obrázek 17: Muzeum Orlických hor Sýpka

Dělostřelecká tvrz Hanička

Dělostřelecká tvrz Hanička se nachází několik kilometrů za městem rokytnickým. Jedná se o jednu z pěti stavebně dokončených tvrzí československého opevnění budovaného před druhou světovou válkou, plnou výzbrojí již však vybavena nebyla. K vidění je hlavní objekt i ostatní povrchové objekty, které jsou vzájemně propojené podzemními chodbami,

též přístupnými. Dále se zde nachází množství exponátů z oblasti výzbroje Československé armády (Hanička, 2019).

2.4 Vozidla

Jako hnací vozidla vhodná pro vozbu historického vlaku z Letohradu do Rokytnice v Orlických horách bude v první řadě uvažována parní lokomotiva 328.011, kterou chce město Rokytnice v Orlických horách spolu s Letohradským železničním klubem za podpory Královehradeckého a Pardubického kraje a města Letohrad odkoupit za účelem provozování lokomotivy na historických vlcích v tomto regionu. Lokomotiva 328.011 je ale momentálně neprovozní, proto bude zmíněna i lokomotiva 431.032, která je v soukromém vlastnictví.

2.4.1 Parní lokomotiva 328.011

Parní lokomotivy této nebo podobné konstrukce, z výroby dodávané pod označením CP (v tomto případě CP600) byly v 50. letech 20. století dodávány ČKD do průmyslu jako vlečkové posunovací lokomotivy (LŽK, 2009).

Lokomotiva 328.011 byla vyrobena v roce 1956 a sloužila převážně na důlních vlečkách. Po jejím odstavení z provozu sloužila jako zdroj páry pro pařírnu a sušárnu brambor ve Slatině nad Zdobnicí. Díky zájmu železničních zaměstnanců byla v roce 1996 opět zprovozněna a využívána pro vozbu historických vlaků na Letohradsku. Koncem roku 2000 byla pro závadu odstavena. Po několika letech byla převezena jako exponát do nově vzniklého Muzea dráhy Doudleby – Vamberk – Rokytnice v Rokytnici v Orlických horách (LŽK, 2009). V roce 2019 se jedná s Českými drahami o jejím odprodeji městu Rokytnice v Orlických horách spolu s Letohradským železničním klubem. Je reálný zájem o její zprovoznění a provozování na parních turistických vlcích v této oblasti. Parní lokomotiva 328.011 je na obrázku 18.



Zdroj: Ing. Jiří Vorel, 1996

Obrázek 18: Parní lokomotiva 328.011

2.4.2 Parní lokomotiva 431.032

Parní lokomotivy řady 431.0, vyrobené v lokomotivce ve Floridsdorfu, byly v letech 1941–1944 dodány na Slovensko. Po druhé světové válce bylo na Slovensko přiděleno dalších šest strojů. Svými vlastnostmi splňovaly potřeby na tamních kopcovitých tratích. Byly podobné řadě 423.0, měly menší nápravový tlak a jednodušší pojezd, měly ale také menší výkon. Maximální rychlost lokomotivy je 60 km/h (Bek, 2000).

Parní lokomotiva 431.032 byla vyrobena mezi lety 1926 a 1927. V pravidelném provozu jezdila v Rakousku, poté o ni usilovala muzea ve Švýcarsku a v Německu. Od roku 2016 je majetkem žamberecké společnosti Vonwillerka. Podle informací ze schůze Letohradského železničního klubu v roce 2018 byl záměr deponovat lokomotivu v depu Letohrad, podle aktuálních informací od majitelů lokomotivy jsou však v současnosti prostory letohradského depa pronajaté jiným subjektům, a tudíž za současných okolností zde není možné lokomotivu deponovat (Ventilovka, 2019).

2.4.3 Vozy

Pro historické vlaky mezi Letohradem a Rokytnicí v Orlických horách by bylo vhodné použít soupravu historických vozů, která je nasazována na historické vlaky Králický Sněžník (vozy řady Be, Dsd a BDlm, viz podkapitoly 1.4.10 a 1.4.11). Jízdy historických vlaků do Rokytnice v Orlických horách by se v tomto případě musely zkoordinovat s jízdami historických vlaků Králický Sněžník tak, aby historický vlak do Rokytnice v Orlických horách nejel v den, kdy pojede historický vlak Králický Sněžník v řazení s těmito vozy (zde autor vychází z předpokladu, že nebude provedena změna zmíněná v podkapitole 1.7.2 v části Motorové

vlaků). Bylo by též nutné domluvit podmínky užití (pronájmu) těchto vozů, a to v případě, kdy by dopravcem nebyl jejich majitel.

Pokud by nebylo možné použít vozy ze soupravy Králického Sněžníku, historické vlaky včetně historických vozů třetí třídy lze objednat na příklad u železničního muzea Výtopna Jaroměř (Výtopna Jaroměř, 2019). Použití těchto vozů by se ovšem neobešlo bez soupravového vlaku za účelem návozu soupravy do Letohradu, s čímž souvisí i zvýšená cena.

2.5 Trasa vlaku

Jediné možné trasování vlaku je z Letohradu přes Doudleby nad Orlicí do Rokytnice v Orlických horách. Tato trasa propojuje turistické zajímavosti zmíněné v kapitole 2.3. Po vzoru historických vlaků Králický Sněžník není nutné, aby vlak zastavoval na každé zastávce, mezi Vamberkem a Rokytnicí v Orlických horách to autor s ohledem na tradici však doporučuje. Jízdní doby (v tabulce pod zkratkou JD) mezi jednotlivými tarifními body, které jsou s ohledem na maximální rychlost lokomotivy 328.011 konstruované pro maximální rychlost 50 km/h, jsou uvedeny v tabulce 1. Jízdní doby jsou udávány v minutách.

