

Železničář

21. LEDEN 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



2

ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Pavel Krtek, předseda představenstva Českých drah



10-13 TĚMA

Ganz. Motorové vozy a jednotky z Maďarska se zapsaly do dějin ČSD zejména jako stroje pro dálkovou dopravu. Jaká je jejich historie?



15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Vlakvedoucí, která zachraňovala život cestujícím. **Zuzana Kubínová.**

16-17 RECENZE

Řada 173 DR. Otestovali jsme novinku od firmy Kres ve velikosti TT.



18-19 CESTOPIS

Starý **Gotthard** čeká poslední sezona. Fotografové mají poslední šanci zachytit provoz na této legendě, než se většina vlaků schová do nového tunelu.



20-21 HISTORIE

Bizarní poranění cestujících. Když uklouznete po tekutině ve vagoně, nečekáte, že by to mohla způsobit rozlitá kyselina. To se ale kdysi opravdu přihodilo.

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 000 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Václav Rubeš | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Zdeněk Ston | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Jakub Smetana | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE: České dráhy, a.s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



S příchodem opravdové zimy nám posíláte fotografie s mrazivou náladou. Vítězslav Klozík zachytil Pendolino v Polance nad Odrou. Jak autor napsal, sice postarší vlajková loď, ale jela včas...

TIP REDAKCE



Tuto neděli (24. 1.) na ČT 1 od 10:00 hodin bude v oblíbeném pořadu Toulavá kamera odvysílána reportáž o trati Tanvald – Szklarska Poreba, na které od prosince 2015 zajišťují dopravu ČD. Autory reportáže jsou dlouholetí zaměstnanci národního dopravce Roman Šulc a Jan Kubka, kteří ji pojali jako

výlet vlakem, jenž může být inspirací i pro naše čtenáře. Kromě nádherné zasněžené krajiny se totiž dozvíte něco o historii trati, běžeckém areálu v Jakuszycích v Polsku a dalších pozoruhodnostech, za kterými se můžete vydat na pomezí Jizerských hor a Krkonoš i vy.

SLOVO ÚVODEM

Rok 2016 přináší pro segment dálkové dopravy významné výzvy. Od změny jízdního řádu vstoupily v platnost dlouhodobé smlouvy s našimi významnými partnery DB a ZSSK, ve kterých jsme se společně zavázali k zlepšování kvality a standardizaci služeb pro cestující. Naplnění tohoto cíle však není jednoduché. To nejviditelnější, tedy záruka řazení souprav, momentálně není ideální. Denně řešíme problémy a snažíme se najít klíč k efektivnější údržbě a minimalizaci závad. Věřím, že řešení je otázkou nedlouhé doby.

Naopak významným úspěchem z konce minulého roku je vyřešení procesních komplikací a reálné spuštění realizace vybavení jednotek ČD railjet systémem wi-fi – všechny jednotky budou tak plnohodnotně vybaveny bezdrátovým internetem do konce dubna letošního roku. Aktuálně probíhá instalace wi-fi též do vozů řady Bdmpee.

V současné chvíli probíhá modernizace všech vozů pro společný projekt s DB na lince Praha – Berlín – Hamburk, modernizace vozů Bp a omlazení vozů řady Bmz, které jsme v minulosti získali od ÖBB. Ty budou mimo jiné vybaveny zázemím pro službu minibusu. Drobný facelift interiéru čeká též řadu Apee. Veškeré tyto modernizace by měly být v průběhu letošního roku dokončeny, a když vezmeme v potaz nasazení jednotek InterPanter na rychlíkovou linku Praha – Česká Třebová – Brno, znamená to, že do provozu zařadíme přes 200 nových či modernizovaných vozů.

Národní dopravce však nevěnuje pozornost jen vozidlovému parku. Posilujeme i v oblasti odbavení a digitální komunikace se zákazníky. V polovině roku by měl být spuštěn nový web Českých drah společně s novým vyhledávačem a zákaznický přívětivějším e-Shopem. Bude pokračovat výměna přenosných osobních pokladen a zároveň jsou finalizovány koncepty pro úpravu našich stacionárních pokladen tak, abychom mohli zákazníkům flexibilněji nabízet výhodné tarifní nabídky. Naše společnost také pod oficiálním profilem zahájila komunikaci na Facebooku a průběžnými upgrady prochází i aplikace Můj vlak. Vylepšení znamená též palubní portál ve vlacích.

Tento rok nás čekají i události, které významně ovlivní dění let následujících. Musíme být připraveni na liberalizaci trhu, a proto v průběhu prvního čtvrtletí vypíšeme zakázky na elektrické a motorové jednotky pro potřebu připravovaných nabídkových řízení v dálkové dopravě. Začínáme rovněž procesovat výběrové řízení na pořízení nových osobních vozů pro dálkovou dopravu, které v budoucnosti nabídnou vysokou kvalitu na vlacích směr Bratislava a Budapešť.

Všechny tyto projekty vytváří předpoklad pro trvalé zlepšování našich služeb, nicméně je důležité, abychom tuto službu uměli dále rozvíjet a uměli ji prodat. Ve vedení úseku osobní dopravy opakovaně připomínáme, že zákazník za námi nepřijde sám, ale že zákazníka si musí České dráhy zasloužit. V době otevírání trhu nabývá tento princip ještě více na významu. Věřím, že s pomocí týmové spolupráce těchto cílů dosáhneme a že výsledky nadále budou viditelné zejména z pohledu našich cestujících, díky čemuž se podaří udržet nárůst cestujících na klíčových linkách.



Radek Dvořák

Ředitel kanceláře člena představenstva pro osobní dopravu

KALEIDOSKOP

Vybrané spoje SuperCity budou od 23. 1. až do 11. 2. z provozních důvodů vedeny jako vlaky kategorie IC místo jednotky řady 680 Pendolino, kterou čeká vyvazovací oprava. Náhradní souprava bude složena z modernizovaných klimatizovaných vozů. Jde o spoje 502, 503, 508 a 509. Cestujícím v 1. třídě bude zdarma k dispozici denní tisk a jeden studený nápoj. Všechny vlaky zůstávají z důvodu garance místa nadále povinně místenkové. (RED)

Pendolino během opravy nahradí spoje IC



Posilujeme on-line komunikaci

Od Nového roku České dráhy posílily svou on-line komunikaci na Facebooku, když několik stávajících produktových profilů doplnily o oficiální firemní profil, který zastřeší dosavadní facebookovou komunikaci. Nový profil prezentuje novinky z činnosti společnosti, představuje nové produkty a vozidla i zajímavosti z provozu či zákulisí národního dopravce. Najdete jej na adrese <http://www.facebook.com/cdrailwww.facebook.com/cdrail>. (RUB)

InterPanter míří na další linku

S novou dálkovou šelmou Českých drah se cestující setkají na další lince. Od 27. ledna bude zbrusu nová jednotka nasazena na rychlíky mezi Prahou a Brnem přes Českou Třebovou. Konkrétně půjde o vlaky R 872 a R 869. O víkendu pak bude InterPanter nasazen na R 870 a R 871. Toto opatření se změní po dodávce další soupravy.

InterPanter

Trojí příběh pardubických nádraží



Až do konce února můžete v pardubickém Domě u Jonáše navštívit trojvýstavu, jejíž součástí je i titul „Architektura Pardubic – Nádraží Pardubice“. Rozsahem skromná prezentace, nabízí několik fotografií nejnovější budovy od známého fotografa Ludka Vojtěchovského anebo model budovy, který vytvořil modelář Aleš Marboe. Mezi lahůdky patří několik vizualizací a ne-realizované návrhy budovy z 50. let minulého století. Expozice je otevřena denně mimo pondělí. (MN)



Brno opět hostilo veletrhy cestovního ruchu



Veletrhu GO a Region-tour v Brně se v polovině ledna tradičně zúčastnily i České dráhy.

Na letošním Regionturu národní dopravce prezentoval například novou nabídku ČD Business ve formě vlaků na objednávku pro konferenční nebo odpočinkový či nadstandardní servis při zahraničních služebních cestách s akcentem na spoje ČD railjet. Stranou nezůstali ani malí návštěvníci, pro něž byl připraven slon Elfík se sladkostmi. (MAH)

Nemocnici zdobí veselé drážní motivy



Pacienti, kteří zavítají do budovy porodnice pražské Nemocnice Na Bulovce, se mohou na chvíli ocitnout ve veselém světě železnice.

České dráhy nechaly kabiny tamních výtahů vyzdobit tímto motivem, a pomohly tak k jejich zkrášlení. Instalace speciálních polepů se uskutečnila ještě před Vánoci 2015, takže pacienti dostali od národního dopravce nečekaný dárek pod stromeček. (RUB)

Předali jsme dalších 13 monitorů dechu

České dráhy pokračují v podpoře projektu Maminko, dýchám, který pomáhá dětem ohroženým syndromem náhlého úmrtí. V prosinci národní dopravce dodal třináct monitorů dechů za bezmála čtyřicet tisíc korun do nemocnic v Rychnově nad Kněžnou, Klatovech a Strakonících. „Celkově dráhy nakoupily už 125 monitorů a postupně je předaly do zdravotnických zařízení po celé republice,“ upřesnil člen představenstva Michal Štěpán.

(HOL)



Hájit naše postavení na trhu není možnost, ale povinnost

Do horkého křesla šéfa Českých drah usedá přes rok. Každý den si uvědomuje, že řídí společnost, jejíž akcionáři jsou všichni občané této země, zaměstnává na 15 tisíc lidí a má věřitele, jejichž důvěra ve stabilitu národního dopravce se dá vyjádřit sumou 33 miliard korun. Takovou hodnotu mají dluhopisy vydané Českými drahami. Jak snáší Pavel Krtek tuto obrovskou zodpovědnost? Zná recept, který udrží a bude dále rozvíjet postavení firmy na trhu a ve společnosti?

AUTOR: VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: MICHAL MÁLEK

V únoru uplynou již dva roky od začátku vašeho angažmá u ČD, přičemž na nejvyšší pozici působíte přes rok. Jak hodnotíte tuto etapu svého profesního života?

Když řeknu, že je to obrovská životní zkušenost a výzva, bude to znít jako fráze. Ale ono to tak opravdu je. České dráhy jsou svým způsobem výjimečnou institucí. Akciová společnost s prvky korporace i státní firmy s propojením na resort dopravy a do jisté míry i politiku. Jádrem byznysu je doprava, vedle toho ale zajišťujeme obrovské spektrum servisních a podpůrných činností. V předchozích manažerských pozicích jsem často narážel na „korporátní nudu“, která se projevuje opakováním jednotlivých pracovních činností. Ve vedení Českých drah se ale nenudí nikdo.

Předpokládám, že jste se nenudil zejména loni. Extrémní množství výluk, mimořádné události, obchodní spory...

Rok 2015 byl opravdu krušný, ale i poučný a úspěšný. Ukázalo se, že i přes výlukovou činnost na nás cestující nezanevřeli. Počty zákazníků jsme udrželi, roste zájem o příměstskou dopravu i o cestování na delší vzdálenosti. Úspěch se dostavil u railjetů, zejména v úseku Praha – Brno – Vídeň je zřejmá jistá renesance. Projevuje se evropský trend, kdy cestující chtějí využívat rychlou a pohodlnou dopravu vlakem mezi velkými sídly. Ještě užší mezinárodní spolupráce je proto nasnadě. Příkladem budíž společný projekt ČD a DB, který se nám i přes drobné technické problémy podařilo spustit na lince Praha – Berlín – Hamburk. Za úspěch považuji fakt, že i přes nemalé investice do vozidlového parku jsme nemuseli výrazně upravovat ceny jízdenek, cestování v 1. třídě dokonce zlevnilo. Pro naše zákazníky jsme spustili řadu novinek, například aplikaci Můj vlak. Myslíme na tělesně postižené, ať už při modernizaci vozidlového parku, nebo díky novému systému předhlašování jejich cest. Bohužel se nám nepodařilo dokončit prodej nádraží správci infrastruktury, což považuji za jeden z hlavních úkolů pro letošek. Citlivé byly i loňské nehody, zejména tragédie ve Studénce. Ačkoli zjevně nejsme viníky, byla to těžká rána pro celou železnici. Za neúspěch považuji i prohranou arbitráž se Škodou Transportation. I když není celá kauza ještě definitivně uzavřena, považuji ji za nešťastnou.

Myslíte si, že rok 2016 bude klidnější?

