

Železničář

4. ÚNORA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



3

ROČNÍK XXIII

zeleznicar.cd.cz | www.cd.cz/facebook

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo



10-11 TÉMA

Rychlovlak z ČKD. V pražském Zličíně se v roce 1998 měla rozjet výroba prvního českého rychlovlaku. Proč nikdy nevyjel?

14 ZAHRANIČÍ

Slovensko modernizuje park vozidel. Slovenský dopravce přitom ale musí uvažovat ve **dvousystémové dimenzi**.

16-17 RECENZE

Novinky na knižním trhu. Jaký titul si vyberete do své knihovny?



18-19 CESTOPIS

Rozporuplný **Írán**. Země s tradicí dlouhou jako lidstvo samo, v současnosti ovšem zároveň také jeden z největších strašáků. Jaká je ale tato islámská republika doopravdy?

20-21 HISTORIE

30 let moderních vozů v Česku. V roce 1986 se u nás v oblasti kvality parku osobních vozů začalo blýskat na lepší časy. První vlašťovkou byl expres Progress, na kterém začaly jezdit komfortní vozy z NDR.



Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a.s., nář. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Václav Rubeš | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Zdeněk Ston | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Jakub Smetana | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nář. 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



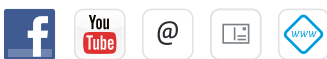
SLOVO ÚVODEM

Letošní rok rychle ukrojil svůj první měsíc. Národní dopravce naplňuje záměry pro rok 2016, ale i postupně uzavírá ekonomiku a statistiky roku minulého. Podle prvních neoficiálních výsledků přepravily České dráhy vloni takřka stejný počet cestujících jako v roce 2014. To je vzhledem k masívním výlukám, jež na dopravní infrastrukturu probíhaly, velký úspěch. Jsme rádi, že negativní dopady velmi složité provozní situace roku 2015 jsou ve velké části již minulostí a že závažné provozní problémy s tím spojené výrazněji nezasáhly do přízně našich zákazníků. S vědomím, že při trvalé výlukové činnosti bylo nasazováno po celé republice za vlaky ČD několik stovek autobusů náhradní dopravy denně, musíme především našim zákazníkům poděkovat za trpělivost, shovívavost a hlavně věrnost. Děk patří i provozním zaměstnancům, kteří hájili barvy národního dopravce svým aktivním přístupem k cestujícím, mnohdy i při neočekávaně prodloužených směnách, jež si výluky vyžádaly.

Významným faktorem, který negativně ovlivnil ukazatele osobní dopravy roku 2015, byla také podzimní uprchlická krize. Do té doby se výrazně rostoucí zájem o přepravu zejména do Rakouska a Maďarska bohužel v poslední třetině roku 2015 postupně propadal, nicméně i tak skončí výsledky mezinárodní přepravy mírně nad plánem.

České dráhy mají již schválený Podnikatelský plán pro rok 2016 a výsledky osobní dopravy jsou pro nás alfou a omegou. O přízeň cestujících budeme nadále bojovat a máme pro to slušně nakročeno. Podle plánu nasazujeme soupravy InterPanter, tentokrát už na linku Brno – Česká Třebová – Praha. V běhu jsou další aktivity vedoucí ke zkvalitnění služeb zákazníkům, a to jak v oblasti modernizace vozového parku, tak při řešení doprovodného servisu. Sem patří úpravy odbavovacího systému, e-Shopu a dalších aplikací, jakož i obměna odbavovací techniky, včetně nové In Karty. V březnu začne opět jezdit ČD Bus do Krakova a v dubnu naběhne do další sezony ČD Bike. Rozšíříme počet našich směnárů a připravujeme i novinky věrnostního systému. Zahajujeme prodej sezonních jízdenek do našich letních destinací a již nyní probíhají jednání k přípravě jízdního řádu mezinárodní dopravy pro rok 2017, kdy chceme nabídnout i letoviska, která nejsou ve stávající nabídce národního dopravce. Snad budou naše jednání s partnery úspěšná. Pravdou je, že ne vždy však můžeme náš úspěch stoprocentně ovlivnit. V lecčems jsme závislí na našich dodavatelích, a o to více jsme pak zklamáni, že jejich nekvalitní prací nebo nedodržováním smluvních harmonogramů jsou České dráhy vystavovány oprávněné kritice zákazníků či smluvních partnerů. Je nezájímá, kolik si pak naúčtujeme penále nebo jaká je výše smluvní pokuty. V danou situaci nedostali očekávanou službu nebo její kvalitu a od toho je už jen krůček k myšlenkám na změnu dopravce... My to dobře víme, ale mnozí naši dodavatelé si to stále neuvědomují nebo uvědomit nechťejí. Tady nás čeká ještě velký kus práce.

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Snímek RegioPantera jedoucího z Letiště Leoše Janáčka do Ostravy nám poslal **Vítězslav Klozík**. Tunely jako korálky na nitě, tak nazval svůj snímek **Jaroslav Marklík**.



Michal Štěpán

Člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu

KALEIDOSKOP



Okresní soud v Novém Jičíně začal 27. ledna řešit tragickou srážku kamionu s Pendolinem ve Studénce na Novojičínsku. Loni v červenci při nehodě zemřeli tři lidé, dvě desítky dalších utrpěly zranění. Na lavičce obžalovaných usedl polský řidič kamionu Slawomir Wojciech Sondaj, kterému hrozí až 10 let vězení. Nepopřel, že na železniční přejezd 22. 7. vjel na červenou. Obhajoval se ale tím, že závory byly stále zdvižené. Od srážky je ve vazbě. (RED)

Soud řeší tragickou srážku Pendolina s kamionem

Pozemky u Masarykova nádraží získala Penta

České dráhy podepsaly smlouvu o prodeji pozemků v okolí pražského Masarykova nádraží s investiční společností Penta Investments. Dohodu o prodeji 10 000 metrů čtverečních za 235 milionů korun začátkem roku schválila dozorčí rada. Platbu mají ČD obdržet do dvou měsíců. Penta chce v rámci projektu Masaryk Station Development vybudovat za miliardy korun takzvaný Central Business District. Přirovnává ho k londýnské City. Stavět by se mělo ve třech lokalitách v okolí nádraží. První blok budov by měl podle plánů vzniknout v ulici Na Florenci naproti obchodnímu centru Florentinum, které společnost dokončila v roce 2013. Součástí dohody je podle developerské společnosti i oprava nádražní budovy Masarykova nádraží, do které se Penta zavázala investovat 135 milionů korun. (RED)



Lovci padělků dostali ocenění



České dráhy ocenily zaměstnance zákaznického personálu, kteří loni odhalili padělků mezinárodních jízdenek. Oproti

předchozímu roku jich zadrželi dvojnásobek. Ocenění byli Jan Kopecký, Petr Skuhrový, Dita Darmovzalová a Petr Hrouda, který také obdržel dárek za to, že byl napaden během služby. Setkání oceněných se specialisty odboru obchodu os. dopravy a ředitelky OJ ZAP se zúčastnil a ceny předal člen představenstva ČD Michal Štěpán. (RED)

Na hokeji fandili i příznivci facebooku



Extraligový zápas mezi hokejovou Spartou a Olomoucí sledovali v závěru měsíce i zaměstnanci Českých drah. Kromě nich do pražské O2 Arény přišla více než dvacítká fanoušků našeho facebookového profilu. Pro ně dopravce připravil soutěž, v níž museli pod příspěvkem zareagovat jistou slovní formulkou. Třináctku nejrychlejších „lajkerů“ ČD odměnily dvěma vstupenkami na zápas. Fandili hlavně zaměstnanci ROC, ZAP a DKV Praha a Olomouc. Dvě stovky výherců získaly triko. (HOL)