Tabulka 1: Jízdní doby

Úsek	km	JD tam	JD zpět
Letohrad – Žamberk	7	11	11
Žamberk – Litice nad Orlicí	8	11	11
Litice nad Orlicí – Potštejn	6	8	8
Potštejn – Doudleby nad Orlicí	5	8	8
Doudleby nad Orlicí – Vamberk	3	5	5
Vamberk – Peklo nad Zdobnicí	2	4	4
Peklo nad Zdobnicí – Rybná nad Zdobnicí	3	5	6
Rybná nad Zdobnicí – Slatina nad Zdobnicí	3	5	6
Slatina nad Zdobnicí – Pěčín	5	7	8
Pěčín – Rokytnice v Orlických horách	4	7	7

Zdroj: Autor na podkladě (SŽDC, 2017; ČD, 2018b; SŽDC, 2018c); SŽDC, 2016

2.6 Jízdní řád

Jízdní řád vlaku byl vykonstruován na základě vypočtených jízdních dob z kapitoly 2.5. Plánované pobyty ve stanicích a zastávkách jsou uvažovány s ohledem na předpokládanou frekvenci vystupujících a nastupujících cestujících, minimálně však 2 minuty z důvodu

zvýšeného pohybu veřejnosti – je nutné předpokládat pohyb v kolejišti i v blízkosti vlaku, jakož i zvýšený pohyb dětí. Jízdní řád vlaku je v tabulce 2. Historický vlak zakreslený do nákrešného jízdního řádu je přiložen v příloze D této práce, historický vlak je znázorněn zeleně.

Tabulka 2: Jízdní řád

příjezd	odjezd	stanice/zastávka	příjezd	odjezd
---	9:00	Letohrad	17:03	---
9:11	9:13	Žamberk	16:50	16:52
9:24	9:28	Litice nad Orlicí	16:35	16:39
9:36	9:40	Potštejn	16:23	16:27
9:48	10:20	Doudleby nad Orlicí	15:36	16:15
10:25	10:27	Vamberk	15:29	15:31
10:31	10:33	Peklo nad Zdobnicí	15:23	15:25
10:38	10:40	Rybná nad Zdobnicí	15:15	15:17
10:45	10:47	Slatina nad Zdobnicí	15:07	15:09
10:54	10:56	Pěčín	14:57	14:59
11:03	---	Rokytnice v Orlických horách	---	14:50

Zdroj: Autor na podkladě (SŽDC, 2018b)

Vlak 25233 s příjezdem do Rokytnice v Orlických horách v 15:06 jede pouze v pracovní dny, tudíž není nutné jej pro víkendový provoz parního vlaku uvažovat (SŽDC, 2018c). Rovněž není nutné uvažovat vlak 5158 s odjezdem z Letohradu v 16:33, který v úseku Letohrad – Doudleby nad Orlicí jede rovněž pouze v pracovní dny (ČD, 2018b).

Pro vlak 25227 nesmí být zrušena ohlašovací povinnost ve Slatině nad Zdobnicí, pro vlak 25234 a zpáteční historický vlak musí být ohlašovací povinnost ve Slatině nad Zdobnicí zavedena [Autor na podkladě (SŽDC, 2018b)].

Autor předpokládá, že manipulační vlaky 83048 a 83042 nebudou o víkendu.

2.7 Technologické náležitosti

Výchozí stanice vlaku je Letohrad. Parní lokomotiva z Letohradu odjíždí vyzbrojená jak vodou, tak uhlím a je z důvodu stoupání mezi Vamberkem a Rokytnicí v Orlických horách řazena tendrem vpřed, aby v tomto sklonově náročném úseku bylo topeniště zatopeno vodou. Zásoba vody uvažované parní lokomotivě (řada 431.0 nebo 328.0) vyjde v závislosti na zátěži a vlastnostech trati na 30 km – 50 km. Během cesty je tedy nutné vodu doplnit. Zbrojení parní

lokomotivy vodou proběhne ve stanici Doudleby nad Orlicí během objíždění soupravy lokomotivou.

Ve stanici Rokytnice v Orlických horách je nutné, aby historický vlak uvolnil nástupiště pravidelným osobním vlakům. To se může učinit přestavením vlaku na kolej 1a, jako tomu bylo při jízdě parního vlaku v roce 2016. I zde je nutné zbrojení parní lokomotivy vodou. Lokomotiva musí ve vhodné chvíli objet soupravu (může se tak učinit ihned po příjezdu vlaku před jeho přestavením a před příjezdem pravidelného osobního vlaku 25227). Přistavení historického vlaku zpět k nástupišti je možné po příjezdu vlaku 25231 a po jeho přestavení na jinou kolej z důvodu uvolnění nástupiště historickému vlaku (Autor na podkladě (SŽDC, 2018b)).

I v opačném směru je nutné zajistit ve stanici Doudleby nad Orlicí během objíždění soupravy zbrojení parní lokomotivy vodou.

Zvýšený pohyb veřejnosti byl zohledněn v době pobytu vlaku ve stanici, i tak je ale nanejvýš nutné, aby vlaková četa byla všímavá a předpokládala i krajně nevhodné chování cestujících, fotografů i náhodných kolemjdoucích.

S ohledem na aktuální informace o stavu depa Letohrad je nutné uvažovat i deponování parní lokomotivy 328.011 ve výtopně v Rokytnici v Orlických horách, což by znamenalo návoz lokomotivy do Letohradu a její odvoz zpět do Rokytnice v Orlických horách. Bylo by možné uvažovat i deponování v depu v České Třebové.