Přijde na to, co si pod pojmem klidnější představujete. Samozřejmě bychom uvítali, kdybychom nemuseli řešit léta se táhnoucí kauzy. Ale ani v tomto případě nelze mluvit o klidu. K řešení je řada důležitých témat, předně jsou to otázky koncepční a strategické. Blíží se rok 2019 a s ním i konec desetiletých smluv s kraji i státem na zajištění základní dopravní obslužnosti. Osobní doprava je pro České dráhy klíčovým segmentem podnikání a je nezbytně nutné si uvědomit, že objednatelé dopravy jsou pro nás stejně důležití jako cestující. Musíme jim nabídnout moderní vozidla, perfektní služby, odpovídající model zajištění dopravy. Regionální dopravu objednává 14 krajů, každý má specifické požadavky. Máme-li být připraveni na všechny, je to práce, kterou neodvedete za měsíc. Vedle toho musíme věnovat pozornost legislativě. České dráhy se řídí zákonem z roku 2002. Za 14 let se v kontextu aplikace evropských norem a liberalizace změnilo mnohé, dnes je legislativa zastaralá. České dráhy přitom mají doslova povinnost hájit své postavení na trhu, zajišťovat síťovost, být připraveny plnit roli dopravce v případě živelných katastrof a dalších mimořádných stavů. Jsem proto přesvědčen, že bez legislativních změn vedoucích k definování postavení ČD jako národního dopravce se neobejdeme. Chybí nám regulační úřad, který je v prostředí liberalizovaného trhu garantem fair-play. A to nemluvím o tom, že nás v červnu čeká refinancování dluhopisů ve výši 300 milionů eur, obhájení ratingu v investičním pásmu, již zmíněný prodej nádraží a další a další úkoly. O klidu nemůže být řeč.

Liberalizace je tématem číslo jedna zejména poté, co se změnil návrh 4. železničního balíčku. Jak vnímáte změnu postoje EU?

Tato problematika je trochu složitější a přesahuje rámec celého rozhovoru. Dobrou zprávou je, že navrhovaná úprava upouští od divoké, neřízené liberalizace a poskytuje státům možnost větší preference národních dopravců. Na druhou stranu je zcela iluzorní představa, že se vrátíme zpět, do dob bez konkurence a boje

”
K řešení je řada důležitých témat, předně jsou to otázky koncepční a strategické. Blíží se rok 2019 a s ním i konec desetiletých smluv s kraji i státem na zajištění základní dopravní obslužnosti. Osobní doprava je pro ČD klíčovým segmentem podnikání.



PAVEL KRTEK

Studia na francouzské státní technické univerzitě École Centrale Paris úspěšně ukončil v roce 1994. Po roce povinné základní vojenské služby začal pracovat u nadnárodní společnosti Lafarge Cement, světové dvojky ve výrobě cementu. Následovalo devět let v rafinérsko-petrochemické skupině Unipetrol, z toho šest let byl členem představenstva společnosti. Působil na různých pozicích ve Skupině, z toho například na centrále jako šéf finančního controllingu, pak jako finanční ředitel divize železniční dopravy Unipetrol Doprava v Litvínově, dva roky na centrále v Praze a dva roky jako finanční ředitel rafinerie Paramo v Pardubicích. Následně se uplatnil v prostředí investičních fondů. V únoru 2014 se stal členem představenstva Českých drah a od 1. března rovněž náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku. Do čela národního dopravce byl zvolen 10. listopadu 2014 a zastává funkci předsedy představenstva ČD.

o každého zákazníka. Ten bude probíhat i nadále a to nejen doma, ale zejména v celoevropském měřítku. Proto jsem rád, že se České dráhy dostaly do vedení CER (Společenství evropských železničních společností – pozn. redakce), kde máme možnost více ovlivňovat dění v této oblasti. Je přirozené, že velcí hráči na trhu, jako jsou DB a SNCF, nechtějí oslabovat pozice a aby nedošlo k nerovnováze, je nezbytné jejich vliv kompenzovat. V tom nacházíme společnou řeč s ÖBB, ZSSK, MÁV i italskými železnicemi. Nechceme vytvářet „bipolární“ železniční Evropu, ale v rámci uhájení našich pozic na trhu přemýšlíme i v těchto souvislostech.

Nedávno jste uvedli, jak vás překvapila profesionalita zaměstnanců ČD. Jak hodnotíte s odstupem času vztah zaměstnanec-zaměstnavatel. Jinými slovy: myslíte si, že mohou být zaměstnanci hrdí na svou firmu?

Mé přesvědčení o vysoké profesionalitě lidí u ČD trvá. I ve srovnání se soukromým sektorem a velkými koncerny, kde jsem působil, je úroveň zaměstnanců národního dopravce velmi vysoká. Proto mě velmi mrzí, že se občas setkávám s předsudky z dob minulých, které image Českých drah dehonestují na „dinosaur“ z 80. let. Hrdost zaměstnanců na svou firmu by neměla být vnímána jako přezítek. A vedení by mělo dělat vše pro to, aby zaměstnanci měli důvod být hrdí.

A co vy osobně? Stal jste se hrdým „ajznbůňákem“?

Nevím, zda bych se definoval jako ajznbůňák, ale profesní deformace se u mě již dostavila. Dříve, když jsem šel kolem stavby, díval jsem se, jaký cement stavaři používají. Pak mě u benzinové pumpy zajímalo, kdo dodává benzin či naftu, kterou tankuji. Teď vnímám velmi pozorně vše, co se týká železnice, zajímá mě technika, provoz i lidský aspekt drážních profesí. Železnici jsem do značné míry propadl. ◆

Rozšiřujeme wi-fi do dalších spojů

Od začátku platnosti jízdního řádu 2016 v polovině loňského prosince se mohou cestující Českých drah zdarma připojit na internet již v 529 vlacích. To ale není vše, protože bezplatná wi-fi začne v dohledné době fungovat ještě v další zhruba stovce vozů.

AUTOR: MARTIN NAVRÁTIL | FOTO: MICHAL MÁLEK

Služba je dostupná nejen ve vlacích SuperCity, ale i ve vybraných dálkových expresích a také v mnoha regionálních osobních a spěšných vlacích. Letos se rozšíří přibližně do stovky dalších vozů, které obsluhují desítky vlaků v různých částech republiky. V současné době se nabízí možnost připojení k internetu prostřednictvím bezdrátové sítě v celkem 108 dálkových a 421 regionálních spoích.

Spoje s internetem prozradí značka v jízdním řádu

Aby měli cestující lepší přehled o vlacích, které wi-fi nabízejí, jsou poprvé v historii označeny takové spoje přímo v jízdních řádech specifickou značkou. Díky tomu je snadné zjistit, že vlaky s wi-fi jezdí například na tratích z Děčína přes Ústí nad Labem do Mostu, Chomutova a Kadaně, mezi Chebem a Karlovými Vary, z Pardubic do Hradce Králové a Jaroměře, mezi Nezamyslicemi, Prostějovem, Olomoucí, Zábřehem na Moravě a Šumperkem na střední Moravě nebo z Rožnova pod Radhoštěm přes Valašské Meziříčí do Kroměříže a Kojetína či v okolí Brna na lince S2 do Letovic a Křenovic.



To samozřejmě není kompletní výčet wi-fi v regionální dopravě. RegioSharky a RegioPantery nabízejí „vylehčenou“ verzi zařízení wi-fi – na jednu SIM při využití sítě jednoho mobilního operátora. Širší spektrum nabídky je v dopravě dálkové. Už zhruba dva a půl roku funguje wi-fi v jednotkách SC Pendolino, příjemně překvapí ve třech desítkách vozů řad Apee



a Bdmpee s tím, že se dokončuje další dvacítku vozů Bdmpee – ty všechny jsou nasazeny primárně na relacích směr Ostrava a Slovensko a doplňuje je šest vozů ARMpee. Vozy Apee a Bdmpee umožňují přístup k veřejnému internetu i na území Slovenska. Zapomenout nesmíme na nové jednotky InterPanter a 83 vozů určených pro linku Praha – Berlín – Hamburk, které jako první budou mít navíc propojení s vozovým infosystémem. „Top“ technologií bezdrátového připojení k internetu budou v nejbližší době vybaveny jednotky ČD railjet a funkce trumfnou i ty rakouské, které už wi-fi mají.

Zábavný portál i do vlaků railjet

V dálkové dopravě disponují nabídkou bezdrátového připojení k internetu například spoje EuroCity z Prahy do Ústí nad Labem a Děčína a dále do Německa, vybrané vlaky z Prahy přes Brno do Břeclavi a expresní spoje mezi metropolí, Pardubicemi, Olomoucí a Ostravou, respektive s dalšími cílovými stanicemi v Opavě, Zlíně, Veselí nad Moravou, nebo v Žilině. Wi-fi je k dispozici také v rychlících Olomouc – Otrokovice – Břeclav – Brno a během první poloviny roku bude rozšířena i na rychlíkovou linku Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno.

Vlaky SuperCity nabízejí také informační a zábavní palubní portál, kde cestující najdou informace o jízdě, mohou sledovat její průběh on-line z pohledu strojvedoucího a objednat si občerstvení z bistrovozu. K dispozici mají filmy, hudbu a nechybí zábava pro dětské cestující. Zcela nová verze tohoto palubního portálu, kterou České dráhy připravují, bude po testovacím provozu plánovaném na druhé čtvrtletí tohoto roku v jednotkách SC Pendolino nasazena také do jednotek ČD railjet a následně i do InterPanterů.

INFORMUJEME

Novinky v jízdních výhodách pro rok 2016

Prolongace

Prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro letošní rok probíhá od 1. ledna do 29. února 2016. Prolongační částky jsou stejné jako v roce 2015. Je nutné v době prolongace doručit na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé nová potvrzení o pobírání invalidního, vdovského, vdoveckého či sirotčího důchodu. Tato potvrzení lze doručit osobně, doporučeně poštou či e-mailem.

Výměna In Karet

Od 1. ledna do 30. dubna 2016 se u důchodců, jejich rodinných příslušníků a pozůstalých uskuteční výměna In Karet, které mají již propadlou platnost. O výrobu duplikátů In Karty lze požádat na pokladní přepážce ČD nebo na jednom z Evidenčních center jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé.

Poplatek za výrobu duplikátu je 100 Kč. K žádosti o výrobu je nutná nová fotografie. Ta musí odpovídat aktuální podobě žadatele (rozměry 35 × 45 mm, čelní pohled s neutrálním pozadím). Na zadní stranu žadatel napíše své příjmení a datum narození. Doporučujeme při žádosti o duplikát In Karty využít Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé.

Místenky na lanové dráze Liberec-Horní Hanychov – Ještěd

Od 1. března 2016 uhradí držitelé jízdních výhod při použití lanové dráhy Liberec-Horní Hanychov – Ještěd cenu jednosměrné nebo zpáteční místenky. Jednosměrná místenka (nahoru nebo dolů) stojí 35 Kč. U zpáteční místenky platí od 1. března 2016 pro držitele jízdních výhod akviziční sleva 50 %, v rámci které stojí zpáteční místenka 35 Kč.

Použití komerčních vlaků (úseků)

Od 1. března 2016 si musí držitel zaměstnaneckých jízdních výhod před nástupem do vlaku, který není veden v závazku veřejné služby, dopředu zajistit pro každou jízdu bezplatný evidenční lístek, vydaný pro konkrétní den a trasu, na které jeden z vyjmenovaných vlaků použije. Evidenční lístek si držitel zaměstnaneckých jízdních výhod dopředu zajistí v e-Shopu ČD nebo u kterékoliv pokladní přepážky ČD, případně u průvodčího předchozího přípojného vlaku. Evidenční lístek není třeba, pokud má držitel zaměstnaneckých jízdních výhod pro jízdu ve vlaku, který není veden v závazku veřejné služby, platnou vnitrostátní místenku s „kódem ŽP“. Seznam spojů, kterých se novinka týká, a kontakty na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé přineseme v příštím čísle Železničáře. (RED)



Ústecký kraj:

Na vlak i autobus stačí jediná jízdenka

Cestujícím od začátku ledna při putování po Ústecku stačí jedna jízdenka na linkový autobus i vlak. Ústecký kraj totiž schválil zapojení železniční dopravy do integrovaného dopravního systému. Pro veřejnost je to dobrá zpráva – za jízdné ušetří a zároveň lidé mohou kombinovat různé dopravní prostředky, vlaky, autobusy a MHD. Dohoda kraje s Českými drahami je důležitá i proto, že region u národního dopravce objednává více než 7,5 milionu kilometrů spojů ročně.