Na Moldavu prvně v historii zavítal Žralok

Cestování vlakem v Krušných horách v únoru zpestří unikátní jízdy moderní soupravy RegioShark, zvané též Žralok. Poprvé se na trati plně tunelů a mostů nad Moldavou vlak objevil 1. a 2. února, znovu vyrazí o čtrnáct dní později, 15. a 16. února. Mimořádnost celé akce podtrhuje fakt, že se jedná o přímý spoj z Ústí nad Labem, vedený na vrcholky Krušných hor přes Teplice. Na Moldavu dosud podobná souprava nikdy nejela. (RED)



ČD třetí nejčastěji zmiňovanou firmou

Národní dopravec byl v roce 2015 třetí nejčastěji zmiňovanou společností na tuzemských zpravodajských serverech. Vůbec nejcitovanější firmou se loni stal německý Volkswagen, následovaný další automobilkou Škoda Auto. České dráhy zaujaly i 4. místo v žebříčku TOP 10 podniků s nejvyšším počtem pozitivních zpráv, jemuž vévodí Škoda Auto. Na konto Volkswagenu zaznělo také nejvíce negativních informací. Vyplynulo to z analýzy Media Tenor, která sledovala hlavní zpravodajské servery. (RED)



Šéfové ČD a DB jednali v Berlíně

Nejen společným projektem linky Praha – Berlín – Hamburk se zabývali 27. ledna představitelé ČD a DB. Šéf DB Rüdiger Grube diskutoval s předsedou představenstva ČD Pavlem Krtkem (oba na snímku) a členem představenstva Romanem Štěrbou o společných projektech. Zaměřili se i na budoucnost spojení Prahy a Mnichova, které je nekonkurenceschopné. Jízdní doba z Prahy do Mnichova činí 5 hodin a 45 minut až 6 hodin, autobusy IC BUS zvládají cestu za 4 hodiny 10 minut. (RED)

Na expanzi do zahraničí jsme připraveni

Letošní rok bude pro dceřinou společnost Českých drah ČD Cargo nesmírně důležitý. Firma připravuje řadu novinek, chystá se na nákup nových lokomotiv a také na uskutečnění nových přeprav. Na co vše se nákladní dopravce zaměří, jsme se zeptali předsedy představenstva ČD Cargo Ivana Bednárika.

AUTOR: MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Jaké nejdůležitější úkoly letos firmu čekají?

Strategickým cílem ČD Cargo pro tento rok je přinejmenším udržet stávající podíl na trhu železniční nákladní dopravy v České republice. Posílit roli ČD Cargo chceme i v případě tranzitu zboží přes naše území a aktivní obchodní politikou hodláme přetáhnout nové zboží ze silnice na železnici. To se týká zejména segmentu jednotlivých vozových zásilek, kde jsme pro letošní rok připravili zajímavé akční nabídky. Více se také zaměříme na nové zákazníky v rámci střeoevropského regionu. Kromě teritoriální působnosti pak hodláme rozšiřovat i nabídku našich služeb. To vše samozřejmě vyžaduje nemalé investice jako například rozsáhlou obnovu vozidlového parku, včetně pořízení nových interoperabilních lokomotiv schopných provozu na evropské železniční síti.

Nově by měl vzniknout i takzvaný fleet manager, který bude vrcholově koučovat celý vozidlový park dopravce ČD Cargo. Co si od toho slibujete?

Od letošního 1. ledna nebyla zřízena pozice fleet managera, ale vznikl Odbor hospodaření s kolejovými vozidly, kam byly převedeny aktivity související s nájmy a pronájmy vozů. Další činnosti, jako je například zkvalitnění dirigování vozů, budou ještě pravděpodobně následovat. Od nově vzniklého Odboru očekávám optimalizaci klíčových kapacit, tedy vozů a později i lokomotiv, a následně zefektivnění jejich využití. Cílem má být snížení celkových finančních nákladů a nastavení klíčových ukazatelů hospodaření včetně nákladovosti jednotlivých řad nákladních vozů a určení strategie skladby vozidlového parku společnosti.

Jak se vyrovnáváte s minimálně desetiletým podfinancováním celé společnosti ČD Cargo?

Těto situace jsme si vědomi a už jsme ji začali aktivně řešit. Kromě třiatvacesti lokomotiv, které jsme odebrali od Českých drah, nyní probíhá výběrové řízení na pořízení zcela nových lokomotiv, které by měly být schopny jezdit zejména v sousedních zemích, ale také například i v Rumunsku. Modernizace naší flotily je zcela pochopitelně klíčová pro plánovanou expanzi ČD Cargo do zahraničí.

Vaší snahou je vrátit na koleje nejen jednotlivé vozové zásilky, ale pochopitelně zvýšit

tržby a zefektivnit hospodaření celé firmy. Co je třeba udělat?

Prioritou je udržení tržního podílu v segmentu ucelených vlaků. To bude obnášet nejen retenční obchodní politiku ve vztahu ke stávajícím zákazníkům, ale i agresivní oslovování nových potenciálních zákazníků, a to i v segmentech, pro které železnice není právě tradiční formou přepravy. Zaměřovat se budeme i nadále na moderní způsoby přepravy, například prostřednictvím kontejnerů Innofreight. Na druhé straně počítáme se snížením fixních nákladů, abychom se svou nákladovou strukturou ještě více přiblížili ostatním dopravcům. Přeprava ovšem není jen cena, ale také kvalita. A právě nad jejím dodržováním bdí nově zřízené Zákaznické centrum, jehož primárním posláním je zkvalitnění komunikace se zákazníky či zlepšení jejich informovanosti o průběhu přeprav.

Co by se muselo udělat pro to, aby se přeprava zboží ve větší míře přesunula na železnici? Je to jen otázka nákladů na dopravní cestu?

Především by se manažeri firem, které poptávají přepravu zboží, nesměli chovat jako v rozvojové zemi a neměli by rozhodovat pouze podle nabízené ceny. Vůbec je nezajímají například dopady jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí. To je obecně problém celé střední Evropy, snad s výjimkou Rakouska, kde si nechtějí ničit krajinu exhalacemi ze silniční dopravy. Existuje také možnost pomoci přepravě jednotlivých vozových zásilek formou dotace obnovy vozového parku s využitím evropských peněz či formou levnější nafty. To je něco, co některé státy využily. Samozřejmě se dá očekávat, že se ohradí silniční dopravci s tím, že je to diskriminační opatření. Na druhou stranu nevím o tom, že by silniční doprava platila příspěvky na obnovitelné zdroje energie, přitom je železniční dopravci platit musí. Tam zase můžeme upozorňovat na diskriminaci my. A další věcí je samozřejmě zpoplatnění infrastruktury. My jako železniční dopravce platíme za každý metr kolejí, ale

„ Naší prioritou do budoucna je především udržení tržního podílu v segmentu ucelených vlaků. To bude obnášet nejen retenční obchodní politiku ve vztahu ke stávajícím zákazníkům, ale i agresivní oslovování zcela nových potenciálních klientů.“



silniční dopravci jen na dálnicích a některých dalších vybraných komunikacích. To je dlouhodobý vážný problém, jehož řešení se v budoucnu nevyhne. Pokud silniční doprava neplatí za regionální silnice, proč za regionální tratě musí platit železniční doprava? Čekáme také na novelu Zákona o drahách, která by měla upravit rozdělení drah na veřejné a neveřejné. Toto rozdělení dnes výrazně deformuje konkurenční prostředí a mnohdy koncové zákazníky odradí od realizace přeprav po železnici. Očekáváme i vznik nezávislého regulátora železničního trhu.