2.8 Cena

V rámci této práce byly na cenu parního vlaku z Letohradu do Rokytnice v Orlických horách a zpět dotázány dva subjekty, a to Volwillerka a České dráhy.

Podle vyjádření pana Radka Bednáře za společnost Vonwillerka by se cena parního vlaku za uvedených podmínek pohybovala okolo 100 000 Kč, přičemž by záleželo na tom, odkud a za jakých podmínek by byly zajištěny vozy.

Za České dráhy byl s žádostí o výpočet ceny parního vlaku kontaktován pan Ing. Richard Řehák, který spočítal cenu parního vlaku z Letohradu do Rokytnice v Orlických horách a zpět na 106 480 Kč včetně daně z přidané hodnoty. Pro výpočet této ceny byla použita souprava Králického Sněžníku včetně parní lokomotivy 423.009. Cena zahrnuje i návoz soupravy z České Třebové do Letohradu a její odvoz zpět.

2.9 Další doporučení

Historický vlak by neměl být samostatným cílem turistů, rodin s dětmi a železničních nadšenců, ale měl by propojovat turistické cíle v dané oblasti, přičemž by sám měl být jednou z nich. Tato podkapitola se bude věnovat doporučením, na která by měl být brán zřetel.

2.9.1 Návazná autobusová doprava

Většina turistických cílů je snadno dosažitelná z železniční stanice či zastávky. Toto tvrzení ale není možné vztáhnout na dělostřeleckou tvrz Hanička, která se nachází až za městem Rokytnice v Orlických horách. Proto by bylo vhodné, po vzoru lyžařského areálu Dolní Morava, vypravit z Rokytnice v Orlických horách na parkoviště u dělostřelecké tvrze Hanička autobus, který zájemce o prohlídku na toto místo doveze. Musela by být ovšem zajištěna návaznost, a to jak autobusu na parní vlak, tak i parního vlaku na autobus na zpáteční cestě. Z důvodu omezeného časového prostoru by bylo nutné, aby návštěvníci z historického vlaku měli možnost přednostní prohlídky (na příklad po předložení jízdenky z historického vlaku nebo rezervaci prohlídky předem). Bylo by též vhodné, aby na tento výkon byl jako pokračování historického vlaku nasazen historický autobus.

2.9.2 Turistické balíčky

Turistickému ruchu prospívá, když návštěvník nemusí výlet plánovat sám, ale když dostane návrhy na turistické okruhy, které by mohl absolvovat (na příklad formou letáček na nádražích). Bylo by tudíž vhodné takovéto balíčky se seznamem turistických míst, způsobů dopravy mezi nimi a přibližným časovým plánem vytvořit (na příklad: z historického vlaku vystoupit v Liticích nad Orlicí, tam navštívit hrad, pěšky se přesunout do Potštejna, tam využít pohostinského zařízení, navštívit hrad a zámek a na potštejnském nádraží nastoupit do historického vlaku jedoucího zpět).

2.9.3 Questové hry

Questové hry jsou jedním z moderních způsobů, jak seznámit návštěvníka s navštíveným místem a jeho okolím. Po načtení QR kódu, který je možné získat pouze na daném místě, se spustí poznávací hra, která návštěvníka hravým způsobem provede danou oblastí. Je vhodné tyto hry vytvořit tak, aby jimi mohly pod dohledem rodičů projít i děti. Úspěšné dokončení hry je pak vhodné odměnit drobným dárkem, na příklad figurkou místního rytíře k dostání na pokladně nebo v historickém vlaku.

3 ZHODNOCENÍ NÁVRHU

Jak vyplývá z kapitoly 2, jízda parního vlaku není organizačně ani finančně nenáročnou záležitostí. Zvláště v dnešní moderní době, kdy slova „prosím“ a „děkuji“ znamenají často méně než finanční obnos, je nutné počítat s tím, že se bude muset kromě samotné jízdy vlaku, paliva a personálu platit i každá drobnost, jako na příklad vysypání popela z popelníku parní lokomotivy do koleje v Rokytnici v Orlických horách, i když tento bude následně odklizen.

Samotnou částku přes 100 000 Kč za historický vlak Letohrad – Rokytnice v Orlických horách a zpět by se ani při plném obsazení vlaku nepodařilo vybrat na tržbách z jízdného, tudíž je nutné, aby takovýto historický vlak byl dotován, na příklad obcemi a kraji. Je ale zjevné, že tento krok by pomohl dalšímu rozvoji turistiky v daném regionu, což by zase pomohlo ekonomice v této oblasti.

Z organizační stránky by největší díl ležel na bedrech vlakové čety, tedy zaměstnanců, kteří by byli přítomni přímo u vypraveného historického vlaku. Je zde totiž nutné očekávat silnou frekvenci cestujících, a to i dětí, byť pod dohledem rodičů, i dalších přihlížejících.

Myšlenka zavedení historického vlaku mezi Letohradem a Rokytnicí v Orlických horách přeje především podpora města a kraje takovýto projekt uskutečnit, důležitým je ale i fakt, že na železničních tratích, kterých by se zavedení historického vlaku týkalo, není silný provoz.

Při uskutečnění takového projektu by ale bylo vhodné uskutečnit jej s provázaností na další turistické cíle v oblasti, aby historický vlak nebyl jen jedoucím historickým vlakem, ale aby propojoval, a tím i ozvláštňoval, turistické cíle v oblasti.