AUTOR: P. SLONEK, M. NAVRÁTIL | FOTO: ARCHIV ČD A DÚK

Železnice v Ústeckém kraji tvoří páteř dopravní sítě na severu Čech a na vlaky navazuje řada autobusových linek. Rozšíření platnosti tarifu a papírových jízdenek Dopravy Ústeckého kraje (DÚK) vedle meziměstských zelených autobusů také na všechny rychlíky, spěšné a osobní vlaky Českých drah je zásadní novinkou. Navíc se platnost tarifu a jízdenek DÚK rozšiřuje i o ústeckou hromadnou dopravu, což ocení zejména obyvatelé dojíždějící za prací a také návštěvníci města.

„Ode dne vyhlášení, tedy od Nového roku, byl v novém jízdním řádu zaveden konečně i v Ústeckém kraji Integrovaný dopravní systém – Doprava Ústeckého kraje. Po provázání systému od 1. 1. 2016 platí v Ústeckém kraji jednotný tarif, což je samozřejmě hlavně přínos pro místní cestující, kterým stačí jediný doklad na vlaky, autobusy a MHD v Teplicích a v Ústí nad Labem,“ řekl vedoucí oddělení dopravní obslužnosti Ústeckého kraje Jakub Jeřábek.

Nejdřív busy, teď i železnice

Jednotný dopravní systém v Ústeckém kraji začal platit loni v lednu. Od té doby bylo možné na jednu jízdenku přestupovat mezi zelenými linkovými autobusy, které region pro zajištění obslužnosti objednává. Od 1. 1. 2016 do systému přibýly spoje Českých drah. Na ústeckou integrovanou jízdenku mohou lidé nyní jezdit ve všech osobních a spěšných vlacích a rychlicích. Do systému naopak nejsou zahrnuty vlaky kategorií EuroCity, InterCity a EuroNight, jezdící mezi Ústím nad Labem a Děčínem.

Jízdní doklad si lze zakoupit u pokladen a u průvodčích. Tarif nabízí jízdné pro několik kategorií cestujících a od jednotlivého po časové. Přestupní jízdenky jsou prozatím jen v papírové podobě. Přestupní tarif se dá od Nového roku plně využívat jak s jednorázovou papírovou jízdenkou DÚK nebo papírovým časovým kupónem DÚK na 7 či 30 dní i pro různé slevové kategorie. K cestování mohou zákazníci využít i celosíťovou jednodenní jízdenku DÚK za 130 Kč, která platí ode dne zakoupení do čtvrté

hodiny ranní druhého dne. Elektronická čipová karta DÚK kromě zelených autobusů platí zatím jen v MHD Teplice – ve vlacích a v MHD Ústí nad Labem se neuznává.

Kdo bude cestovat vlakem a hodlá dále využít jízdenku k přestupu do zelených autobusů DÚK či do městské hromadné dopravy v Teplicích nebo v Ústí nad Labem, musí požádat průvodčího nebo v pokladně Českých drah o vydání jízdenky dle tarifu DÚK, která tyto přestupy umožňuje. Jízdenky podle tarifu ČD bez slevy nebo se slevami IN 25 či IN 50 i nadále platí jen ve vlacích.

Varnsdorf na integraci čeká

Ne všude se ale v Ústeckém kraji plná integrace podařila. Jedním z míst, kde se na zapojení vlaků do integrované dopravy stále čeká, je trasa Rybníště – Varnsdorf a Varnsdorf – Varnsdorfpivovar Kocour. Dopravu zde neprovozují České dráhy, ale soukromý železniční dopravce Vogtlandbahn. A ve zdejších spojích jezdících pod značkou Trilex se integrované jízdenky prozatím neuznávají. Kdy se tak stane, není podle zástupců společnosti stále jasné. Podle serveru Želpage, který citoval mluvčího firmy Uwe Miertschischka, je nezbytné nejprve nastavit systém přerozdělování tržeb mezi jednotlivými dopravci. Vlaky Vogtlandbahn jsou přitom již integrovány v saských dopravních systémech VVO a ZVON a také v integrovaném systému Libereckého kraje IDOL.



TÉMA

Čtyři komůrkové motory Ganz
duní labským údolím na posled-
ním spoji Krušnohorský expres
z Prahy do Karlových Varů po-
slední květnový den roku 1980.

FOTO: MICHAL MARTINEK

GANZ

příběh maďarských maratonců v české ko

Motorové vozy a jednotky, vyráběné maďarskou strojírnou Ganz, byly charakteristické unikátním řešením podvozkových skupin. Navíc byla tato vozidla typická svým karosářským provedením. Design vozidla s oválnými okny vznikl již koncem třicátých let minulého století pro argentinské železnice. Několik řad motorových vozů a jednotek Ganz bylo v provozu i u nás, využívány byly ve vnitrostátním i v mezinárodním provozu.

AUTOŘI: MARTIN HARÁK A MICHAL MARTINEK

Motorizace dálkové dopravy u nás je kapitola, které se začala psát ještě před 2. světovou válkou. Od poloviny dvacátých let minulého století prosazovaly ČSD motorovou trakci na lokálních, ale i hlavních tratích. Počet motorových vozů se proto začal rozšiřovat a navíc ČSD zahájily od roku 1934 rychlíkový motorový provoz takzvanými Modrými šípy (vozy řad M 273.o, M 274.o a M 275.o). Absolutním luxusem se stal legendární motorový vůz řady M 290.o, který nesl název Slovenská strela. Zdálo se, že na novou trakci čeká velkou budoucnost tím spíše, že sousední Německo se stalo průkopníkem rychlých motorových spojů díky jednotkám nazývaných Létající vlaky. O stejné koncepci uvažovaly i české strojírné ČKD a Škoda, jenže vznik druhé světové války odsunul tyto projekty do pozadí.

První Ganzy přijely na Slovensko

Budapešťská strojírna Ganz, která byla od dob rakousko-uherské monarchie významným výrobcem kolejových vozidel, dodávala od třicátých let 20. století jednotlivé motorové vozy, tak současně i motorové jednotky nejen pro Maďarsko, ale i na světové trhy. Hlavními reprezentanty výrobků Ganz na bývalých československých tratích byly nejprve motorové vozy, později pak i ucelené jednotky. Motorové vozy byly u tehdejších ČSD zastoupeny řadou M 275.1 a M 283.o. První motorové vozy Ganz na území bývalé Československé republiky, které jsou známé pod přezdívkou Arpád a řadovým označením M 283.o, byly zakoupeny v počtu pouhých čtyř kusů během druhé světové války na území tehdy samostatného

Slovenského státu. Slovenské železnice (SŽ) provozovaly tyto motorové vozy od roku 1942 na rameni Bratislava - Poprad-Tatry, později až do Spišské Nové Vsi a Prešova. Po druhé světové válce vozy zajížděly již pod hlavičkou ČSD jako expres Tatran z Bratislavy do Košic.

Pětinápravové vozy se často ocitaly mimo koleje

Dvacet motorových pětinápravových vozů řady M 275.1 bylo dodáno následně až v padesátých letech minulého století. Tyto motorové vozy byly vybaveny třinápravovými hnacími podvozky Ganz-Rónai, které neměly otočné čepy, ale postranní vodící kluznice se stávalo, že často v ob-





Tovární fotografie firmy Ganz prezentující podobu vozů M 275.1 po předání Československým státním drahám.

Základní technické údaje motorových vozů/jednotek Ganz u ČSD

	M 283.0	M 275.1	M 495.001-006	M 495.007-010	M 498.0
Rok výroby	1942	1955	1953–1954	1957–1958	1961–1964
Počet kusů	4	20	6	4	9
Uspořádání podvozku	B-2	1B-2	1B-2+2-2+2-B1	1B-2+2-2+2-2+2-B1	B-2+2-2+2-2+2-B
Rychlost (km/h)	120	95	125	125	130
Služební hmotnost (tun)	40	56	154,4	194,6	177,5
Max. výkon motoru (k)	240	450	2 x 450	2 x 450	2 x 620
Délka (mm)	22 600	25 570	72 220	96 030	93 920
Výška (mm)	3300	3861	3861	3861	3861
Šířka (mm)	2985	2860	2830	2830	2830

otlině

loucích vykolejily zejména na bývalém československém a východoněmeckém území. I když byly podvozky mnohokrát upravovány, v provozu se stále neosvědčovaly. Zůstává poněkud paradoxem, že tyto vlaky v zemi svého vzniku, tedy Maďarsku, neměly problém s vykolejením, a pokud ano, tak zcela výjimečně. Zrovna tak se z dostupných zdrojů nedochovaly žádné informace o vykolejení jednotek Ganz v Argentíně, kde byly zařazeny v běžném provozu. Motorové vozy M 275.1 byly zařazovány do provozu od října 1955 do března 1956 nejprve v bratislavském lokomotivním depu, později i Brně, Bohumíně a také Plzni. K vidění byly například na hlavní trati z Bratislavy do Brna. Protože vozy vzhle-



Jednotka Ganz M 298.0 na Krušnohorském expresu zachycena 29. 5. 1980 na příjezdu do stanice Praha-střed.

FOTO: MICHAL MARTINEK



(Zleva) Stanoviště strojvedoucího, interiér oddílu I. třídy, interiér oddílu II. třídy a interiér jídelního vozu v motorové jednotce M 498.0.

FOTO: GANZ

dem k nešťastné koncepci podvozkové skupiny provázely během jejich provozu časté problémy a komplikace, byly od roku 1960 postupně vyřazovány z provozu. Posledních několik strojů dojezdilo v červnu 1968.

Nastává éra motorových jednotek

Na českém území zůstalo po skončení druhé světové války jedenáct kořistních německých motorových jednotek původních řad VT 137 a SVT 137, jež byly v našich strojírenských podnicích upraveny pro podmínky provozu u ČSD, ▶

TÉMA



Unikátní záběr pořízený 23. 3. 1974, kdy mezinárodní expres Hungaria předjíždí ve stanici Skalice nad Svitavou Ragulina T 679.2002. FOTO: ONDŘEJ ŘEPKA

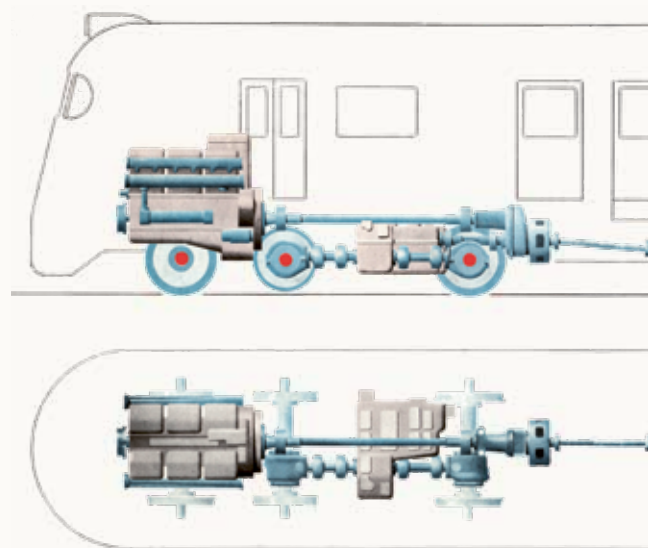
označeny řadami M 296.0, M 297.0, M 493.0 a M 494.0, a následně byly nasazovány na vnitrostátní rychlíky. Tím v podstatě začala éra motorových jednotek u bývalých ČSD. Nicméně tuzemský průmysl nezažal, a tak na přelomu čtyřicátých a padesátých let minulého století byla vyprojektována československými konstruktéry moderní tříčlanková jednotka řady M 492.0, která se nazývala Tatran. Svojí koncepcí, zejména díky elektromechanickému přenosu výkonu, se jednalo o revoluční vozidlo, jež částečně koncepčně vycházelo z již zmiňované Slovenské strelky. K výrobě Tatranu však nedošlo a místo toho bylo pořízeno deset maďarských motorových jednotek Ganz Hargitya, u ČSD označených jako M 495.0. Tyto soupravy se slangově přezdívají „staré ganzy“. Není bez zajímavosti, že motorové jednotky M 495.0 byly vybaveny stejnými agregáty a podvozky, které byly použity v motorových vozech označených řadou M 275.1.