IVAN BEDNÁŘIK

Po dokončení gymnázia ve Zlatých Moravcích začal studovat NSW Business College v australském Sydney. Od roku 1995 působil v manažerských pozicích několika společností, které se zabývají obchodem a expedicí, naposledy jako člen představenstva a obchodní ředitel Express Group, a. s. V listopadu roku 2014 byl ustanoven členem představenstva ve společnosti ČD Cargo, na jehož úvodním zasedání byl zároveň zvolen jeho předsedou.

Vzhledem k tomu, že máte zkušenosti ze zahraničních firem, určitě vnímáte rozvoj trhu železniční nákladní dopravy v okolních státech, potažmo v celé Evropě. Jaký je váš pohled na okolní státy a přístup k vzájemné spolupráci?

ČD Cargo je největším nákladním dopravcem na železnici v České republice a zároveň patří mezi pět největších železničních operátorů v rámci celé Evropy. Tuto pozici hodláme udržet, proto počítáme se vstupem na nové trhy. K tomu chceme využít především potenciálu společností s naší kapitálovou účastí. Proces expanze a nabízení našich služeb v zahraničí byl ostatně zahájen již v roce 2015 a první výsledky se již dostavily. Za loňský rok například naše polská dceřiná společnost Koleje Czeskie přepravila v Polsku přes tři sta tisíc tun zboží na vlastní licenci, přičemž v posledním čtvrtletí to bylo okolo dvě stě tisíc tun. V roce 2014 to byla téměř nula, takže kladné výsledky se jednoznačně dostavují.

Jak se daří skloubit vaše pracovní tempo se soukromým životem?

Před třemi lety jsem dostal podobnou otázku od redaktora jiných firemních novin. Odpověděl jsem jednoduše. Jakmile člověk nemá rodinné zázemí, tak musí v práci časem vyhořet. Dnes mi na rodinu a koníčky bohužel zůstává tak třetina času. Jinými slovy řečeno, mám na všechno, co mi dokáže dobít baterky, tak 8 hodin týdně, obvykle v neděli. Skloubit hony, rybaření, rodinu a synův hokej je někdy těžší než vysvětlit plnění plánu někomu, kdo neví, jaký je rozdíl mezi Zátokem a Esem. Celých 20 let jsem se nezastavil, takže to potřebné dobíjení baterek zatím zvládám.

Invaze InterPanterů na linku R19 odstartovala

Zásadní změny doznává rychlíková linka R19 z Brna do Prahy. Ve středu 27. ledna na ni vyjela poprvé s cestujícími dvousystémová jednotka InterPanter národního dopravce. Právě tyto zbrusu nové jednotky zanedlouho na této trase nahradí klasické soupravy. Především obyvatelé a návštěvníci Blanenska, Svitavska a Ústeckoorlicka tak poprvé získávají nízkopodlažní rychlé spojení s hlavním městem, což s povděkem kvitují i starostové dotčených měst.



AUTOR: MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Rychlíkové jednotky InterPanter řady 661 na Moravě od loňského roku již zdomácněly. Moderní vlaky plně zabezpečují rychlíkovou vozbu na lince Brno – Břeclav – Přerov – Olomouc a nyní se nově vydávají z Brna do Prahy, prozatím na páru rychlíků 872 a 869. Jednotky navíc zabezpečují navazující spoje vla-

ků 914 a 915, které jsou vedeny v trase Šumperk – Olomouc – Prostějov – Brno. Postupně nahradí všechny dosluhující staré „koženkové“ soupravy. Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu, který se první jízdy osobně zúčastnil, zdůraznil přednost první nízkopodlažní rychlíkové jednotky Českých drah. „Díky nízké podlaze do vlaku snadno nastoupí maminky s kočárky, imobilní

cestující na invalidním vozíku nebo senioři. Stranou nezůstanou ani cyklisté, kteří mají na kola v InterPanterech vyhrazená místa pro jejich uložení. Klimatizované vlaky mají také wi-fi připojení k internetu a časem počítáme ještě s automaty na občerstvení,“ řekl Štěpán.

První cestující byli nadšení

Cestující ČD letos zažijí jednu z největších změn kvality rychlíkových spojů od roku 1989. V rámci obnovy budou během prvního pololetí letošního roku na rychlíkové lince z Brna do Prahy přes Českou Třebovou nahrazeny staré vozy z minulého století celkem osmi moderními jednotkami InterPanter. „Oceňuji rozkládací stoly, na které se dá pohodlně rozložit počítač a případně studijní materiály, a také klimatizovaný a čistý interiér včetně prostorných toalet. V posledních pěti letech jsem pobývala v Německu, kde jsem si navykla na vysoký standard cestování a musím uznat, že tento vlak se neliší od těch německých,“ projevila uznání jedna z prvních cestujících Ludmila Vojtková.

Domovem InterPanterů se stanou brněnské Maloměřice

Vrchní přednosta DKV Brno František Kozel potvrzuje, že na „pražskou“ linku vyjela poprvé pětivozová jednotka 661.105, která bude na tuto trasu nasazována stabilně. Jako rezerva zatím slouží „sto šestka“ převzatá 25. ledna, ke které do konce března přibudou další čtyři pětivozové vlaky a dodávky uzavřou do konce dubna ještě dvě třívozové jednotky řady 660. „Do poloviny června bychom rádi linku R19 obsluhovali v maximální možné míře InterPantery. Brno se tak postupně stane domovem všech těchto rychlíkových dravců. Do roku 2018 by měla být navíc v depu vybudována nová hala o délce 150 metrů, která bude sloužit k údržbě a opravám jak InterPanterů, tak i RegioPanterů, které již využíváme v regionální dopravě,“ potvrdil František Kozel.

Na InterPanterech se na lince R19 budou střídát na ose brněnská a českotřebovská strojevedoucí. Kontrolor vozby Jaroslav Szlaur, který vezl historicky první spoj z Brna do České Třebové, naší redakci potvrdil, že díky nabytým zkušenostem z RegioPanterů si na novinku kolegové zvykají rychle. „Výhodou je stejný princip obsluhy a takřka totožná stanoviště strojevedoucího,“ dodal na závěr Jaroslav Szlaur.

DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Novinky v drážní legislativě

Drážní úřad coby národní bezpečnostní orgán pro železnici upozorňuje, že ačkoli má dle § 46f odstavce 2) zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách lékař povinnost po pravidelné lékařské prohlídce postoupit lékařský posudek drážnímu správnímu úřadu, je v zájmu strojevedoucího, aby si naplnění této skutečnosti sám ohlídal a předešel tak zahájení správního řízení o odejmutí licence.

Připomínáme, že nařízení 589/2006 Sb. pro zaměstnance drážní dopravy upravuje v § 14 nepřetržitý odpočinek mezi směnami následovně.

(1) Zaměstnavatel rozvrhne pracovní dobu tak, aby zaměstnanec drážní dopravy na dráze celostátní, regionální a vlečce měl mezi koncem jedné směny a začátkem následující směny nepřetržitý odpočinek po dobu alespoň 11 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích.

