

ZAJÍMAVOST

in.ihned.cz/zahranici



FOTO: JAN TŮMA

mi vlnami, které vznikají při nájezdu super-rychlých vlaků, tlačících do tunelu před sebou masu vzduchu jako obrovský píst.

Jako dvě pyramidy

Díky obřím tunelovacím frézám a tzv. nové rakouské metodě ražení postupují práce oběma rourami o průměru téměř deset metrů každým dnem o 20 až 40 m. Podobně jako u podmořského Eurotunelu jsou každých 325 m propojeny spojovacími šachtami, umožňujícími v případě havárie přestup z jedné roury do druhé.

K urychlení stavby se postupuje z obou čel tunelu a ze tří přístupových šachet. V místě jejich vyústění do údolí (Amsteg, Sedrun, Faido) vznikly tábory až pro deset tisíc pracovníků, přípravy betonu, překladiště a depozitáry vyrubaneho materiálu. Jeho objem 25 milionů tun se rovná objemu dvou Cheopsových pyramid, menší část se využívá k budování umělých ostrůvků na jezeru Uri.

Svár místo „zlatého hřebu“

Odstřelem u malebné obce Mitholz v létě roku 1999 začala stavba 34,6 km tunelu Lötschberg pod osou staré Simplonské dráhy. Tunelový profil je shodný s Gotthardem, část

druhé tunelové roury se kvůli urychlení stavby a snížení nákladů vybuduje dodatečně. S ohledem na řadu rizikových zón (narazilo se i na vrstvy uhlí) se 80 % délky rour muselo razit odstřelem a tunelovací frézy se zakously do masivu jen u jižního portálu. Když se po šesti letech raziči průchozí tunelové roury setkali mezi Mitholzem a Ferdenem,

uchýlily se osy od severního a jižního portálu díky laserové a GPS nivelaci stranově o 13,4 cm, a výškově jen o 0,4 cm!

K historickému okamžiku, zatlučení posledního „zlatého hřebu“ – ve skutečnosti nahrazeného svařením kolejových pásů, které propojily hluboko pod alpskými vrcholy koleje první vysokorychlostní železnice EU mezi severem a jihem Evropy – došlo 24. července 2006.

Ve spolupráci s operátory řídicího střediska ve 20 km vzdáleném Spiezu bude tunelem projíždět současně až šest vlaků v třímínutových intervalech. Strojvedoucí mohou s řídicí centrálou i s provozními pracovníky udržovat neustálé hlasové spojení bezdrátovým mobilním systémem. Na 133 videokamer, 3200 požárních detektorů a evakuační technika má zajistit bezpečnost.

S novým jízdním řádem na rok 2008 bude tunelem, jenž průjezd vlaků severojižní trasou přes Švýcarsko zkrátí nejméně o dvě hodiny, projíždět denně 110 vlaků. Dalších 70 vlaků pojede starou horskou dráhou, dokud se nedokončí zbývající část druhé tunelové roury mezi Mitholzem a severním portálem. Objednané italsko-švýcarské vlaky Cisalpino projedou tunelem rychlostí až 250 km/h.



FOTO: ALFRANST

Akce

- Svězt se Lötschbergským tunelem kyvadlovými vlaky, jezdícími v půlhodinových intervalech mezi stanicemi Frutigen a Visp, prohlédnout si technické vybavení výhyben a zúčastnit se folklorních slavností v obou městečkách můžete při slavnostním otevření tunelu 16. a 17. června. Německé i švýcarské dráhy nabízejí 30% slevu jízdného na svém území. Jízdenky a místenky nejsou limitovány a objednávají se telefonicky u RailAway Service (0900 300 300). Z Basileje přijde zlevněná jízdenka 2. třídy na 55 eur, taxa za projíždku tunelu je 10 eur.
- Za celodenní prohlídku stojí Frutigen, na výlet můžete do nedalekého wellness centra Adelboden s termálními koupelemi.
- www.bls.ch



FOTO: JAN TŮMA

Tunel už má za sebou také první rekord: testovací souprava ICE jím loni v noci na 23. prosince prolétla za 8 minut rychlostí 280 km/h. Tunelový boom se přenáší i na území Česka. Po dokončení tunelů pod pražským Vítkovem v rámci „Nového spojení“ se připravuje stavba unikátního, 24 km dlouhého vysokorychlostního tunelu mezi Prahou a Berounem. ■

JAN TŮMA

Zajímavost

Uzavřením v trezoru tehdejšího Ministerstva vnitra ČSSR skončil před třiceti roky projekt 350 km dlouhého železničního tunelu „Jadran“ pod Alpami, který měl osobními expresy i kombinovanou nákladní dopravu otevřít nám i skandinávským státům tolik chybějící severojižní železniční koridor. Budoucí projektanty Eurotunelu i báзовých alpských tunelů tak v roce 1975 předběhl český profesor Karel Žlábek. Elektrické expresy měly cestující z Českých Budějovic do Koperu (i s automobily na plošinových vozech) dopravit rychlostí 200 km/h do Adriaportu u Koperu za dvě a půl hodiny.

IN magazín Hospodářských novin • Šéfredaktor listu: Petr Šimůnek • IN magazín: Jan Dražan (vedení), Libor Ševčík, Tomáš Wehle, Kateřina Hovorková, Zuzana Michálová (grafika)
• Redakce: Dobrovského 25, 170 55 Praha 7, mail: in.hn@economia.cz, telefon: 233 073 118, fax: 233 072 060 • Příjem inzerce: Inzertní oddělení Economia a.s., Dobrovského 25, 170 55 Praha 7, telefon: 233 071 782 • Tisk: Moraviapress, a. s., Břeclav • Samostatně neprodejný