Prvních šest jednotek bylo dodáno do pražského Lokomotivního depa v Libni v tříčlankové provedení, zbývající čtyři pak byly čtyřčlankové. První tříčlanková série měla interiér v oddílovém uspořádání, čtyřčlanková byla naopak velkoprostorová. Tříčlankové soupravy brzy kapacitně nestačily tehdejší velmi silně přepravě cestujících, a proto k nim ČSD postupně přikoupily vložené vozy. Během provozu se ukázalo, že čtyřčlankové soupravy mají špatné dynamické vlastnosti, a tak časem byly čtvrté vozy ze souprav vyřazeny a „staré ganzy“ dojezdily jako tříčlankové. Zbýlých deset vložených vozů se pak používalo pod označením Balm 5040-5049 v běžných vlakových soupravách, které byly vedeny lokomotivami.

Mimo deseti jednotek byla objednána i jedna salonní čtyřčlanková jednotka M 495.1, neoficiálně známá jako „Alexej“ podle armádního generála Alexeje Čepičky, a od vyrobení v roce 1956 až do roku 1963 spadala netypicky pod Ministerstvo národní obrany. Až po roce 1963 byla převzata Československými státními drahami a byla využívána spíše jako zdroj náhradních dílů. V lednu 1967 byla odstavena do stanice Horní Planá, kde byla používána jako ubytovací zařízení pro rekreanty na Lipenském jezeře.

Kromě jednotek Ganz řady M 495.0 se v tuzemsku objevila i německá varianta Hargity. Šlo o výměnu za československou havarovanou jednotku, která byla po srážce s parní lokomotivou Deutsche Reichsbahn zničena v březnu 1963 ve stanici Doberlug-Kirchhain. Německá varianta následně nesla u ČSD označení M 495.2. Motorové jednotky M 495.0 a M 495.2 jezdily nejen na vnitrostátních rychlících Slovenská strelka, Ostravan a Tatran, ale i na mezinárodních spojích do tehdejší NDR, Maďarska a Rakouska. Neobvyklé spojení s názvem Karlex zabezpečo-

Schéma hnacího podvozku a pomocných pohonů u jednotky M 495.0.



1. Jeden vlak M 295.0 byl po vyřazení z provozu rekonstruován na vůz elektroúseku. FOTO: ONDŘEJ ŘEPKA



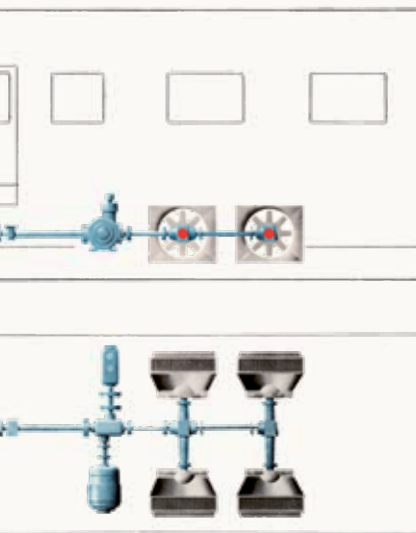
2. Stanoviště jednotek M 495.0 bylo spartánské. Kabina byla špatně větratelná, četa seděla na kapotě motoru. FOTO: GANZ

3. Motorová jednotka M 495.003 v depu Praha-Libeň. FOTO: SBÍRKA VLADISLAVA BORKA

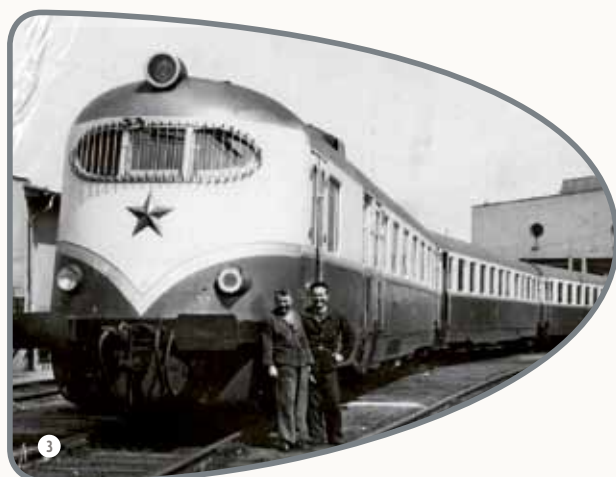
valy i dvě jednotky z Prahy přes Karlovy Vary, Bad Brambach a Lipsko do Berlína a zpět. Tyto jednotky byly prvními vozidly u ČSD, pro něž platily rychlostníky s číslicí 130.

Maďaři přecházejí na čtyřnápravovou koncepci

V šedesátých letech původní motorové jednotky doplnily nově dodávané, a hlavně dokonalejší čtyřčlankové jednotky řady M 498.0, které byly dislokovány v tehdejší Lokomotivním depu Praha-Libeň horní nádraží. Tyto stroje byly ve své



Motorový expres č. 16 Hungaria zachycený v červnu 1965 v Praze Hloubětíně. FOTO: ONDŘEJ ŘEPKA



době nasazovány výhradně na mezinárodních spojích. Důvodem vzniku této řady byla nespokojenost provozovatele s třinápravovými hnacími podvozky typu Ganz-Rónai, které byly použity u všech předchozích poválečných provedení.

Nový atraktivní design motorových vlaků M 498.0 vznikl koncem padesátých let pro jugoslávské železnice. Těm byly jednotky dodány sice v novém hávu, ale ještě s původními třinápravovými podvozky typu Ganz-Rónai. Tehdejší vedení ČSD vyžadovalo pro jednotky M 498.0 naopak spolehlivější dvounápravové hnací podvozky, a to i za cenu zvýšení nápravového tlaku na osmnáct tun. Vzhledem k tomu, že tyto vlaky byly využívány pouze na hlavních tratích s mezinárodním provozem, vyšší nápravový tlak pro ně nebyl žádný problém. V letech 1961 až 1964 bylo na ČSD postupně dodáno devět čtyřdílných jednotek a dva náhradní čelní motorové vozy. Jednotky měly oddílové uspořádání, přičemž první vložený vůz měl k dispozici oddíl 1. vozové třídy a druhý vložený vůz byl restaurační, kde byl i malý bar. Čelní motorové vozy měly interiér v provedení 2. vozové třídy.

Prioritou byly mezinárodní prestižní spoje

Motorové jednotky Ganz M 298.0, které ve své době byly velmi luxusní, sloužily nejprve jen na prestižních mezinárodních spojích Vindobona a Hungaria mezi Berlínem, Prahou a Vídní, respektive Budapeští. Tato éra skončila 25. května 1974, kdy stroje řady M 298.0 byly převedeny do vnitrostátní dopravy na spoje Radbuzan (Praha – Plzeň), Krušnohorský expres (Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary), Salubia (Praha – Cheb) a Horník (Praha – Most). V posledních letech provozu jezdily na rychlíku Lipno z Prahy do Rybníku a také na spěšných vlacích z Prahy do Liberce jako náhrada za tehdy velmi poruchové motorové vozy M 296.1.

Éra pravidelného rychlíkového provozu Ganzů v bývalém Československu skončila 31. května 1980 na spoji R 130/131 Krušnohorský expres, který jezdil z Prahy do Karlových Varů přes Ústí nad Labem, Most a Chomutov. Poslední výkony Ganzů u ČSD představovaly spěšné vlaky Praha – Liberec v září 1981. Ale to už byl definitivní konec těchto maďarských maratonců na československých kolejích.

KNIŽNÍ TRILOGIE, DÍL PRVNÍ: MOTOROVÉ VOZY A JEDNOTKY GANZ U ČSD

Koncem loňského roku vydalo pražské nakladatelství Corona první díl z plánované trilogie o maďarských motorových vozech a jednotkách Ganz, které byly v provozu u bývalých ČSD. Trilogii připravil Michal Martinek s kolektivem svých spolupracovníků. Hlavní část prvního dílu trilogie je monografií prvních motorových vozů firmy Ganz používaných v provozu na slovenských a českých kolejích. Jedná se o čtyřnápravovou řadu M 283.0, označovanou jako Arpád, a pětinápravovou řadu M 275.1. Závěr se pak vě-

nuje i exportním typům motorových jednotek od firmy Ganz. Druhý svazek trilogie pojedná o tzv. „starých ganzech“ řad M 495.0,1,2 a třetí pak o „nových ganzech“ řady M 498.0. Kniha o 244 stranách je vybavena 367 černobílými a barevnými fotografiemi a nákrasy a lze ji za 699 Kč zakoupit přímo v podnikové prodejně Corona v pasáži Hybernská naproti Masarykovu nádraží v Praze, ale i na řadě dalších míst.



PROVOZ A TECHNIKA



Pod Jeseníky už brzy elektricky

Trat' Šumperk – Kouty nad Desnou loni zažila největší proměnu ve své 111 let trvající existenci. Spojnice, na které zajišťuje provoz Svazek obcí údolí Desné (SOÚD), byla kompletně elektrizována a zvýšila se na ní i traťová rychlost. Elektrické RegioPantery Českých drah by tady měly jezdit už za několik měsíců – od poloviny června letošního roku.

AUTOR: MARTIN NAVRÁTIL | FOTO: AUTOR A POND5

V současné době cesta devatenáct kilometrů dlouhého úseku Regionovou s logem ŽD (dopravcem je Veolia Transport Morava) zabere bezmála čtyřicet minut, po zvýšení traťové rychlosti by ho elektrické spoje měly zvládat v čase kolem dvaceti minut. Odpadne i nepříjemné přestupování v Šumperku. Ani elektrizaci trati do podhůří Jeseníků plány SOÚD a Olomouckého kraje nekončí. V seznamu investic na rok 2018 je prodloužení trati z Koutů zhruba o kilometr dál k místním sjezdovkám. Spíše do říše fantazie patří úvaha o tom, že by vlaky mohly v budoucnu projíždět novým tunelem pod Červenohorským sedlem a dále pokračovat do Polska.

Rekordně rychlá stavba

Realizace této akce byla nejen rychlá, ale i finančně velmi „příjemná“. Hodnotící komise vybírala v soutěži mezi třemi účastníky (krom vítěze OHL ŽS a STRABAG Rail). Drážním úřadem, sekci stavební, bylo na konci března 2015 uděleno stavební povolení, jež 30. 4. nabylo právní moci. Už 24. dubna 2015 byla podepsána smlouva o dílo se zhotovitelem, jímž bylo sdružení EŽ a Eurovia – Železnice Desná (za objednatele SOÚD). Ze zakázky v objemu skoro 400 milionů většinu nákladů uhradí evropské fondy, zbytek SFDI. Subdodavateli byly společnosti ŽSD, AK signal Brno, Eurovia Services, Supervisory systems, Adolf Tauber.



POPOVODŇOVÉ ZMRTVÝCHVSTÁNÍ

Železniční trať Šumperk – Kouty nad Desnou s odbočkou do Sobotína je příkladem toho, jak odhodlání místních může zachránit už téměř odepsanou infrastrukturu. Trať, už předtím označovanou za neperspektivní a ztrátovou, fatálně poničila povodeň v roce 1997, že hrozil její zánik. Obce podél trati se však s koncem železnice nechtěly smířit. Vznikl Svazek obcí údolí Desné, který převzal zničenou trať, dokázal na její obnovu sehnat finance a později ji i získat do svého majetku. V roce 1999 byla trať opravena.

Stavbaři vybudovali nové zabezpečovací zařízení ve čtyřech stanicích a na trati. Přejezdová zabezpečovací zařízení, sdělovací a informační zařízení. Celou trať lemuje nový optický kabel. Upraveny byly též některé přejezdy a ve Vikýřovicích vyrostl nový most přes Račí potok. U zastávky v Loučné-Filipové byla postavena nová trakční měnična. Ze zastávky v centru Loučné nad Desnou se stala výhybna se dvěma kolejemi a nástupištěm uprostřed.

RegioPantery by měly do Koutů vyrazit už v červnu

Instalace troleje proběhla speciálním strojem, který pomocí pohyblivých ramen natahoval nosné lano i trolej. Parta montérů na výsuvných plošinách pak vodiče připevnila ke sloupům. Tzv. technologie pod tahem, která je odlišná od klasické ruční, má výhodu v podobě kratší doby montáže. S montáží vodičů začala firma 15. října 2015, hotovo bylo na konci listopadu. Podle posledních informací se se zahájením elektrického provozu počítá v polovině roku 2016. Plánuje se, že tu vlaky budou jezdit v hodinovém taktu.