(2) Odpočinek podle odstavce 1 může být zaměstnanci drážní dopravy na dráze celostátní, regionální a vlečce zkrácen až na 6 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích za předpokladu, že zaměstnavatel zajistí zaměstnanci možnost spánku na lůžku. Nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami může být zkrácen za podmínky, že následující odpočinek bude prodloužen o dobu zkrácení tohoto odpočinku.

(DÚ)



Další nové zastávky: vítané i kontroverzní

Nebývalý boom nových zastávek, především na východním okraji Prahy, které cestujícím slouží od začátku platnosti minulého jízdního řádu, se letos ve stejné míře neopakuje. Přesto několik nových vyrostlo a lidé si je mohli v prosinci prvně vyzkoušet s novým grafikonem vlakové dopravy. Na jakých tratích se objevily?

AUTOR: MARTIN NAVRÁTIL | FOTO: AUTOR

Už loni na podzim byly otevřeny zastávky Červená Voda-Pod rozhlednou na trati 024 a také Znojmo nemocnice na trati 241. V severovýchodní části Českého Krumlova na jihočeské trati číslo 194 vznikla zastávka Domoradice. Původní, další zhruba kilometr vzdálená zastávka nesoucí stejné jméno byla již před časem přejmenována na Přísečná. Staví zde všechny vlaky. Jen asi kilometr od Litovle a dva od odbočné stanice Červenka vzniká nová Červenka-zastávka, která leží poblíž stejnojmenné obce. V Havířově střed (kilometr od současného nádraží) zastavují všechny vlaky ČD včetně spěšných.

Cestujícím z Táborska by mohla přijít vhod zastávka Tábor-Měšice na trati 224 směr Pelhřimov, ovšem zatím tu žádné vlaky podle JŘ nezastavují. Po nové zastávce Znojmo nemocnice měli cestující na trati 241 směr Jihlava začít využívat zastávku Lesůňky mezi Jaroměřicemi n. R. a Šebkovicemi, kterou v roce 2011 iniciovala obec. Zatím však existuje jen na papíře. Její výstavbu Kraj Vysočina nejprve podpořil, potom ji ale zablokoval s tím, že pokud ji SŽDC postaví,

tak v ní v žádném případě zastavování vlaků v souvislosti s novou koncepcí Veřejné dopravy Vysočina kraj neobjedná. Tato koncepce je nyní přepracována, kraj zastavování vlaků v Lesůňkách přislíbil a výstavbu zastávky podpořil. S pracemi by se mělo začít počátkem roku 2017.

Běchovice střed čekají na přístupovou cestu a parkoviště

Zastávka Nová Ves nad Nisou rozšířila seznam nových stanic na Tanvaldsku. Poslední osobní vlak tu zastavil 4. srpna 2014, pak následovala rekonstrukce trati. Od nového jízdního řádu 2015/16 se opět začalo zastavovat i v Nové Vsi nad Nisou, ovšem kompromisně tu staví soupravy každého druhého, ve špičkách každého třetího spoje. Frekvence zde je nižší ve srovnání s jinými zastávkami – v roce 2013 činil průměr 44 cestujících denně, ostatní stanice na trati 036 v průměru 300 lidí. Na pražské příměstské lince S1 začaly bez velké slávy od 13. prosince zastavovat vlaky na zastávce Praha-Běchovice střed, jež je součástí modernizace traťového úseku Úvaly – Praha-Běchovice. Zastávka je zatím spíše vkla-

dem do budoucnosti. Však také v médiích někteří zapochybovali, zda zastavení vlaků v místě, kde prakticky není větší osídlení, je vůbec zapotřebí. Nejblíže MHD je 500 metrů vzdálená autobusová zastávka (Běchovice) a otázka vzniku nové autobusové zastávky situované poblíž podjezdu se nadále řeší na úrovni organizace ROPID. Důležité je, aby úřady dobdouvaly to, co slíbily, tedy přístupovou cestu a parkoviště P+R.

Opatovice nebo Pohřebačka?

Zapomenout nelze na Velké Losiny zámek na „soukromé“ trati 293, již provozuje SART/ARRIVA MORAVA. Nalézá se u přejezdu naproti Areálu zdraví, je bezbariérová a funguje jako zastávka na znamení. Slouží nejen obyvatelům jižní části obce a místní části Ludvíkov, ale také návštěvníkům velkolesinského zámku, papírny a Areálu zdraví. Na devatenáctikilometrové trati je již třináctou zastávkou či stanicí. Není proto vyloučeno, že úsek Petrov nad Desnou – Velké Losiny zastávka je rekordní na síti České republiky co do hustoty zastávek – je jich tu šest na pouhých pěti kilometrech – a zhruba jen kilometrův mezizastávkové vzdálenosti jsou v okolí Loučné nad Desnou a Vikýřovic.

První část trati 031 Pardubice - Hradec Králové loni získala druhou kolej mezi Stěblovou a Opatovicemi nad Labem. Stávající stanice Opatovice n. L., sloužící osobní i nákladní dopravě, byla před nedávnem přejmenována na Opatovice n. L. – Pohřebačka a pro osobní dopravu v ní osobní vlaky od 13. prosince zcela přestaly zastavovat. Místo ní byla otevřena pro osobní dopravu zcela nová dvojkolejná zastávka nesoucí zavedené jméno Opatovice n. L. Novostavba ještě nebyla dokončena a už budila velkou pozornost. Nachází se zhruba kilometr jižně od dopravní, blíže protáhle obci Opatovice. Jejím obyvatelům se docházka k vlaku sice zkrátila, ale naopak to nepotěšilo obyvatele hradecké místní části Březhrad ležící severně od nádraží, kteří nyní mají na vlak dále. ◆



Nesplněný sen o českém RYCHLOVLAKU

V roce 1991 pořádala italská firma Fiat Ferroviaria propagační turné jednotky ETR 450 s naklápěcími skříněmi po evropských železnicích. Řada zemí měla v té době zájem zvyšovat rychlost, avšak bez nákladné výstavby nových nebo náročné modernizace starých tratí. Patřilo mezi ně také tehdejší Československo. Pendolino ETR 450 se u nás projelo po trati Pardubice – Olomouc a tato akce se stala předehrou pro největší výzvu a záhy největší zklamání v porevoluční historii naší železnice.

AUTOR: FRANTIŠEK PALÍK | FOTO: ARCHIV AUTORA

Zkušební jízda italského Pendolina u nás v roce 1991 prokázala dobré výsledky. Velmi rychle bylo rozhodnuto, že koncept jednotek s naklápěcí technikou je vhodný i pro českou železnici. Soutěž na dodávku deseti tří-systémových (3kV, 25kV/50Hz, 15kV/16,7 Hz) vlnkových souprav s výkyvnými skříněmi a maximální rychlostí 230 km/h byla vyhlášena 7. června 1995. O zakázku se ucházely tři firmy: Škoda Plzeň – podnikové ředitelství, Škoda Plzeň – závod Elektrické lokomotivy a Konsorcium podniků ČKD Praha Holding, Moravskoslezská vagonka Studénka, Fiat Ferroviaria a Siemens. Uspělo Konsorcium podniků, které nabídlo nejlepší cenu, zabezpečení spolehlivosti, komfortu, hospodárnosti a splnění všech požadavků pro provoz na tratích DB a ÖBB. Vedle toho byla splněna podmínka 60% české identity.