ZÁVĚR

Cílem práce bylo zanalyzovat historické vlaky, které jsou v současné době vypravovány v oblasti Letohradska, a navrhnout nový historický vlak v dané oblasti. Z analýzy současného stavu vyplývá, že Letohradsko je turisticky zajímavou oblastí, která má rozhodně co nabídnout, a to nejenom v letním období, ale i v tom zimním. Bylo též zjištěno, že okolí hranice mezi Čechy a Moravou není jediná turisticky atraktivní oblast; i pomezí Pardubického a Královéhradeckého kraje skýtá mnohé zajímavosti. Na základě pozorování historického vlaku Králický Sněžník je možné usoudit, že historické vlaky se těší velké oblibě, proto zavedení nového historického vlaku do turisticky atraktivní oblasti je logickým pokračováním podpory kultury a turistiky v regionu. Tato snaha se ale neobejde bez podpory mnohých subjektů, z nichž hlavními podporovateli by mohli být ti, kterých se historický vlak týká – ať už jsou to jednotlivé památky, ať už to jsou obce a kraje, ať už je to Ministerstvo kultury. Jak bylo zmíněno výše, je též žádoucí, aby historický vlak nebyl jen další samostatnou pamětihodností, ale aby byl prvkem, který ostatní turistické cíle propojuje a který sám je jedním z nich. Je rovněž vhodné pamatovat na provázanost mezi jednotlivými turistickými cíli, aby nedocházelo ke konání akcí na více místech současně a aby byla vždy zajištěna návaznost parního vlaku a autobusu na dělostřeleckou tvrz Hanička v Rokytnici v Orlických horách. Z analýzy vyplynulo, že organizaci historických vlaků nepříznivě ovlivňuje i několik faktorů, na příklad poruchovost historických vozidel, značná rozptýlenost záložních a zákazy parních jízd, způsobené suchem.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

ATLAS LOKOMOTIV, 2018. *720 / T435.0* [on-line]. [cit. 2018-12-12].

Dostupné z: <http://www.atlaslokomotiv.net/loko-720.html>

BEK, Jindřich a Josef BEK, 1999. *Encyklopedie železnice – Parní lokomotivy 2*. Vydání 1.

Praha: Corona, 216 s. ISBN 80-86116-14-X

BEK, Jindřich a Josef BEK, 2000. *Encyklopedie železnice – Parní lokomotivy 3*. Vydání 1.

Praha: Corona, 220 s. ISBN 80-86116-20-4

BITTNER, Jaromír, Jaroslav Křenek, Bohumil Skála a Milan Šrámek, 2008. *Malý atlas lokomotiv 2009*. Vydání 1. Praha: Gradis Bohemia. ISBN 978-80-86-925-05-9

BURYŠKA, Petr, 2018. *Mikulášská jízda, aneb plnou parou přijíždí Mikuláš* [on-line].

[cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <http://www.mikulas.letohrad.cz/index.html>

CIHELNA 2018, 2018. *Cihelna 2018* [on-line]. [cit. 2018-12-16].

Dostupné z: <http://www.akcecihelna.com/>

ČERNOHORSKÝ, M., 2018a. *Přípojný čtyřnápravový vůz Balm* [on-line]. [cit. 2018-12-15].

Dostupné z: <https://parostroj.net/katalog/ov/formular.php3?ind=89>

ČERNOHORSKÝ, M., 2018b. *Přípojný dvounápravový vůz BDlm* [on-line].

[cit. 2018-12-15]. Dostupné z: <https://www.parostroj.net/katalog/ov/formular.php3?ind=62>

ČESKÉ DRÁHY, 2015. *Pardubickým krajem párou*

ČESKÉ DRÁHY, 2017. *Jízdní řád Pardubický kraj 2018*. Pardubice: Regionální obchodní centrum Pardubice.

ČESKÉ DRÁHY, 2018a. *Přehled jízd nostalgických vlaků 2018* [on-line]. [cit. 2018-12-12].

Dostupné z: <http://www.cdmuzeum.cz/assets/cd-nostalgie/nostalgicke-vlakly/kalendar-nostalgickych-jizdy-2018.pdf>

ČESKÉ DRÁHY, 2018b. *Jízdní řád Pardubický kraj 2019*. Pardubice: Regionální obchodní centrum Pardubice.

ČESKÝ HYDROMETEOROLOGICKÝ ÚSTAV, 2018. *Monitoring sucha* [on-line].

[cit. 2018-12-03]. Dostupné z: <http://portal.chmi.cz/aktualni-situace/sucho#>

- ČÍŽEK, Jiří, 2019. *Hrady.cz, zámek Žamberk* [on-line]. [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <https://www.hrady.cz/?OID=1533>
- DAVID, Petr a Vladimír SOUKUP, 2009. *1000 hradů, zámků a tvrzí*. Vydání 2. Praha: Knižní klub, 384 s. ISBN 978-880-242-2887-7
- DĚLOSTŘELECKÁ TVRZ BOUDA, 2018. *Muzeum* [on-line]. [cit. 2018-12-15]. Dostupné z: <http://www.boudamuseum.com/muzeum.php>
- DOLNÍ MORAVA, 2018. *...hory zážitků* [on-line]. [cit. 2018-12-16]. Dostupné z: <https://www.dolnimorava.cz/>
- FILIP, Aleš, 2004. *130 let železnice pod Orlickými horami*. Vydání 1. Praha: K-Report, ISBN 80-903012-4-X
- FORTEG, 2018. *Vojenské muzeum Lichkov – K-S 32* [on-line]. [cit. 2018-12-16]. Dostupné z: <http://www.forteg.cz/>
- HANIČKA, 2019. *Tvrz Hanička* [on-line]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <http://www.hanicka.cz/>
- HORA MATKY BOŽÍ KRÁLÍKY, 2018. *Nabídka* [on-line]. [cit. 2018-12-16]. Dostupné z: <http://www.klasterkraliky.cz/stranky/nabidka>
- HRAD POTŠTEJN, 2019. *Hrad Potštejn* [on-line]. [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <http://www.hrad-potstejn.cz/>
- KLUB ŽELEZNIČNÍCH CESTOVATELŮ, 2018a. *Kalendář výletních nostalgických vlaků 2018* [on-line]. [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <http://kzc.cz/bundles/app/files/brozura-nostalgie-2018.pdf?v1.2>
- KLUB ŽELEZNIČNÍCH CESTOVATELŮ, 2018b. *Klub železničních cestovatelů* [online]. [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <http://kzc.cz/>
- KOLMAČKA, Rost'a, Martin TRÍSKALA a Josef MINAŘÍK, 2018a. *Řada 850 (M286.0) ČD a ŽSSK* [on-line]. [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <http://www.prototypy.cz/?rada=850>
- KOLMAČKA, Rost'a, Martin TRÍSKALA a Josef MINAŘÍK, 2018b. *Řada 771 (T669.1)* [on-line]. [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <http://www.prototypy.cz/?rada=771>
- KRÁLICKÁ PEVNOSTNÍ OBLAST, 2018. *Naučná stezka Betonová hranice* [on-line]. [cit. 2018-12-17]. Dostupné z: <http://www.kpo1938.com/stezky.php>