Zhodnotí se investice a budou do Koutů místo motorových vozů zajižďet elektrické jednotky RegioPanter ze Zábřehu na Moravě? Podle mluvčí Olomouckého kraje Kamily Navrátilové kraj s Českými drahami o provozu na této dotované trati intenzivně jedná. Předpokládaný termín zahájení provozu v elektrické trakci je 12. června letošního roku. ◆

Křehká žena vyrvala cestujícího ze spárů smrti

V paměti jí ten den zůstane vryt navždy. Loni 12. března se vlakvedoucí Zuzana Kubínová z Pardubic v Kolíně snažila zachránit život cestujícímu, který náhle dostal před odjezdem vlaku infarkt. Intenzivní masáží srdce se podařilo udržet cestujícímu základní životní funkce až do příjezdu rychlé záchranné služby. Zuzana Kubínová proto byla při Dni železnice za svůj čin oceněna předsedou představenstva ČD.

AUTOR: MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR, ARCHIV Z. KUBÍNOVÉ

Pasažérové ve středním věku vypovědělo v onen den okolo čtvrté hodiny odpolední poslušnost srdce. Muž, jenž cestoval z Kolína pravděpodobně do Cerhenic, upadl v jednom voze příměstské jednotky CityElefant linky S1 do bezvědomí. Nastala situace, kterou určitě nikdo nechce zažít. Ostatní cestující kontaktovali jednoho z pražských strojvedoucích, který se ihned dal nacvičenými pohyby do masáže srdce. „Nad ničím prý nepřemýšlel a okamžitě začal ležícího muže resuscitovat. Za chvíli jsem příběhla a nabídla se, že pana strojvedoucího vystřídám. Oživoval tak dlouho, dokud mu stačily síly a pak se se mnou vyměnil. Resuscitovali jsme ho takřka půl hodiny, než dorazila sanitka,“ popsala Zuzana Kubínová.

” Zprvu jsem si nebyla moc jistá, ale uklidnily mě pokyny ze záchranné služby, a navíc jsem pozorně sledovala kolegu strojvedoucího, jak provádí oživování.

Dispečerka poskytla neocenitelné rady

Při samotném oživování Zuzaně Kubínové prý hodně pomohla dispečerka ze záchranné služby. Ta pomocí hlasitého hands-free jedné cestující přesně vysvětlovala, co v který okamžik má dělat. „Zprvu jsem si nebyla moc jistá, ale uklidnily mě pokyny ze záchranné služby, a navíc jsem pozorně sledovala kolegu stroje-



doucího, jak provádí oživování. Dokonce mi paní dispečerka přesně poradila, jak se máme při oživování vystřídat, aby nedošlo k opětovné zástavě srdce,“ vysvětlila vlakvedoucí.



ZUZANA KUBÍNOVÁ

Po maturitě na Střední průmyslové škole stavební v Hradci Králové složila v roce 2011 komerční a dopravní zkoušky na pozici vlakvedoucí Českých drah. Od roku 2011 doprovází v této funkci regionální vlaky a některé rychlíky na tratích Praha – Pardubice – Česká Třebová, Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř, respektive Pardubice – Havlíčkův Brod.

Tvrdí, že každý, kdo pracuje v nepřetržitém provozu, má v hlavě zakódováno, jak se provádí první pomoc. „Když k takové situaci dojde, předpokládám, že kolegům automaticky naskočí, co mají dělat. Případy se ale nedají srovnávat a ani se podle mě nedá odhadnout, jak se kdo přesně zachová nebo jak celá situace dopadne,“ myslí si Zuzana Kubínová.

Senzacechtivost zastínila pomoc

Kolínské druhé nástupiště, kde se muži udělalo špatně a bylo nutné mu okamžitě pomoci, se během chvilky zaplnilo spoustou přihlížejících lidí. Pár z nich se k záchraně muže připojilo a ochotně dvojici pomáhali. Podkládali muži hlavu, hlídali, zda mu nezapadl jazyk. Většina však jen postávala a sledovala, co se děje. Nejprve záchranu cestujícího sledovali z uctivé vzdálenosti, po příjezdu zdravotnické záchranné služby neváhali přijít k nemocnému ještě blíže. „Chápu, že většinu lidí přitahuje senzace, ale tohle žádná nebyla. Tady šlo přeci o život,“ podivila se nad jednáním davu Zuzana Kubínová.

Oživování muže trvalo zdravotníkům ještě dalších asi třicet až čtyřicet minut. Poté ho sanitkou odvezli do nemocnice. Vlakový spoj S1 z Kolína na Prahu byl zrušen, a lidé byli vyzváni, aby použili jiné spoje. Ač se na první pohled zdá, že všechno dobře dopadlo, celý příběh má bohužel špatný konec. Vlakvedoucí se od policistů později dozvěděla, že tehdy život cestujícímu sice zachránili, muž ale po čtrnácti dnech v nemocnici zemřel na další, tentokrát asi velmi silný infarkt. Zuzana Kubínová doufá, že šlo nejen o její „premiéru“ při zachraňování lidského života, ale zároveň i „derniéru“. „Nerada bych něco takového zažila podruhé. Ale pracuji na železnici, tak vím, že se kdykoli může někomu z cestujících udělat špatně. S tím musím jednoduše počítat,“ dodala Kubínová, kterou nepřijemný zážitek od železnice neodradil. „Dráha pro mě není nějakou neznámou, pocházím totiž ze železničářské rodiny a práce mě baví,“ uzavřela vlakvedoucí.

MOTOROVÝ VŮZ řady BR 173 DR od firmy Kres ve velikosti TT

Jak jsme slíbili, na stránkách Železničáře se budete v rubrice Recenze nově setkávat s testy vozidel, která si můžete pořídit do svých sbírek nebo pro provoz na modelových kolejištích. A začneme malým unikátem. Firma Kres se ujala úkolu zmenšit neobvyklý motorový vůz řady 173 DR z poloviny šedesátých let, který existoval pouze v počtu dvou exemplářů, do měřítka TT a HO. Jak se záměr podařil? Otestovali jsme variantu v „téčku“.



AUTOR: MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

1. Vzhled a vybavení

Model je uložen v molitanové výstelce a v papírové krabici. Překrytý je dalším molitanem, nad nímž leží přeložená dokumentace. Doplnky žádné, nic není potřeba. Madla na krajích vozu jsou součástí výlisku skříně.

Povrchová úprava je zcela perfektní, veškeré texty dostatečně ostré a čitelné. Modrá spodní část skříně, podélné černé pruhy i šedý pruh v úrovni oken mají přesné přechody bez sebe-menších neostrotí. Velice atraktivně působí i bílé zvýrazněné obruče kol.

Do útrob se lze dostat pouhým sejmutím střechy, kterou drží čtyřadvacet zámečků, dvanáct po každé straně. Střecha sedí přesně, bez jakékoli mezery či nepatřičných přesazení. Její sejmutí nečiní žádné potíže, stačí podebrat přečnickávající část na jednom z čel, jde to relativně lehce. Přesto není třeba se obávat, že by odpadávala sama. Pod střechou je v místě stropu deska plošného spoje s rozhraním, vnitřním osvětlením (9x LED) a osvětlením střešních reflektorů (2x LED). Deska sedí na šesti přepážkách, dvě pouze v úrovni stropu jsou součástí skříně, další čtyři uvnitř jako samostatný díl mezi oddíly a nástupními prostory. V přepážkách jsou čepy zapadající do otvorů v desce. V jedné z toalet ve-

de k desce od spodních partií dvanáct vodičů (sběr, světla, motor). Skříně lze rovněž sejmut, musí se však vytáhnout imitace automatických spřáhel na obou čelech. Na rámu drží pomocí čtyř dvojitéch zámků vnitřní vybavení, sloužící zároveň jako kryt motoru a převodů. Ačkoli asi málokdo bude vůz provozovat ve spojení s dalším vozidlem, přesto nalezneme na spodku plnohodnotná funkční kinematická spřáhla s normovanými šachtami.

Průměr kol je 8 mm, což modelově odpovídá 960 mm, skutečnost činila 950 mm. Přes spřáhla model měří 208 mm, bez spřáhel 203 mm, přepočtem z uvedených 24 250 mm (rovněž bez spřáhel) vychází 202,1 mm, teoreticky to tedy „letí“ jen o 0,9 mm, což je 108 mm v reálu. Zde však musím podotknout, že data v manuálu se liší od informací uvedených na internetu. U stroje číslo 002 je uváděna délka 24 700 mm, což by v TT odpovídalo hodnotě 205,8 mm bez spřáhel. Vzhledem k tomu, že se délka obou vozů lišila, lze se domnívat, že výrobce přistoupil pravděpodobně ke kompromisu z důvodu použití stejného pojezdu.

Vnější osvětlení je tříbodové čelní teplo bílé a dvoubodové koncové červené. Každé světlo má svoji LED diodu. Z určitého úhlu lze chvílemi spatřit slabý průsvit čelního osvětlení v koncových reflek-



PÁR SLOV O PŘEDLOZE

V roce 1965 představila vagonka Bautzen jako následníka stroje VT 4.12.01 (173.001) z roku 1964 druhý prototyp s označením VT 4.12.02, takzvaný kolejový autobus (Schienenbus). Vůz měl větší výkon než „jednička“ a na svou dobu velmi nadčasový design. Vzhledově se od prvního prototypu částečně lišil, především v čelních partiích. Pojmul 65 sedících a 100 stojících cestujících. Služební hmotnost měl 46 t, poháněly jej dva šestiválcové čtyřtákní vodou chlazené dieselové motory o výkonu 220 PS (162 kW) s 1300 otáček za minutu. Přidělen byl ředitelství Říšských drah (DR) v Cottbusu, kde byl podroben společně s prvním prototypem testům, zejména v oblasti Drážďany – Bautzen. V roce 1970 byl přeznačen na 173.002. Kvůli vysoké poruchovosti byl nasazován výjimečně a v roce 1978 jej provozovatel vyřadil. FOTO: VAGONKA BAUTZEN

Hnané jsou všechny čtyři nápravy bez bandáží, ale vzhledem k „sólo“ provozu nejsou ani nutné.





- + Unikátnost předlohy
- + Perfektní povrchová úprava
- + Kvalitní dílenské zpracování
- Průsvit čelního osvětlení
- Vyšší hlučnost pohonu

torech na předním čele po směru jízdy, ale je opravdu nepatrný a viditelný spíše při horších světelných podmínkách.



HODNOCENÍ

Perfektní povrchová úprava, precizní zpracování, volba předlohy s netradičním designem – tyto vlastnosti staví model na pomyslný vrchol ve velikosti TT. Ani drobná negativa v podobě průsvitu světel či mírně hlučnějšího pohonu nemohou zásadně ovlivnit celkové hodnocení. Jediným škraloupem, můžeme-li to tak nazvat, je cena modelu, která se pohybuje kolem 200 €, takže ne každý si může dovolit jej pořídit.

2. Pohon a jízdní vlastnosti

Pětipólový motor Mashima je osazen jedním mosazným setrvačnickem o průměru 11 mm a síle 5,5 mm. Hnané jsou všechny čtyři nápravy, bandáže zde nebyly použity. Vzhledem k tomu, že vůz jezdí sólo, nejsou nutné. Proud z kolejí sbírají všechna kola, sběrače proudu se nacházejí na šasi podvozků a kol se dotýkají zezadu.

Průjezd obloukem o poloměru 286 mm je bezproblémový, model však vzhledem ke své délce zcela pochopitelně poněkud více vybočuje. Při zjišťování hmotnosti displej váhy ukázal hodnotu 69 g. K rozjezdu dochází pokaždé při trochu jiném napětí, zřejmě záleží na tom, jak si zrovna sednou převody při zastavení. Nejnižší rozjezdovou rychlost jsem naměřil při napětí 3,9 V, přepočtená hodnota činila 14 km/h s odběrem proudu 71 mA. Nejčastěji se však dává do

pohybu při napětí kolem 5 V. Nejvyšší rychlost při 12 V je 143,7 km/h (přepočtených) a odběr proudu 97 mA. Nejvyšší rychlosti předlohy, tedy „modelových“ 125 km/h, vůz dosahuje při napětí 10,7 V a odebírá proud 91 mA. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je 47 mm. Měřeno po předchozím zajetí v obou směrech a po zahřátí na provozní teplotu těsně před měřením. Jízdní vlastnosti i zvukový projev motoráku jsou v obou směrech prakticky stejné. Při snížení napětí zhruba na 3,5 V se pohybuje na samé hranici svých možností a jízda je mírně trhavá. Při opětovném zvýšení o pouhých několik desetin voltu se zase zklidní a dále je již plynulá. Hlučnost pohonu není sice nejnižší, ale stále je únosná a při běžném provozu nijak neruší.