Špičkový projekt, špičkové komponenty

První jednotka měla být vyrobená již koncem roku 1997. Záruka spolehlivosti a krátkých dodacích lhůt vycházela z faktu, že projekt počítal

s osvědčenými podvozky s aktivním naklápěním a řídicím systémem firmy Fiat Ferroviaria. Dobrým předpokladem bylo i plánované použití hliníkových protlačovaných velkoplošných profilů od švýcarské firmy Aluswiss pro stavbu skříní. Ty byly používány na jednotkách Fiat Ferroviaria ETR 450, ETR 460 a ETR 470. Provozně ověřené byly též trakční komponenty Siemens – napěťové měniče, GTO tyristory, IGB tranzistory, trakční transformátory, trakční motory, včetně řízení systémem SIBAS.



Jednotka ETR 450 (na snímku) nebyla úplně první návštěvou Pendolina u nás. Premiéra uskutečnila už v září 1989 s ETR 401.



Vedle špičkových komponentů měla výroba českých Pendolin ukázat i schopnost českého průmyslu spolupracovat s vyspělými evropskými firmami a získat renomé na zahraničních trzích. Z těchto jednotek mohly bez problémů vzniknout i vysokorychlostní vlaky na rychlost 300 km/h.

Montáž jednotek měla probíhat v ČKD na pražském Zličíně a ve Vagonce Studénka. ČKD proto zpracovalo projekt výrobní haly se svařovacím robotem uprostřed. Na jedné straně měla probíhat výroba vagonů metra pro Prahu a na druhé straně výroba skříní integrální konstrukce Pendolin. Byl zakoupen NC stroj pro frézování oken a řada dalších technologických přípravků. Výrobní zaměstnanci ČKD měli absolvovat stáž u firmy Fiat Ferroviaria v Saviglianu.

Řízením spolupráce firem v konsorciu bylo pověřeno ČKD Praha a každý měsíc probíhalo jednání, kde se projednávaly vzájemné vazby, kontrola plnění dokumentace, termíny přípravy výroby a plnění subdodávek do ČKD k montáži.



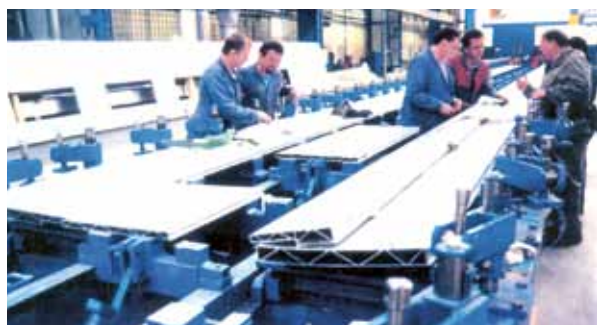
Návrhy barevného řešení původního projektu konsorcia podle architekta Patrika Kotase.

Měl to být Premiér nebo Delfin

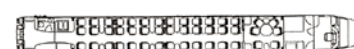
Designových návrhů jednotky se ujali dva renomovaní architekti – Petr Tučný (dva návrhy) a Patrik Kotas (jeden návrh). Byly vyrobeny tři modely v měřítku 1 : 20. Dva zpracoval Petr Tučný a jeden model ČKD podle návrhu Patrika Kotase.

Kromě estetiky autoři řešili i docílení nejnižšího koeficientu odporu vzduchu, což je základním předpokladem pro nízkou energetickou náročnost. Dalším důležitým úkolem byl interiér, kdy musely být splněny předpisy UIC a požadavky sousedních železnic.

Komfort pro cestující měly zajišťovat do té doby nevídané informační a komunikační systémy – rádio, telefon, video, informace vlakového personálu atd. V roce 1998 byla na berlínském veletrhu INNOTRANS vystavena polovina vagonu v měřítku 1 : 1 jako ukázka řešení interiéru. O dodávky jednotek přímo na výstavě projevil zájem chorvatské, rumunské, bulharské, slovenské a polské železnice. Zajímavostí bylo i vyhlášení televizní soutěže na název nového vla-



Pohled do výrobní haly ČKD Dopravní systémy ve Zličíně.



TECHNICKÉ ZAJÍMAVOSTI PROJEKTU

originální sendvičové řešení kabiny strojvedoucího švýcarské firmy AIREX

trakční výzbroj Siemens řídicí systém Sibas (Siemens)

příprava pro automatické řízení MAP ROUTE

elektronický rezervační systém

TV obrazovky v opěradlech všech sedadel 1. třídy a u stropu ve 2. třídě

Řešení oken pásem tmavého skla a po celé délce jednotky



ku, které se zúčastnilo 7 000 diváků. Zvítězila jména Premiér a Delfin.

Rozpad konsorcia – konec všem nadějím

Přípravné práce pokračovaly, v ČKD byla vyrobena kabina strojvedoucího včetně ovládacího pultu pro pracovní komise Německých, Rakouských a Českých drah k odsouhlasení jednotného systému obsluhy s důrazem na ergonomii. Na Zličíně byla vyrobena první bočnice vagonové skříně pro ověření výrobní technologie.

Došlo i na výpočty jízdy Pendolina v úseku Česká Třebová – Brno, kde se očekávaly časové úspory jízdy až o 30 %. Přípravoval se též budoucí provozovatel – na Odstavném nádraží Praha jih se začal budovat nový opraváren-

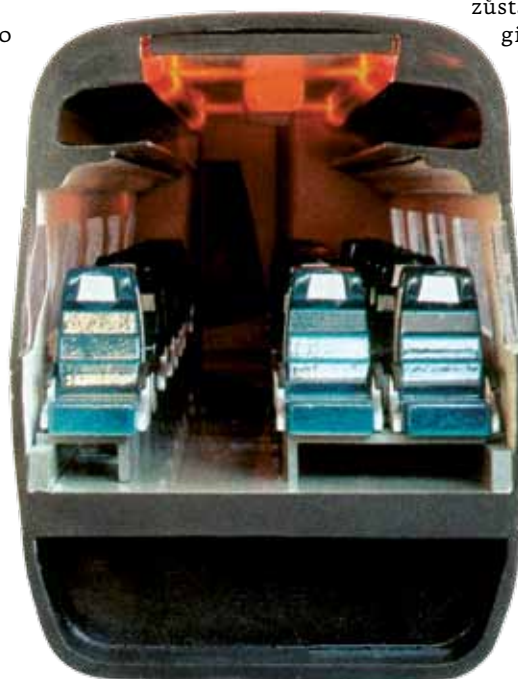
ský komplex určený pro údržbu novinky. Generální opravy měl zajišťovat výrobce ČKD Praha na Zličíně.

Start sériové výroby byl na spadnutí, ale když již měla být skutečně zahájena, přišla smrtící rána celého projektu. ČKD Holding vyhlásil bankrot a ukončení činnosti, čímž zaniklo i Konsorcium. Hledalo se řešení, kdo jednotky pro ČD vyrobí, protože již byly zaplacené a zejména zatíženy úvěry. Firma Siemens neměla o kontrakt zájem, i když v rámci Konsorcia investovala nemalé vývojové prostředky. Společnost Fiat Ferroviaria, která se mezitím stala součástí holdingu Alstom, zájem projevila, ovšem za podmínky, že dodá za plánovanou cenu deseti souprav pouze sedm vlaků. Navíc podmínila přijetí zakázky změnou technického řešení tak, aby jednotky pro ČD odpovídaly jiným vyráběným typům v Itálii a mohla

zůstat stejná technologie výroby, včetně

výrobních modelů, svařovacích a obráběcích přípravků. To prakticky znamenalo opuštění původního českého „rukopisu“. Italský projekt převzal jen sedadla firmy Borcad a návrh vnějšího barevného řešení podle Patrika Kotase. Sen mnoha českých konstruktérů, odborníků i fanoušků železnice o tom, že věhlas „lokomotivní velmoci“ nevyhasne, se rozplynul, ačkoli byl na dosah ruky.