- LŽK, 2009. *328.011* [on-line]. [cit. 2019-04-14]. Dostupné z:
http://www.lzkclub.estranky.cz/clanky/vozidla/328_011.html
- LŽK, 2019. *Muzeum dráhy Doudleby – Vamberk – Rokytnice* [on-line]. [cit. 2019-04-04].
Dostupné z: <http://www.lzkclub.estranky.cz/clanky/muzeum-rokytnice-info.html>
- MAPY.CZ, 2019a. *Mapa* [on-line]. [cit. 2019-05-04]. Dostupné z:
<https://mapy.cz/zakladni?x=16.6218990&y=50.0475918&z=11&l=0>
- MAPY.CZ, 2019b. *Mapa* [on-line]. [cit. 2019-05-04]. Dostupné z:
<https://mapy.cz/zakladni?x=16.4299815&y=50.1011349&z=12&l=0>
- MĚSTSKÉ MUZEUM ÚSTÍ NAD ORLICÍ, 2018a. *Hernychova vila* [on-line].
[cit. 2018-12-15]. Dostupné z: <https://www.muzeum-uo.cz/cz/o-muzeu/hernychova-vila>
- MĚSTSKÉ MUZEUM ÚSTÍ NAD ORLICÍ, 2018b. *Výstavy* [on-line]. [cit. 2018-12-15].
Dostupné z: <https://www.muzeum-uo.cz/cz/vystavy/>
- MUZEUM KRAJKY VAMBERK, 2019. *Muzeum krajky Vamberk* [on-line].
[cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <https://www.muzeumkrajky.cz/>
- MUZEUM KRÁLÍKY, 2018. *Naše expozice* [on-line]. [cit. 2018-12-16].
Dostupné z: <http://www.muzeumkraliky.cz/index.php/expozice.html>
- MUZEUM OPEVNĚNÍ – DĚLOSTŘELECKÁ TVRZ HŮRKA, 2018. *Muzeum* [on-line].
[cit. 2018-12-16]. Dostupné z: [http://hurka.boudamuseum.com/HU_Muzeum_\(j_1.php](http://hurka.boudamuseum.com/HU_Muzeum_(j_1.php)
- MUZEUM ŘEMESEL, 2018. *Expozice* [on-line]. [cit. 2018-12-15].
Dostupné z: <https://www.muzeumremesel.cz/cz/node/50>
- NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV, 2019. *Hrad Litice* [on-line]. [cit. 2019-04-11].
Dostupné z: www.npu.cz
- PĚCHOTNÍ SRUB K-S 14 „U CIHELNY“, 2018a. *Expozice a výstavy* [on-line].
[cit. 2018-12-16]. Dostupné z: <http://www.cihelna.militaryclub.info/expozice.htm>
- PĚCHOTNÍ SRUB K-S 14 „U CIHLENY“, 2018b. *Arnošt Hrad* [on-line]. [cit. 2018-12-16].
Dostupné z: <http://www.cihelna.militaryclub.info/historie.htm>
- PĚCHOTNÍ SRUB K-S 8 „U NÁDRAŽÍ“, 2018. *Z historie* [on-line]. [cit. 2018-12-16].
Dostupné z: <https://k-s8.webnode.cz/z-historie/>

PETR, Pavel, 2015. *Vlak Králický sněžník* [on-line]. [cit. 2018-12-12].
Dostupné z: <http://www.lzkclub.estranky.cz/clanky/akce-2015/vlak-kralicky-sneznik.html>

PIVOVARSKÉ MUZEUM HOLBA, 2018. *Pivovarské muzeum Hanušovice* [on-line].
[cit. 2018-12-16]. Dostupné z: <http://www.pivovarskemuzeum.cz/>

POTŠTEJN, 2019. *Hrad Potštejn* [on-line]. [cit. 2019-04-11]. Dostupné z:
<http://www.potstejn.cz/index.php/hrad-potstejn/o-hrade-potstejn>

PROKEŠ, Lukáš, 2018a. *Popis trasy* [on-line]. [cit. 2018-12-15].
Dostupné z: <https://www.ustinadorlici.cz/cs/turista-a-volny-cas/turisticky-poznavaci-okruh/popis-trasy>

PROKEŠ, Lukáš, 2018b. *Virtuální prohlídky okruhu* [on-line]. [cit. 2018-12-15]. Dostupné z:
<https://www.ustinadorlici.cz/cs/turista-a-volny-cas/turisticky-poznavaci-okruh/virtualni-prohlidky-okruhu?id=2850>

SPOLŽEL, 2018. *Bufetový vůz BDlm* [on-line]. [cit. 2018-15-12].
Dostupné z: <http://spolzel.cz/nase-vozidla/#1457616582237-451d5474-e0e0>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2016. *Rozkaz o jízdním řádu č.584 RP Praha*.