3. závěr

Je chvályhodné, že se výrobce nebál přivést na trh model, jehož předloha existovala pouze ve dvou kusech, které se od sebe liší. Pokud by někoho zajímalo, zda je k dispozici i první prototyp, tak ano, je, jak už bylo naznačeno v textu. Ve stejném zbarvení jako „nulanuladvojka“ se nabízí pod katalogovými čísly 1733/1733D, ve vylepšeném nátěru pak pod čísly 1731/1731D, tedy s původním i s novým označením. Druhý prototyp je navíc v nabídce také jako vyřazený a patřičně patinovaný stroj bez pohonu a osvětlení pod katalogovým číslem 1734G.



Do útrobu se lze dostat pouhým sejmutím střechy, kterou drží čtyřadvacet zámečků, dvanáct po každé straně.

NA GOTTHARDU začala poslední velká sezona

Základový Gotthardský tunel je téměř hotový. V létě v něm má začít zkušební provoz a od prosince 2016 se jeho provoz spustí naplno. Železniční fanoušci mají před sebou poslední zimní a snad i celou letní sezonu, kdy všechny vlaky ještě zamíří sérií spirálových tunelů a řadou smyček do vysoko položeného, „pouze“ patnáctikilometrového, starého Gotthardského tunelu.

AUTOR: PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: JIŘÍ KONEČNÝ A AUTOR

Touha překonat Alpy je stará snad jako samo lidstvo. Stačí vzpomenout na starověkého kartágského vojevůdce Hannibala, který zdolal horské průsmyky před tisíci lety dokonce se slony. Proto se nelze divit, že také politici a průmyslníci ve století páry toužili vybudovat přes Alpy kvalitní a kapacitní dopravní tepnu. Konečně v roce 1872 začala po letech plánování stavba slavné Gotthardské železnice, jejímž stavebně a provozně nejnáročnějším úsekem bylo překonání průsmyku svatého Gottharda prostřednictvím mnoha umělých staveb včetně vrcholového 15 kilometrů dlouhého tunelu.

Ražba tunelu trvala roky

Jeho ražba s jednoduchým stavebním náčiním a dynamitem trvala dlouhých 10 let. Proti sobě ražené štoly se setkaly 28. února 1880 s odchylkou jen 33 centimetrů. Za takovým úspěchem v těžkých podmínkách stálo skoro 200 lidských obětí. Dokonce i hlavní inženýr a šéf stavby Louis Favre zemřel krátce před proražením tunelu kvůli svému značnému vyčerpání na selhání srdce.

Pravidelný provoz přes Gotthard začal v roce 1882 a představoval triumfální úspěch. Během prvního roku jím cestovalo milion pasažérů a přepraveno bylo půl milionu tun zboží. Proto téměř okamžitě začalo rozšiřování trati a její modernizace. Od roku 1921 na ní byl zahájen elektrický provoz s legendárními Krokodýli Ce 6/8.

Od vyhlídkových vozů po túru mezi kolejemi

Díky výjimečným stavbám a atraktivní horské krajině se Gotthardská trať stala také cílem cestovatelů. Naplnila heslo „cesta je cíl“. Nejzajímavější úsek mezi Erstfeldem na severu a Biascou na jihu měří přibližně 90 kilometrů. Vlak ho překoná za jeden a čtvrt hodiny. Ze severu nejprve vystoupá z nadmořské výšky 472 metrů do nejvyššího místa 1 151 metrů v tunelu hluboko pod průsmykem sv. Gottharda (2 106 m n. m.), aby se na jižní straně zase hned spustil o více než 800 metrů níž.

Severní rampa je známá serpentinami okolo vesničky Wassen, jíž dominuje malý kostelík. Vlak kolem něj projede hned třikrát a pokaždé se vyhoupne o sto metrů výše. Zato pověstný spirálový tunel je zde jen jeden – 1 476 metrů dlouhý Pfaffensprungtunnel. To jižní rampa se takovými stavbami chlubí hned čtyřikrát. Fotografové milují dvojici spirálových tunelů a ramp

v jejich blízkosti nad Bodiem, kde mohou z jediného místa zachytit projíždějící vlaky ve třech různých úrovních.

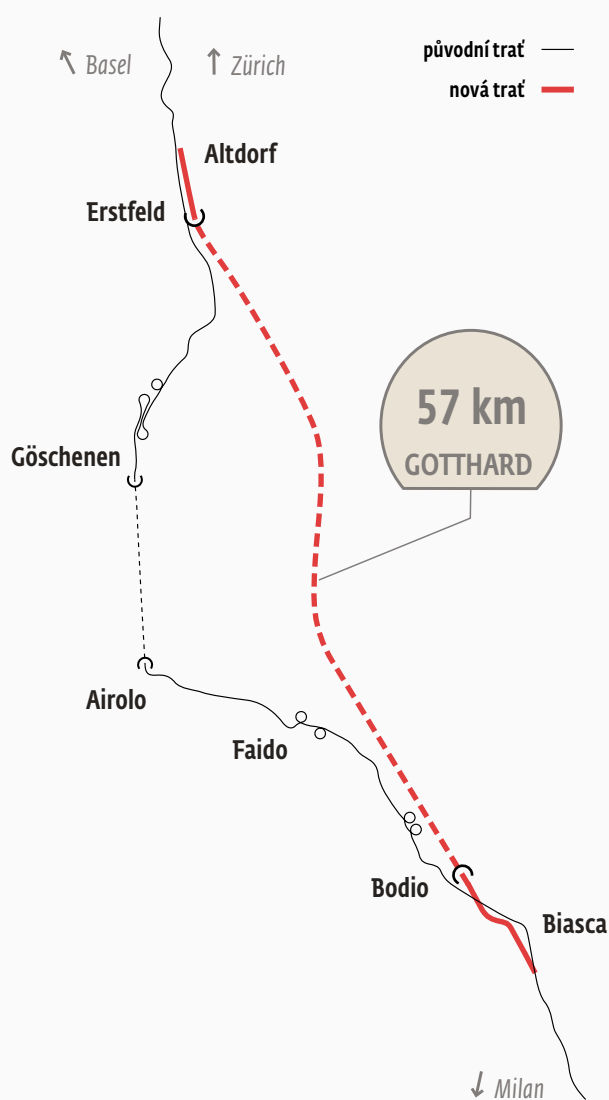
Kvůli atraktivitě trati zařadily SBB do spojů InterRegio z Curychu a Basileje do Locarna a Chiassa vyhlídkové vozy 1. třídy s velkými panoramatickými okny. Pro turisty a fotografy vznikly okolo trati vyznačené stezky s několika upravenými fotomísty. Jižní část drážní rampy z Airola do Biasci lze poznat také ze sedla jízdního kola půjčeného na nádraží přímo od SBB.





FOTO: GOTTARDO-WANDERWEG, CH (3)

Gotthard mění tvář



trů vzdáleného Wassenu. Ještě před začátkem obce je značená cesta do kopců na fotomísto Rohrbachbrücke a tady se nachází i neznačená asfaltová odbočka dolů k dálnici a k řece Reuss na dně údolí. Zde v blízkosti jednoho hospodářství najdete jeden z nejčastěji fotografovaných oblouků. Populární je také vyhlídka u kostelíka ve Wassenu. Vlaky je z ní možné sledovat několik minut, jak stoupají od řeky na strmé stráně nad vesnicí. Fotografovat odtud lze střední most přes Meiental. Z Wassenu vede ještě odbočka k fotomístu u horního mostu přes Meiental. Mně se však mnohem více líbilo na neoznačeném místě na silnici z Wassenu na Sustenpass, která leží mezi oběma zmíněnými železničními mosty.

Za Wassnem míří turistická cesta k hučícím peřejím řeky Reuss a také tam se nachází několik pěkných míst pro zachycení vlaků mezi alpskými loukami nebo se staříčkými dřevěnými seníky. Přibližně v polovině cesty mezi Wassnem a Amstegem turista překoná řeku a vystoupá vysoko nad souběžnou dálnici. Železnice tam vede na opačné straně údolí hluboko pod turistickou cestou a je na ni z mnoha míst doslova panoramatický výhled.

Cíl leží na nádraží v Erstfeldu, kde staví spoje InterRegio i regionální vlaky S-Bahn. Nachází se tam významné depo, protože se v Erstfeldu připojují a odpojují mnohé přípravní nebo postrkové lokomotivy a nadace SBB Historic tam má deponováno několik historických vozidel. Ta sice nejsou volně přístupná, ale organizace pořádá různé akce s jejich prezentací a jízdami.

V údolí z Göschenu do Erstfeldu se nachází také stará silnice, po které jezdí obvykle v hodinových intervalech místní autobusy. Výšlap je tak možné kdekoli přerušit a pokračovat do cíle právě některým z nich.

Finále na dostřel

Dnes jezdí po Gotthardbahn podstatná část dopravy mezi severem a jihem Evropy. Rychlovlaky, klasické rychlíky i různé nákladní vlaky. Ale už letos v létě má začít zkušební provoz nového základového tunelu a v prosinci se otevře pro pravidelný provoz. Definitivně má odklonit množství pravidelných spojů z horské trati do na světě nejdelšího, 57 kilometrů dlouhého tunelu. Stará horská trať zcela neutichne, ale mnohé fotografie půjde pořídit už jen výjimečně. Třeba se starými a novými rychlovlaky Pendolino nebo švýcarskými ICN, kterým se zkrátí cesta mezi Curychem a Ticinem v první fázi asi o 25 minut. Lze počítat také s tím, že na náročné horské trati ubude nákladních vlaků. Je tedy určitě nejvyšší čas se na Gotthard vypravit. ◆

Z Göschenu do Erstfeldu pěšky

Okolo severní rampy Gotthardbahn vede naučná stezka se samostatným značením. Měří 23,5 kilometru a podle autorů by ji měl člověk projít za 7,5 až 9 hodin podle toho, zda se vydá do údolí nebo do kopce. Skutečná délka chůze záleží hlavně na tom, jak dlouho vydržíte na atraktivních fotozastávkách.

Hned v Göschenu je možné zachytit výjezd vlaků z vrcholového tunelu. Množství klasičtých fotomíst se nachází v okolí pět kilome-



FIP: Ano

TIPY NA PUBLIKACE A WEBY

WWW.GOTTARDO-WANDERWEG.CH

WWW.MOJESVYCARSKO.COM

WANDERWEG GOTTHARDO, AT VERLAG,
WWW.AT-VERLAG.CH

ŠVÝCARSKO PĚŠKY A VLAKEM, PETR ČERMÁK,
NAKLADATELSTVÍ SLIM MEDIA

ŠVÝCARSKO – KRÍŽEM KRÁŽEM ŽELEZNIČNÍM
RÁJEM, PETR ČERMÁK, NAKLADATELSTVÍ KARTOGRAFIA

HISTORIE



Procházením zaprášených spisů může nezasvěcený čtenář nabýt dojmu, že dějiny drah tvoří hlavně nespočet úrazů, nehod a mimořádných událostí. Není tomu tak ale. K velké škodě dalších generací se až na pár výjimek dokumentace všedních dní, kdy se takzvaně nic nestalo, neuchovávala, a tak může obraz minulosti působit takto zkresleně.