Přesto zůstává chimérou jménem české Pendolino důležitou součástí naší železniční historie.



Řez modelem hlavového vozu jednotky, který vznikl v roce 1997 v ČKD. Plánované označení jednotky bylo už tehdy 680.

Dvanáct patrových vozů Bmto čeká modernizace



Je to už neuvěřitelných čtyřicet let, co do tehdejšího Československa východoněmecká vagónka Görlitz dodala pět desítek patrových vozů řady Bap. Po prezentační jízdě z Prahy do Vraného jich většina zakotvila na Posázavském pacifiku, kde nahrazovala stárnoucí taktéž východoněmecké čtyřvozové patrové soupravy Bp (později Bpjo, Btjo) či klasické rybáky. Teď se tyto letité vagony dočkají kompletní modernizace.

AUTOR: MARTIN NAVRÁTIL | FOTO: AUTOR

Vozy s kapacitou 126 míst k sezení a až 210 k stání mají dvoukřídlé vnější nástupní dveře ovládané madlem. Ty v kombinaci s nízkopodlažním uspořádáním dolního patra umožňují relativně snadnou přepravu tělesně postižených, dětských kočárků a jízdních kol. Nemají ovšem už bezbariérově přizpůsobené WC. Při výrobě byly osazeny kombinovaným teplovzdušným elektrickým a parním topením. Jejich maximální povolená rychlost je 100 km/h a nesou označení Bmto⁹⁹², v 80. a 90. letech jezdily jako řada Bmo.

První vozy s dveřmi na tlačítka

Po rozdělení vozidlového parku na konci roku 1992 zůstaly všechny v Česku. Většina skončila v Praze a jezdila v Posázaví, českobudějovické začaly zajíždět přes Veselí a Jihlavu až do Kolína a některé sloužily na lokálce Rybník – Lipno a Tábor – Bechyně. Jejich provoz provázely četné závady – třeba fungující mechanismus zavírání dveří byl před rokem 1998 spíše výjimkou. Jeden čas se zvažoval prodej do Německa, kde jejich ekvivalenty jezdily ve velkém počtu.

Další cestou, jak je co nejlépe využít, se stala modernizace. Nejprve byl v roce 2001 vůz č. 124 vylepšen na řadu Bmteeo⁹⁹⁰, a to dosazením CZE, nového mechanismu zavírání dveří, látkových potahů sedaček a revitalizací toalet.

O sedm let později se začalo s přechalouňováním sedaček a roku 2009 se zrodily první tři kusy další řady Bmteeo⁹⁹³. Šlo o podobnou rekonstrukci jako v předchozím případě, ale dominantní byla úprava dveří na ovládání tlačítky. Do roku 2011 byly takto upraveny všechny vagony z dřívější rekonstrukce i 12 kusů Bmto⁹⁹² a všechny označeny nově Bdmteeo⁹⁹⁴. Kompletně se také zrestauroval jejich interiér. Zatímco modernizovaným patrům patří štace Počátky-Žirovnice – Jihlava – Kolín a podobně, ty starší

o víkendech brázdí trať 210 a přes týden stojí v depu. Logicky se proto nabízí možnost v pracovní dny nevyužitá vozidla nasadit na linku S7 Praha – Beroun v čele s elektrickou lokomotivou, případně s řídicím vozem, čímž by nahradily jednotky řady 451. Uvolněné 471 z berounské trati pak nahradí 451 na té kralupské. To se však neobejde bez náležité opravy. A tak se zrodila zakázka na modernizaci 12 vozů Bmto⁹⁹², kterou vysoutěžila společnost Pars nova.

Vozy projdou zásadní opravou interiéru včetně nových čalouněných sedadel a dosazení WC s uzavřeným systémem. Cestující budou mít k dispozici zásuvky včetně výstupu USB. Vedle instalace CZE přibude ve vybavení takzvaná zelená linka a kabel pro přenos informací 18žilovým vedením UIC s podporou protokolu WTB ČD pro možnost provozování se řídicím vozem.

Zásuvky, wi-fi a uzavřené WC

Přibudou tlačítka signalizace „zastávka na znamení“, včetně dvou instalovaných v horním patře a rozvod wi-fi pro bezdrátový internet. Na vozech se objeví audiovizuální informační systém ve variantě pro regionální dopravu, přičemž na obou bočních stranách vozu, přibližně uprostřed mezi patry, technici namontují informační elektronickou směrovou tabuli. V interiéru cestující naleznou i osm vnitřních LCD infopanelů.



INFORMUJEME

Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé

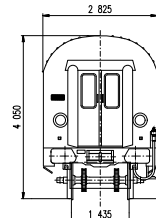
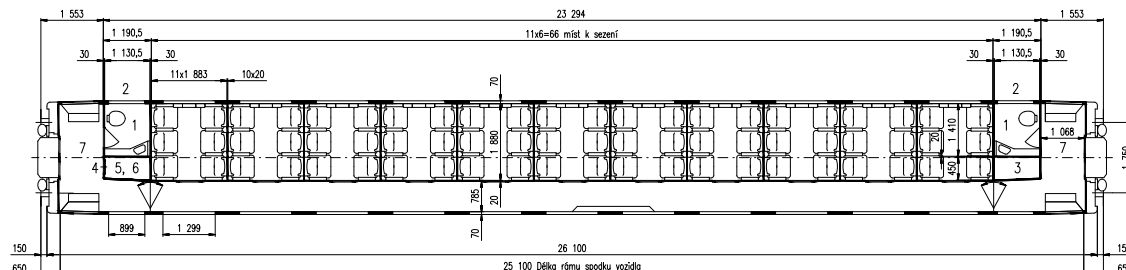
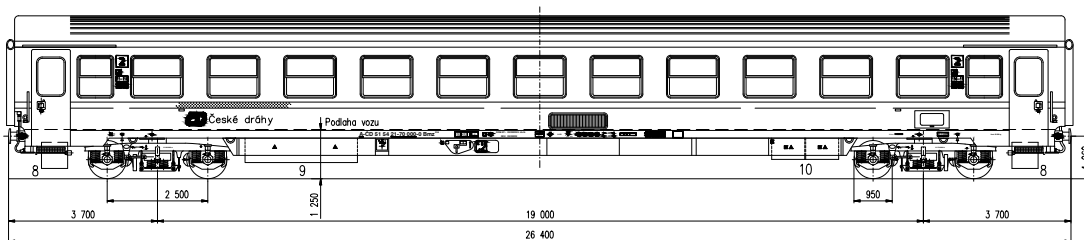
K prodloužení platnosti jízdních výhod Českých drah pro letošní rok stanovily období od 1. 1. do 29. 2. 2016. K prolongaci je vydán takzvaný Prolongační rozkaz. Pro další informace se v případě nejasností či jakýchkoli dotazů můžete obrátit na následující evidenční centra jízdních výhod.