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2017. *Tabulky traťových poměrů* [on-line].
[cit. 2018-12-02]. Dostupné z: <http://gvd.cz/cz/>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2018a. *Železniční mapy ČR* [on-line].
[cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2018b. *List 512+513*.

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2018c. *Jízdní řád 2019* [on-line].
[cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/50157166/k023.pdf>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2019. *Železniční mapy ČR* [on-line].
[cit. 2019-03-14]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html>

SUCHÝ VRCH, 2018. *Rozhledna na Suchém Vrchu* [on-line]. [cit. 2018-12-15].
Dostupné z: <http://www.suchyvrch.com/index.php?pg=info>

SÝPKA, 2019. *Sýpka, Muzeum Orlických hor* [on-line]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z:
<http://www.sypka-moh.cz/cz/index.php>

- TOMÁŠEK, Jiří, 2018. *Plánky stanic* [on-line]. [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <http://gvd.cz/cz/data/planky/planky.html>
- TOMÁŠEK, Jiří, 2019. *Plánky stanic* [on-line]. [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <http://gvd.cz/cz/data/planky/planky.html>
- TVRZ ORLICE, 2018. *Zážitek, který nezapomenete...* [on-line]. [cit. 2018-12-15]. Dostupné z: <http://www.tvrzorlice.cz/>
- URBAN, Dalibor, 2019. *Litice* [on-line]. [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <https://www.hrad-litice.cz/cs>
- VENTILOVKA, 2019. *Ventilovka 431.032* [on-line]. [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <http://www.ventilovka.cz/CZ.historie.431.032.php>
- VOJENSKÉ MUZEUM KRÁLÍKY, 2018a. *Akce a novinky* [on-line]. [cit. 2018-12-16]. Dostupné z: <http://www.armyfort.cz/cs>
- VOJENSKÉ MUZEUM KRÁLÍKY, 2018b. *O nás* [on-line]. [cit. 2018-12-16]. Dostupné z: <http://www.armyfort.cz/cs/o-nas>
- VOJENSKO-HISTORICKÝ KLUB ERIKA BRNO, 2018. *Východočeský památník celnictví* [on-line]. [cit. 2018-12-16]. Dostupné z: <http://celnici.militaryclub.info/>
- VÝTOPNA HRADEC KRÁLOVÉ, 2018. *Životopis lokomotivy 464.008* [on-line]. [cit. 2018-12-12]. Dostupné z: <http://www.vytopnahradec.cz/zivotopis.php>
- VÝTOPNA JAROMĚŘ, 2019. *Akce a nostalgické jízdy* [on-line]. [cit. 2019-04-26]. Dostupné z: <http://www.vytopnajaromer.cz/akce/>
- ZÁMEK DOUDLEBY, 2019. *Zámek Doudleby* [on-line]. [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <http://www.zamek-doudleby.cz/>
- ZÁMEK POTŠTEJN, 2019. *Zámek Potštejn* [on-line]. [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <https://www.zamekpotstejn.cz/cs>
- ZÍTKO, Martin, 2018a. *Osobní vozy s podvozky Rybák* [on-line]. [cit. 2018-12-15]. Dostupné z: <http://www.vagony.cz/vozidla/rybak/rybak.html>
- ZÍTKO, Martin, 2018b. *Vozy typu Y* [on-line]. [cit. 2018-12-15]. Dostupné z: http://www.vagony.cz/vagony/typy_vozu.html

ZÍTKO, Martin, 2018c. *Vozy s podvozky VÚKV typ 801 řady Bt (ex Bai)* [on-line]. [cit. 2018-12-15]. Dostupné z: <http://www.vagony.cz/pojezdy/vukv/801/bt.html>

ŽAMBERK, 2019. *Tyršova rozhledna* [on-line]. [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <http://www.zamberk.cz/index.php?ids=311>