Bizarní nehody na železnici:

CESTUJÍCÍCH

AUTOR: MARTIN NAVRÁTIL | FOTO: AUTOR

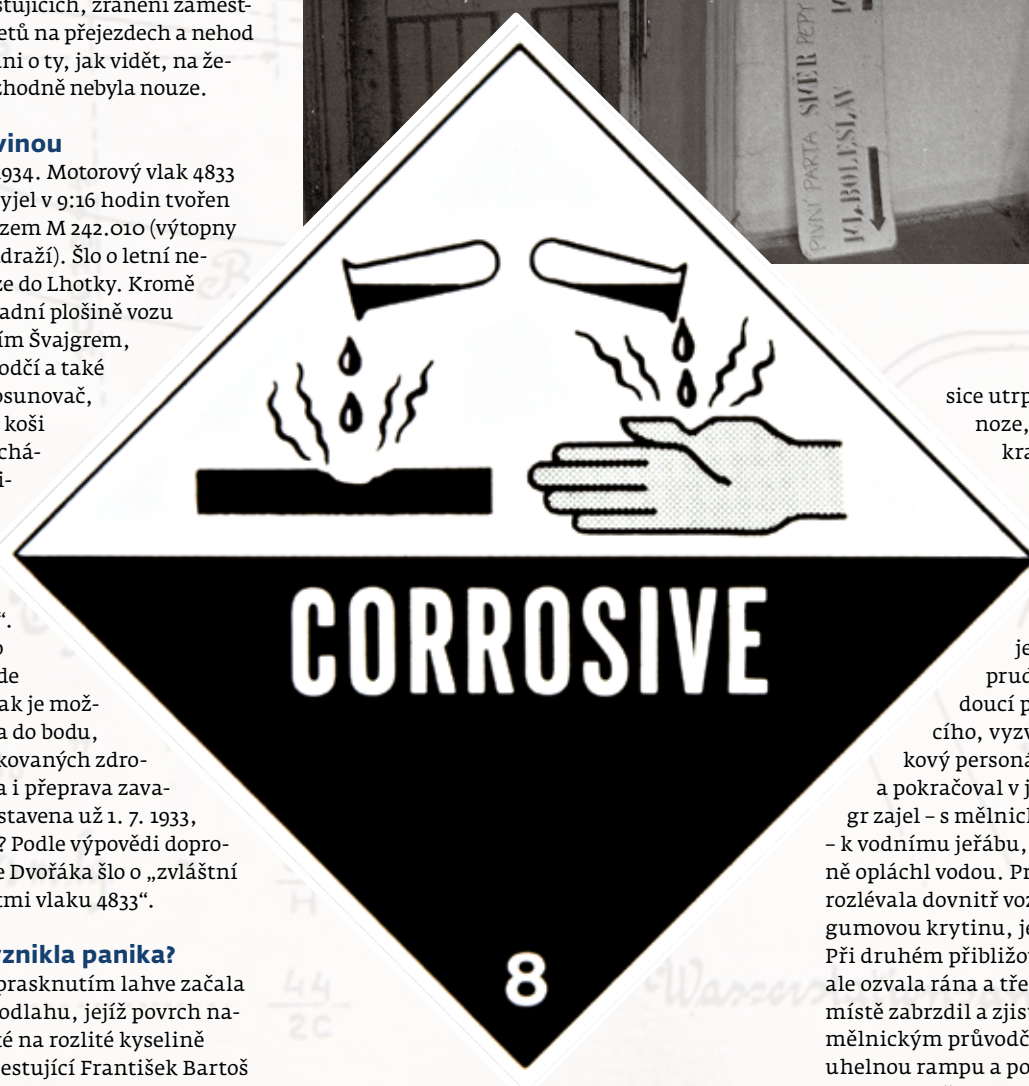
Díky jedné takové události se můžeme krátce zastavit na lokálce 076 Mělník – Mšeno, na níž se osobní vlaky po dlouhodobé výluce rozjely právě loni 13. prosince s novým jízdním řádem. Dvojí příhoda patří v „podkategoriích“ úrazů cestujících, zranění zaměstnanců, sebevražd, střetů na přejezdech a nehod mezi ty bizarnější. A ani o ty, jak vidět, na železnici v minulosti rozhodně nebyla nouze.

Na palubě se žíravinou

Stalo se to 24. 7. roku 1934. Motorový vlak 4833 z Mělníka do Lhotky vyjel v 9:16 hodin tvořen novým motorovým vozem M 242.010 (výtopny Praha-Masarykovo nádraží). Šlo o letní nedělní spoj jezdící pouze do Lhotky. Kromě deseti cestujících na zadní plošině vozu vedeného strojvedoucím Švajgrem, jehož doprovázel průvodčí a také pražský a mělnický posunovač, se vedle jiného zboží v koši vystlaném slámou nacházela zhruba osmdesátikilová láhev s kyselinou sírovou, v jiných dokumentech se uvádí též se „sírovápennou jíchou“. Zásilka byla určena do stanice Střednice. A zde jsme u velké záhady. Jak je možné, že zásilka putovala do bodu, kam podle dnes publikovaných zdrojů byla osobní doprava i přeprava zavažadel a rychlozboží zastavena už 1. 7. 1933, tedy rok před událostí? Podle výpovědi dopravčejícího posunovače Dvořáka šlo o „zvláštní vlak vedený náležitostmi vlaku 4833“.

Vznikla, nebo nevznikla panika?

Údajně samovolným prasknutím lahve začala kyselina vytékat na podlahu, jejíž povrch nalezla. O půl desáté na rozlité kyselině uklouzl šedesátiletý cestující František Bartoš ze Smíchova. Nešlo o nic vážného, poněvadž



sice utrpěl lehké zranění na pravé noze, poškodil si oděv, avšak pokračoval dál pěšky. Strojvedoucí v km 8 u Jenichova zastavil na 4 minuty a jak vypověděl do protokolu, při nehodě vznikla panika. Jiní svědci paniku popřeli, jen uvedli, že zabrzdění bylo prudší. Po zastavení strojvedoucí pomohl zdvihnout cestujícího, vyzval ostatní pasažéry i vlakový personál, aby opět nastoupili, a pokračoval v jízdě do Lhotky. Tady Švajgr zajel – s mělnickým průvodčím ve dveřích – k vodnímu jeřábu, aby interiér vozu důkladně opláchl vodou. Protože se žíravina i nadále rozlévala dovnitř vozu a leptala podlahovou gumovou krytinu, ještě jednou vše opakoval. Při druhém přiblížování ke „gránu“ (jeřábu) se ale ozvala rána a třeskot skla. Švajgr skoro na místě zabrzdil a zjistil, že dveře vozu, otevřené mělnickým průvodčím Dvořákem, narazily na uhelnu rampu a poškodily se. Výše škody činila 61,45 Kč.



Vedle motorové trakce se ve 30. letech minulého století tratí Mělník – Mladá Boleslav proháněly parní vlaky, často smíšené.

FOTO: AUTOR



O POLEPTALA KYSELINA

4



1. Jenichov, místo činu, kde se kuriózní nehoda v letním nedělním vlaku odehrála.

2. Příhoda měla pokračování v nedaleké Lhotce, kam vlak pokračoval v jízdě. Při mytí vagonu se poškodily jeho otevřené dveře.

3. Voňní jeřáb, který se stal vlaku osudným, ani uhelnou rampu ve Lhotce již nenajdeme.

4. Vlaky na lokálce z Mělníka do Mšena se po dlouhodobé výluce znovu rozjely loni v prosinci s novým jízdním řádem.

Kdo by si myslel, že se k takovému incidentu volalo četnictvo, mýlí se. Většina událostí včetně sebevražd (!) se dříve vyšetřovala bez zastavení provozu, prioritní bylo dodržet jízdní řád. A tak náš vlak 4833 po třiatřicetiminutovém dění ve Lhotce odjel plánovaně coby vlak bez čísla do Střednice a odtud po šesti minutách zpět. Ze Lhotky coby vlak 4836 odjel v 10:28 hodin zpět do Mělníka.

Skladník jednal ekonomicky

Teprve u domovských služeben byli účastníci události vyslechnuti, někteří opakovaně, protože vyšetřovacímu orgánu se nezdála spojitost

mezi prasknutím nádoby, uklouznutím muže a prudkým zastavením vozu. Z podrobných protokolů bohužel nevyčteme, proč motorový vůz vůbec jel až do Střednice. Železniční správa, tradičně v roli viníka všeho, musela zaplatit zhruba 500 korun uklouznuvšímu muži a 1 000 příjemci lahve za její rozbití. Potrestán nebyl ani mělnický skladník, který chemikálii do vozu umístil, protože tak činil z důvodu hospodárnosti, aby kyselina nemusela jet do Střednice až traťovým vozem samostatným zájezdem, a to od vlaku č. 4842.

V hradeckém obvodu se onoho roku 1934 udály i další kuriozity – za jízdy osobního vlaku 1207 mezi Čáslaví a Sedleci-Kutnou Horou vypádl otevřenými dveřmi „skotačící“ skaut z výpravy jedoucí 4. srpna z Ledče v nákladním voze řady Z1. Pikantní bylo i uklouznutí cestujícího F. O. na banánové slupce v odjezdovém podchodu libereckého nádraží o pár dní později, 14. srpna. I to se muselo pečlivě zaprotokolovat.

Tak vypadá Obecný rozkaz pro pokračování jízdy vlaku ze Lhotky do Střednice a zpět.

FOTO: ARCHIV ČD

ZAHÁJENÍ PROVOZU

- Od 1. 4. 1932 zavedena zjednodušená doprava D 9 Mělník – Mladá Boleslav
- Od 1. 12. 1932 motorizace trati
- Od 1. 7. 1933 zastavena osobní doprava na odbočce Lhotka – Střednice
- Roku 1970 ukončení nákladní dopravy do Střednice, k 1. 1. 1975 zrušení trati, 1978 snesení
- Od 1. 6. 1997 až 14. 9. 1997 dlouhodobá výluka kvůli špatnému stavu kolejového svršku

Příměstské jednotky pro dálkovou dopravu nejsou vhodné

Rád bych reagoval na článek Petra Štáhlavského InterCity v Německu získají novou tvář v podobě patra z č. 25/2015. Souhlasím se skeptickým hodnocením vozidel pro dálkovou dopravu, které koncepčně vzešly z příměstských jednotek. Můžu potvrdit, že kvalita cestování takovými soupravami je mnohem horší, než tomu bylo u tradičně koncipovaných dálkových vlaků. Hlavní nevýhody této záměny se projevují například při nasazování CityElefantů o víkendech na trati č. 090. Těžší či objemnější zavazadla je velice obtížné dostat do patra, poté, co se to povede, je není kam umístit, kromě uličky či sedadla vedle sebe. Řešením není ani vytváření odkládacích míst pro zavazadla u vstupu do vozu či v jeho středu. Nevím, jak v Německu, ale u nás máme negativní zkušenost se zloději ve vlacích, a proto bych zavazadla mimo svůj dohled nikdy neumístil. Dalším problémem tohoto typu souprav je velkoprostorové uspořádání. Zvyšuje hluk, který bohužel řada cestujících vytváří. Velkoprostorové soupravy nenabízejí o mnoho větší komfort než autobus. Přimlouval bych se proto za zachování tradiční koncepce dálkové dopravy, stejně jako za zachování oddílového uspořádání interiéru vozů. **HANUŠ NYKL**

Pozor na otevírání dveří v nových velkoprostorových vagonech

Tak se konečně objevily! Ptáte se kdo nebo co? Přece nové vagony řazené v rychlíkových soupravách Praha – Nymburk – Hradec Králové, event. až Trutnov hl. n. Zatím sice pouze v podobě jednoho vozu, který je při cestě z Prahy řazen za lokomotivu, při cestě opačným směrem pak na konci vlaku. Ocenil jsem to prakticky okamžitě, a to nejen novotou vonícímu interiéru ale hlavně pro dostatek místa na nohy. Jako každá novinka má i zařazení nových vozů nedostatky. Při mé první cestě z Prahy domů do Lysé nad Labem v tomto voze jsem chtěl vystoupit. Dveře ve směru jízdy vpravo však zakrývali dva cestující. Ve směru vlevo se rozsvítilo zelené světlo odblokování dveří. Otevřel je tedy a spatřil tři koleje. Ihned mi bylo jasné, že vlak zastavil jako obvykle u druhého nástupiště, levé dveře jsem zavřel a vystoupil na správné straně. Oznámil jsem to průvodčí. Odpověděla mi, že v případě řazení pouze jednoho nového vozu v soupravě blokování dveří nefunguje. Později mi bylo řečeno, že blokování dveří nefunguje pouze tehdy, jestliže je vůz na konci vlaku. Domnívám se, že tento potenciálně nebezpečný nedostatek by šel snadno napravit v hlášeních vlakového rozhlasu před příjezdem do příslušné stanice. **VÍT FURST**

Poděkování za pokus o záchranu lidského života naší cestující

Na konci roku jsem prováděla kontrolní činnost ve vlaku EC 125 v úseku Olomouc hl. n. – Hranice n. M. Po odjezdu z Olomouce mi sdělila vlakvedoucí tohoto spoje Lenka Prokopová, že volala záchranou službu do Hranic na Moravě pro cestující, které se udělalo nevolno. Po chvíli mi telefonovala znovu s prosbou, abych ji doprovodila do oddílu, neboť se dotyčné paní přitížilo. Stav cestující se ale nelepšil. Po chvíli se navíc zhoršil a průvodčí Jiří Pěnička se ji snažil oživit masáží srdce. Po příjezdu do Hranic na Moravě už na nástupišti čekal výpravčí a lékař záchrané služby, který bohužel již mohl pouze konstatovat úmrtí cestující. Vlaková četa informovala ostatní pasažéry vlakovým rozhlasem o zpoždění cca 30 minut kvůli zásahu zdravotníků. Musela být přivolána i policie. Do jejího příjezdu vlakvedoucí a průvodčí prošli celou soupravu a ještě jednou cestujícím vysvětlovali důvod komplikací. Informovali vlakovým rozhlasem o zpoždění, vyhledávali zákazníkům, kteří mohli využít jiné vlaky, náhradní spojení a vystavovali zpožděny. Vše prováděli zcela profesionálně, bez zbytečného stresu. Velmi si vážím jejich přístupu a nasazení. **PETRA KLOKNEROVÁ, 1. oddělení kvality a kontroly**