Brno	972 625 274	Vaculikova@gr.cd.cz	Tábor	972 552 749	Vankova@gr.cd.cz
Jihlava	972 646 442	Adamova@gr.cd.cz	Olomouc	972 742 557	obsilova@gr.cd.cz
Praha	972 241 112	ValovaZ@gr.cd.cz	Ostrava	972 762 106	pirohova@gr.cd.cz
H. Králové	972 342 198	VrbatovaS@gr.cd.cz	Ostrava	972 762 105	szmekova@gr.cd.cz
Č. Třebová	972 325 283	NovotnaD@gr.cd.cz	Ostrava	972 762 084	ruckova@gr.cd.cz
Liberec	972 365 431	Kuresova@gr.cd.cz	Ústí n. L.	972 424 995	Starinska@gr.cd.cz
Liberec	972 365 526	Spackovaj@gr.cd.cz	Ústí n. L.	972 424 995	ZajickovaK@gr.cd.cz
Plzeň	972 522 254	Kocourkova@gr.cd.cz	Ústí n. L.	972 424 995	Zatirandova@gr.cd.cz
Strakonice	972 543 439	Kratka@gr.cd.cz	Cheb	972 443 511	Koutecka@gr.cd.cz
Č. Budějovice	727 899 531	Havrdova@gr.cd.cz			(RED)

Nepovinné místenkové komerční vlaky ČD v JŘ 2015/2016

Metodickým pokynem k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod pro rok 2016 jsou vyhlášeny u vlaků, jež nejsou vedeny v závazku veřejné služby (tzv. komerční vlaky), příslušné vlakové úseky, do kterých musí cestující (držitel jízdních výhod) mít bezplatný evidenční lístek, pokud nemá pro danou jízdu zakoupenou místenku. Při vystavení evidenčního lístku v daném vlaku se vybírá manipulační poplatek 20 Kč. Jedná se o následující spoje:

EC 112/113	komerční úsek Ostrava hl. n. – Praha hl. n.	EN 442/443	komerční úsek Mosty u Jabl. st. hr. – Praha hl. n.
EC 116/117	komerční úsek Ostrava hl. n. – Praha hl. n.	IC 513/514	komerční úsek Ostrava-Svinov – Opava-východ
Ex 142/143	komerční úsek Ostrava-Svinov – Praha hl. n.	Ex 540/541	komerční úsek Ostrava hl. n. – Praha hl. n.
Ex 146/147	komerční úsek Ostrava hl. n. – Praha hl. n.	IC 542/543	komerční úsek Opava-východ – Praha hl. n.
Ex 148/149	komerční úsek Ostrava hl. n. – Praha hl. n.	IC 552	komerční úsek Píerov – Praha hl. n.
Ex 150/151	komerční úsek Ostrava hl. n. – Praha hl. n.	IC 553	komerční úsek Pardubice hl. n. – Píerov
EC 154/155	komerční úsek Ostrava hl. n. – Praha hl. n.	Rx 762/763	komerční úsek Plzeň hl. n. – Mariánské Lázně
EC 242/243	komerční úsek Mosty u Jabl. st. hr. – Ostrava Svinov	Ex 1530/1531	komerční úsek Mošnov, Ostr. Airport – Olomouc hl. n.
EN 406/407	komerční úsek Břeclav st. hr. – Petrovice u K. st. hr.	R 1534/1535	komerční úsek Mošnov, Ostr. Airport – Brno hl. n.



Znovuzrození první série exrakouských Bmz finišuje

V roce 2011 zakoupily České dráhy od rakouských ÖBB tři desítky vozů druhé vozové třídy typu UIC-Z pro vnitrostátní rychlíkové spoje, které byly u původního majitele označeny řadou Bmoz/Bmz. U ČD měly původně dostat označení Bmee²³⁴, ale v roce 2014 se rozhodlo, že tyto vozy budou označeny jako Bmz²³⁴. Práce na prvních čtrnácti těchto oblíbených a pohodlných vozech finišují v DPOV – dceřiné společnosti Českých drah. Další třináct vybraných vozů se revitalizace dočká zanedlouho.

AUTOR: MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Patrně každý, kdo cestoval po sametové revoluci vlakem do Rakouska, si pamatuje na u nás do té doby nevídaný komfort „červených“ vozů řady Bmz. Cestující si tyto vozy obzvláště oblíbili na dálkových trasách nočních vlaků například z Vídně do Curychu nebo Říma, kde se v každém oddíle dala ze sedadel vytvořit tři velmi pohodlná lůžka, která směle konkurovala lehátkovým oddílům. Pokrok ale nelze zastavit, a tak i většina z původních 105 vozidel, pocházejících z let 1980 až 1982, začala být nadbytečná. Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) si začaly od roku 2008 pořizovat jednotky railjet a přebytečné vozy z rychlíků a expresních vlaků začaly nabízet k odprodeji. Touto cestou se dostaly v roce 2011 do Česka, kdy byla část vozů bez větších úprav zařazována na dálkové vlakové spoje směřující z Prahy na Valašsko či Slovákko, potažmo až do Žiliny.

Podstupují druhou omlazovací kúru

V letech 2004 až 2008 byly vozy původní řady Bmoz/Bmz v Rakousku modernizovány v projektu nazvaném Upgrading-Programm. Důvodem bylo sjednocení výbavy a technických náležitostí všech řad vozů 2. třídy v dálkové dopravě ÖBB. Další fáze modernizace pokračuje již v režii českého národního dopravce od února 2015 v nymburském závodě DPOV a dokončena bude ještě letos. Při modernizaci jsou vozy postupně přelakovávány do korporátního nátě-

ru a do firemního designu Českých drah je sladěná i interiérová vozidel. Řadu cestujících jistě potěší fakt, že po nezbytných opravách jsou ve vozech zachovány původní „vyměkčené“ polohovatelné sedačky.

Vůz připravený ke kompletní modernizaci jde u zhotovitele nejprve na umytí. Po něm jsou vozy přepravovány na kruhovou halu nymburského DPOV k demontáži dveří, oken, veškerého vnitřního zařízení, vodního hospodářství a WC, podlahových krytin, osvětlení, elektrovýstroje a obložení stěn chodby. Poté jsou vyváženy podvozky a po otryskání vozové skříně je vozidlo přepravováno zpět do zvedáků, kde začne samotná oprava.

Modernizace systémem „puzzle“

Na řadu přijdou svářeči, kteří se pustí do opravy skříně a odstranění starých patek uložení původního dobíječe. Současně navazují závěsné patky pro nový dobíječ a odpadní nádrže uzavřeného systému WC. Poté dojde k samotnému zavěšení nového centrálního zdroje energie (CZE) a odpadních nádrží, včetně natažení nové kabeláže spodku vozu a doplnění elektrovýstroje vozu. Po opravě brzdového systému se nakonec nalakuje spodek vozu. Paralelně s touto činností se opravují například okna, dveře, sedačky či podvozky. Podle projektového manažera Radomíra Hejzlara z DPOV musí tamní zaměstnanci všechno na vozech rozebrat a podrobit kontrole. Díly, které jsou nevyhovující a nejsou již opravitelné, se nahradí novými. Podvozky jsou po opět-



ném sestavení zkontrolovány a nastaveny na kontrolním stlačovacím lisu. Po nalakování skříně se vozidlo jako „puzzle“ opět sestaví do původní podoby, podvozky se „zaváží“, seřídí se okna a dveře, zapojí elektroinstalace a vozy jsou zvaženy. Následuje řada zkoušek, například elektrické výstroje, brzd nebo topení. Teprve pak je vůz připraven k předání do provozu.