SEZNAM PŘÍLOH

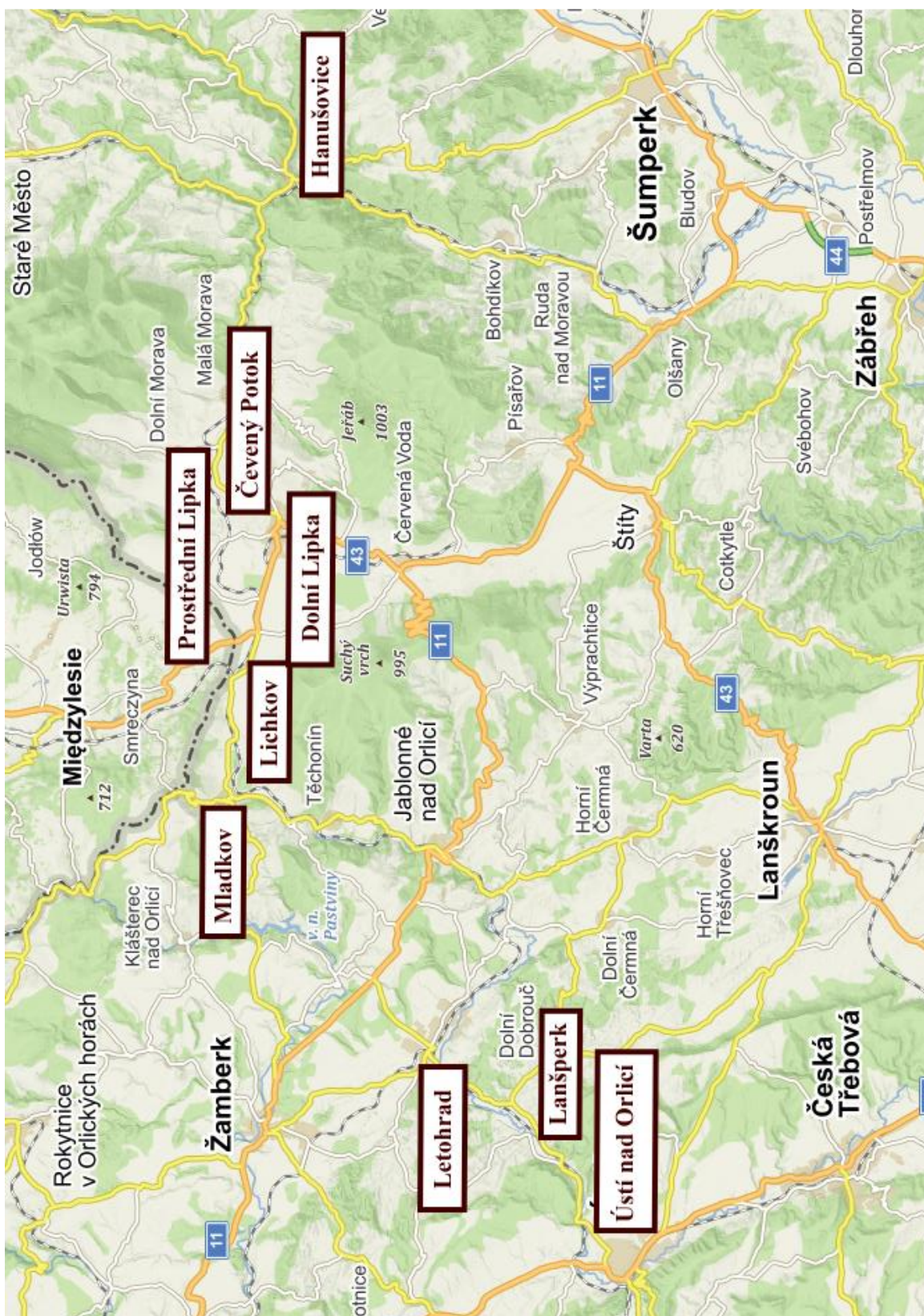
Příloha A: Historický parní vlak Králický Sněžník pod masívem Králický Sněžník	62
Příloha B: Mapa turistických cílů dosažitelných historickým vlakem Česká Třebová – Hanušovice.....	63
Příloha C: Mapa turistických cílů dosažitelných historickým vlakem Letohrad – Rokytnice v Orlických horách.....	64
Příloha D: Nákresný jízdní řád se zakresleným historickým vlakem Letohrad – Rokytnice v Orlických horách.....	65