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

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

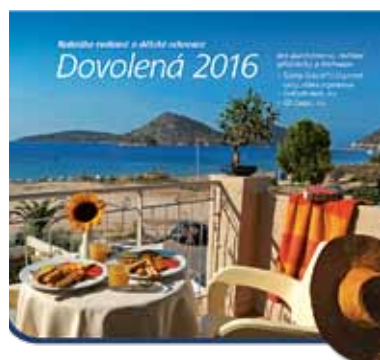
Plzeňský kraj chce mít v roce 2019 na tratích devět nových elektrických souprav nakoupených za evropské peníze. Přijdou na téměř 1,1 miliardy korun a mají jezdit na trati Plzeň – Nepomuk – Horažďovice. Pořídil by je dopravce, který bude mít s krajem smlouvu na zajištění dopravní obslužnosti. Řekli to náměstek hejtmána Jaroslav Bauer (ČSSD) a Marcela Benediktová z firmy POVED, Plzeňského organizátora veřejné dopravy. Kraj s dopravcem budou usilovat o dotace z operačního programu Doprava II, v němž bude pro všechny regiony 11 miliard korun na nové regionální železniční vozy. „Potřebujeme na budějovickou trať devět souprav, což představuje jednu miliardu a necelých 100 milionů Kč. Zabezpečí kompletní provoz (osobních a spěšných vlaků) na trati Plzeň – Horažďovice,“ uvedl Bauer. Dotaci, která má činit až 85 procent ceny vozu, si vezme dopravce, s nímž bude mít kraj smlouvu. **ČTK 30. 12. 2015**

Namísto dvou a půl hodiny pouhých 60 minut. Tak radikálně by se mohla zkrátit cesta vlakem z Prahy do Brna, pokud Česko vybuduje vysokorychlostní železniční trať pro rychlost 350 kilometrů v hodině. Podle evropského plánu má být spojení vedoucí přes Vysočinu hotové do roku 2050. A čeští cestující by se mohli dočkat i dalších vylepšení. Jízda vlakem z Plzně nebo z Ústí nad Labem do metropole by zabrala pouhou půlhodinu. Jen o málo déle by trvala cesta z Brna do Ostravy. V Česku však zatím výstavba rychlých vlakových spojení v podstatě nezačala. Určitý krok k rychlejší jízdě po kolejích se odehrál v případě trati Brno–Ostrava. Ministerstvo dopravy rozhodlo o modernizaci její části, konkrétně spojení mezi Brnem a Přerovem. Ovšem jen pro rychlost 200 kilometrů za hodinu. Přestavba za 35 miliard má být hotová v roce 2025. **EKONOM 14. 1. 2015**

České dráhy mohou prodat pozemky u Masarykova nádraží v centru Prahy, na kterých chce společnost Penta postavit administrativní budovy. Převod 10 000 metrů čtverečních za zhruba 235 milionů korun schválila dozorčí rada ČD. Dohoda mezi developerem a Českými drahami by měla být podepsána do konce ledna. Plánovaná výstavba by podle drah neměla ohrozit stávající provoz nádraží ani chystané železniční spojení na pražské letiště. Současných 10 000 metrů čtverečních je jen začátkem. Penta chce od drah odkoupit pozemky přesahující plochu 22 000 metrů čtverečních. Kromě lokality podél ulice Na Florenci pak ještě pozemky na opačné straně magistrály a také pozemky sousedící s nedalekým areálem České pošty. Celkem jde o prodej pozemků za zhruba 600 milionů korun. S předběžným prodejem obou zmíněných pozemků dozorčí rada ČD také souhlasila. **ČTK 6. 1. 2016**

Den před Silvestrem rozhodli šéfové Českých drah o tom, že podají trestní oznámení kvůli prohrané arbitráži se Škodou Transportation o dodávku lokomotiv. Dopravce pak 4. ledna požádal Vrchní státní zastupitelství v Praze o prošetření postupu rozhodců, kteří měli spor na starosti. „Podali jsme podnět k prošetření možného spáchání trestného činu,“ potvrdil mluvčí drah Radek Joklík. V arbitráži šlo o tři roky starý spor týkající se zpožděné dodávky lokomotiv řady 380, v němž obě strany požadovaly miliardové částky. Škoda Transportation tvrdí, že předání zpozdila hlavně změna norem v roce 2008, která firmu donutila pozměnit vývoj stroje. ČD v roce 2011 nezaplatily splátku 208 milionů – nechaly si je jako rezervu pro případ, že by jim Škoda nezaplatila penále za prodloužení. Záležitost, v níž jde o vyplacení více než miliardy korun strojárně, se posouvá z obchodního sporu do trestního rovinu. **LN 8. 1. 2016**

NABÍDKA ČD TRAVEL



Dotovaný katalog léto 2016

Katalog pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky najdete na stránkách www.cdtravel.cz pod odkazem „Pro zaměstnance SŽDC a skupiny ČD“. Zde je i aktuální obsazenost.



Slovensko – Orava hotel Studnička

Klidná dovolená ve vyzkoušeném hotelu s domácí kuchyní. Termíny 18. 6.–17. 9. 2016, pokoje 2–4 lůžkové s vlastním soc. zař. a balkonem, cena po dotaci od 2 650 Kč za osobu a 7 nocí s polopenzí, pro klienty 55+ slevy, děti 3–15 let



Švýcarsko – Léto v Bernských Alpách

Poznávací zájezd

Termín zájezdu je 19.–24. 7. 2016. Cena 5 990 Kč zahrnuje 4x místenku, 3x nocleh se snídaní, služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou dopravu, místní dopravu – lanovky, loď, autobus, případnou úschovu zavazadel a pojištění. Za příplatek jsou lehátka T6 (T4) Wien – Zürich – Wien.

ČD travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz
provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861 | provozní doba: 1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h,
sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



Vyberte nejlepší fotku kalendáře ČD 2016

Hlasujte na webových stránkách calendar2016.cd.cz
od 11. ledna do 31. března 2016.

Máte pouze jeden hlas, který můžete uplatnit. Pro prvních 5 hlasujících jsou připraveny knižní odměny. Každý dvacátý pak obdrží propagační materiály ČD.



<http://calendar2016.cd.cz>

INZERCE



CK Kysuca Tour

CK Kysuca Tour ponúka letné dovolenky so zľavou 850 Kč z ceny sezónnych pobytov a dieťa do 3 rokov zdarma.

13/14-dňové zájazdy do ČIERNEJ HORY – Sutomore

Ubytovanie: **vila Carski Konak** s raňajkami v cene 7 700 Kč alebo s polpenziou v cene 9 450 Kč NA OSOBU. Privát Margo s možnosťou varenia v cene od 2 500 Kč na osobu/7 nocí. Ubytovania sú klimatizované, TV, balkón, internet, 200 m od mora.

13/14-dňové zájazdy do ALBÁNSKA – Shengjin

Hotel President**** s raňajkami, lehátka a slnečník, priamo na pláži, izby s klímou, TV, internet+balkón. Cena na osobu: od 5 500 Kč/7 nocí, od 9 150 Kč/10 nocí a od 9 750 Kč/11 nocí.

Uvedené ceny sú bez dopravy, lehkotkové vozne sú rezervované z Budapešti.

Bližšie informácie: www.ck-kysucatur.sk alebo želez. telefón 900/421/930/6757 príp. mobil: 00421/908 219442 alebo emailom: info@ck-kysucatur.sk

KAM JET



Za Popelkou na zámek Moritzburg

Do neděle 28. února je na zámku Moritzburg k vidění nově koncipovaná výstava o česko-německé filmové pohádce *Tři oříšky pro Popelku*. Všechny doprovodné texty jsou jak v německém, tak i českém jazyce. V deseti zámeckých komnatách si můžete prohlédnout věrně zobrazené filmové scény. Vystaveno je na sto exponátů z legendárního pohádkového filmu včetně pěti plesových šatů nebo třeba originální paruky zlé macechy. Každý návštěvník získá lískový oříšek, který může na konci expozice vhodit do automatu na splnění přání. Výstava je otevřena denně kromě pondělí od 10 do 17 hodin, za vstupné zaplatí dospělí 8 euro, děti 4 euro. Milovníci železniční nostalgie jistě přivítají, že se do Moritzburgu mohou svěřit i historickou úzkokolejkou Lössnitzgrundbahn. Jezdí z Radebeulu (Ost), kam vás z Drážďan dopraví linka S1 rychlodráhy S-Bahn.

Nejbližší železniční stanice: Moritzburg

FOTO: JAROMÍR KOMÁREK



DO 28. ÚNORA 2016



AKCE PRODLOUŽENA

Do Království železnic za 50 korun

Pokud pojedete vlakem do Prahy a koupíte si v pokladně ČD místenku, můžete zároveň požádat, aby vám k místence prodali také Poukázku Království železnic. Stojí pouze 50 Kč a v Království železnic na pražském Smíchově vám ji vymění za plnohodnotnou vstupenku (běžné vstupné stojí 260 Kč). Tato akce, která původně měla platit pouze do konce října loňského roku, byla pro velký zájem prodloužena. V Království železnic si můžete prohlédnout nejen fascinující modelová kolejiště, na nichž najde pozorný návštěvník i scény ze známých českých filmů, jako jsou například *Slavnosti sněženek*, *Vrchní prchni*, *Hoří má panenko* nebo *Jáchyme, hoď ho do stroje*. Expozice zahrnuje také klidové zóny, kde lze relaxovat na sedačkách ze soupravy City Elephant a nově byly doplněny také interaktivní kokpity lokomotivy 141 (Bobiny) a nejoblíbenější pražské tramvaje typu T3.

Nejbližší železniční stanice/zastávka:
Praha-Smíchov/Praha-Smíchov Na Knížecí

FOTO: ARCHIV KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC

Hlinecké chaloupky s maskami

V centru Hlinska stojí malebné roubené chaloupky, pro něž se vžilo označení *Betlém*. Nedávno se tyto historické objekty dočkaly potřebných oprav a po památkové rezervaci byly rozmístěny informační panely, z nichž se dočtete, jaké stavby se na Betlémě stavěly, jaká byla jejich výzdoba nebo kdo v nich žil. Absolvovat můžete také prohlídku s průvodcem. V rámci ní navštívíte tři domky s dílnami lidových řemeslníků a *Pickův dům*, kde se konají tematické výstavy. Určitě si kupte vstupenku i do Expozice masopustních občůzek a masek z Hlinska, která je k vidění ve větším roubeném domku č. p. 362. V domku č. p. 561, který snadno poznáte podle růžové fasády, se nachází turistické informační centrum. V jeho podkroví si můžete prohlédnout interaktivní výstavu s názvem *Příběh dřevěné panenky*, která seznamuje s historií výroby dřevěných hraček na Hlinecku.

Nejbližší železniční stanice: Hlinsko v Čechách

FOTO: SOUBOR LIDOVÝCH STAVEB VYSOČINA



PO CELÝ ROK 2016

Ďáblova bible v Letohrádku Mitrovských

V brněnském Letohrádku Mitrovských bude od 3. února do 3. dubna vystavena mistrovská maketa *Ďáblové bible*, kterou vytvořil přední český umělecký knihař Jiří Fogl ze Žamberka. Maketa je rozměrově i váhově stejná jako originál, který je uložen v Královské knihovně ve Stockholmu. Výroba makety trvala Jiřímu Foglovi a jeho spolupracovníkům asi 500 hodin. Dílo neobsahuje všechny stránky jako originál. Švédové totiž povolili okopírovat jen třetinu knihy, chybějící stránky tak doplňují bílé archy. I tak ale cena makety převyšuje 350 tisíc korun. Maketa *Ďáblové bible* je ústředním exponátem výstavy přibližující vývoj knižní kultury, na níž nebudou chybět ani další kuriozity včetně nejdelší knihy na světě – obřího leporela *Dějiny udatného národa českého*. Pokud do Brna přijedete vlakem a prokážete se v Letohrádku Mitrovských jízdenkou ČD, získáte slevu 20 procent na vstupné.

Nejbližší železniční stanice: Brno hl. n.

FOTO: SOUBOR LIDOVÝCH STAVEB VYSOČINA

OD 3. ÚNORA 2016