Příloha A: Historický parní vlak Králický Sněžník pod masívem Králický Sněžník



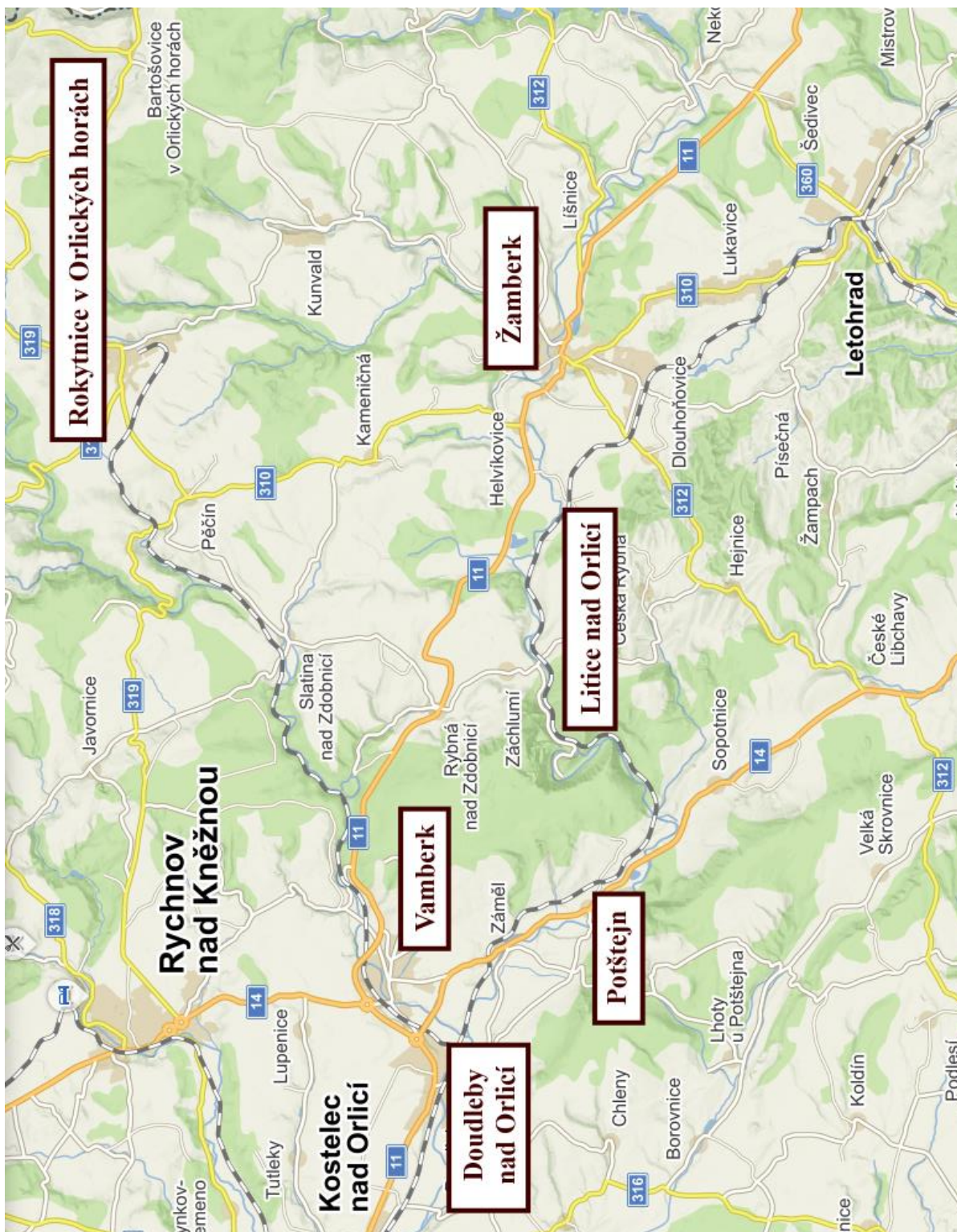
Zdroj: Autor, 2018

Příloha B: Mapa turistických cílů dosažitelných historickým vlakem Česká Třebová – Hanušovice



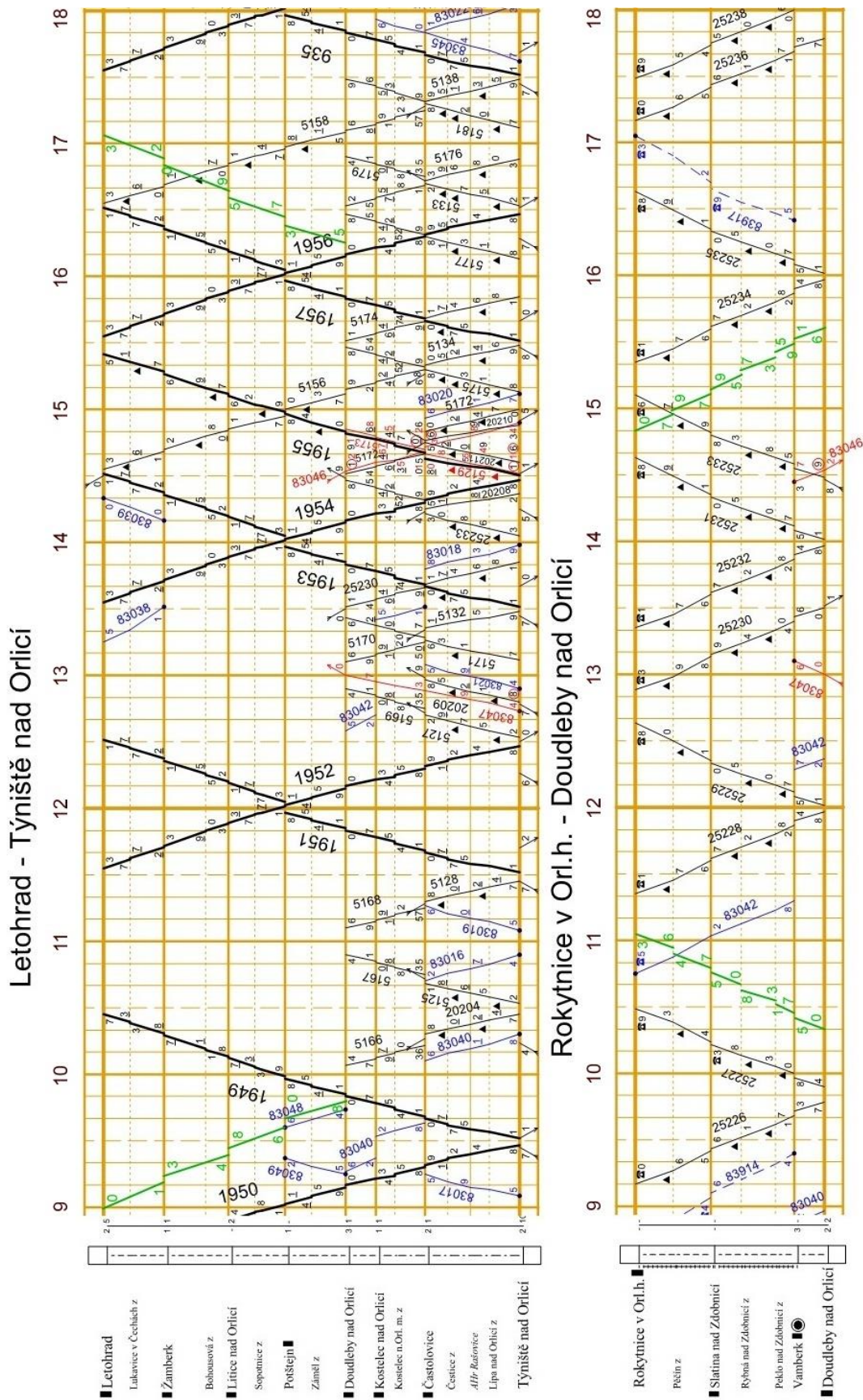
Zdroj: Autor na podkladě (mapy.cz, 2019a)

Příloha C: Mapa turistických cílů dosažitelných historickým vlakem Letohrad – Rokytnice v Orlických horách



Zdroj: Autor na podkladě (mapy.cz, 2019b)

Příloha D: Nákrešný jízdní řád se zakresleným historickým vlakem Letohrad – Rokytnice v Orlických horách



Zdroj: Autor na podkladě (SŽDC, 2018b)