Druhá toaleta nahradila „telefonní budku“

Vozy s otevíratelnými okny jsou vybaveny 11 oddíly po šesti sedačkách a boční chodbou. Mají výkonné teplovzdušné topení a nucenou ventilaci vzduchu, která nahrazuje klimatizaci, jež nebyla výrobcem – vídeňskou firmou SGP Simmering, na tyto vozy v době svého vzniku dodávána. Na každém představku je umístěno jedno vakuové WC nového typu, přičemž druhá toaleta vznikla díky odebrání původního telefonního oddílu, který byl v minulém století do těchto vozů instalován. Aby se ve vozech cestující cítili příjemně, vyměnilo se obložení chodby a zrcadla v oddílech, nová je i podlahová krytina v protiskluzovém provedení. Zvýšení komfortu se dosáhlo i zabudováním zásuvek na 230 V po čtyřech do každého oddílu, díky kterým se dají nabíjet například notebooky nebo mobily.



Modernizace parku ZSSK ve dvousystémové dimenzi

Postupný přechod na střídavou trakční soustavu nutí slovenského národního dopravce Železniční společnost Slovensko (ZSSK) přemýšlet ve „dvousystémové dimenzi“ více než kdy předtím. V plánu je proto nákup nových vozidel, která budou schopna provozu nejen po plném přechodu na 25 kV/50 Hz, ale i během poměrně dlouhého období změny napájecího systému. S financováním vozidel má pomoci EU, podobně jako s realizací pracovišť technicko-hygienické údržby, která budou plnit i roli center pro lehkou údržbu vozidlového parku.

AUTOR: MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

V současné době běží na Slovensku soutěž na nákup pětadvaceti elektrických dvousystémových nízkopodlažních jednotek pro stejnosměrné napětí 3 kV a střídavou soustavu 25 kV/50 Hz. Půjde o tři a čtyřvozové ucelené jednotky, které by měly být provozovány především v Žilinském kraji a nejbližších regionech. Protože se od roku 2020 počítá s přepojením železničního uzlu Žilina na střídavou trakci, bude slovenský dopravce na tuto změnu připraven právě díky dvousystémovým vozidlům. Podle provozního ředitele ZSSK Igora Krška budou v té době elektrické lokomotivy pro osobní dopravu, včetně jednotek, buď vyrobeny, nebo bude potřebné množství přestavěno na oba systémy. Právě z těchto důvodů ZSSK koupila před několika lety dvousystémové patrové jednotky řady 671. ZSSK navíc plánuje ještě během letošního roku vypsat soutěž na nákup vícesystémových elektrických lokomotiv, které budou moci dosahovat minimálně rychlosti 160 km/h. Mimo to ZSSK vypsal soutěž na dodávku jedenadvaceti dvou a třívozových motorových nízkopodlažních jednotek.



Řada 361 zatím jen na Slovensku

Elektrické lokomotivy řady 361, které začaly jezdit v minulém grafikonu i do České republiky, opustily z velké části zhruba v polovině loňského roku české koleje a dnes je možné je vidět pouze na regionálních spojích Železniční společnosti Slovensko. Stroje původní řady 163 byly modernizovány na dvousystémové lokomotivy za finanční účasti evropských regionálních operačních programů, které ale přesně vymezují prostor, kde s vlaky mohou jezdit. V první polovině roku 2015 byly lokomotivy řady 361 prozatímně financovány pouze dopravcem, takže se jich evropské nařízení netýkalo, a vozidla mohla jezdit bez omezení i do zahraničí. Obrat nastal po příchodu evropských peněz na účty ZSSK. V ten moment se lokomotivy musely z mezinárodních výkonů stáhnout a zařadit pouze na vnitrostátní výkony. Igor Krško připouští, že stroje řady 361, které jsou modernizovány na rychlost 160 km/h, se na českých tratích opět v budoucnu ukážou. V současné chvíli je mezi výrobcem a ZSSK podepsána smlouva na modernizaci dalších strojů, které budou plně financované pouze ze zdrojů slovenského dopravce, takže jejich vozba nebude nijak omezena.

Z Evropy půjdou peníze i na moderní haly

ZSSK má naplánováno vybudování komplexní sítě pracovišť, která se zabývají lehkou údržbou železničních vozidel a jsou známá spíše pod názvem pracoviště technicko-hygienické údržby (THÚ). Momentálně je zpracována technická dokumentace i se stavebním povolením pro první tři lokality – Nové Zámky, Humenné a Zvolen, kde by letos měla proběhnout soutěž na dodavatele. Následovat by měla Žilina, Košice a také hlavní město Bratislava. Podle provozního ředitele ZSSK půjde hlavně o řešení údržby nižších stupňů pro motorové a elektrické jednotky a železniční vozy, včetně čištění exteriérů a interiérů kolejových vozidel. Pokud všechno půjde podle plánu, tak by i výstavba těchto hal mohla být spolufinancována z Bruselu za pomoci fondů Evropské unie.

Polské rychlíky budou FLIRTovat

Polský dopravce PKP Intercity s novým jízdním řádem pro letošní rok pokračuje v razantní obměně svých souprav. Po uvedení rychlovlaků Pendolino v roce 2014 se loni pochlubil novými rychlíkovými jednotkami FLIRT3, DART a motorovými lokomotivami GAMA.

AUTOR: PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: PKP INTERCITY

Společnost PKP Intercity si objednala dvacet vlaků nejnovější generace elektrických jednotek z rodiny FLIRT3 v listopadu 2013 u konsorcia společností Stadler a Newag. Stadler zastupoval při výrobě jeho polský závod v Siedlci, což je na výrobních štítcích zdůrazně-



ní, z toho 60 v 1. třídě. Umístěny jsou v jednom čelním a v sousedním vloženém voze. Následuje vůz pro osoby na invalidních vozících a s bistroem, ve kterém se nachází osm dalších míst k sezení. Čtvrtý až osmý vůz nabízejí sezení ve 2. třídě. Uprostřed soupravy je v jednom voze také prostor pro jízdní kola a objemná zavazadla. Sedáčky jsou v 1. třídě umístěny proti sobě se stoly s výklonnými křídly, zatímco ve 2. třídě se nacházejí jak místa za sebou v leteckém uspořádání, tak místa proti sobě.

Flirt s vysokou podlahou

Pro tradičně nízkopodlažní Flirty bylo ve verzi pro PKP Intercity pro dálkovou dopravu zvoleno neobvyklé řešení s podlahou ve výšce 1180 mm nad TK. V celé soupravě je tak podlaha v jedné úrovni. Souvisí to i s větší výškou nástupišť na řadě polských stanic, než je u nás obvyklých 550 mm. Na každé straně vlaku se nachází osmery dveří a u každých výsuvný stupeň, který může překlenout mezeru mezi podlahou vlaku a nástupišťem.

Osmivozovou jednotku tvoří dvě čtyřvozové sekce, které mají vždy v čele hnací podvozek a na konci, kde k sobě obě sekce přiléhají, jsou klasické běžné podvozky. Ostatní podvozky jsou tradiční Jakobsovy konstrukce a nesou obě sousední vozové skříně. Celá souprava tak má navzdory osmi vozům délku pouhých 152,9 metru. V provozu mohou být spojeny až dvě jednotky do jediného vlaku. Rychlé spojení a rozpojení umožňují automatická spřáhla.

Protože se počítá s provozem jednotek Flirt PKP Intercity jen ve vnitrostátní dopravě, jsou konstruované jako jednosystémové pro v Polsku využívanou trakční soustavu 3 kV ss. Pouze dva hnací podvozky poskytují jednotce trvalý výkon 2 000 kW, ale krátkodobě lze dosáhnout výkon až 3 000 kW, a maximální rychlost 160 km/h. Zrychlení jednotky je 0,6 m/s². Díky skříním z hliníkových profilů je hmotnost celé soupravy pouze 257 tun, což představuje průměrnou hmotnost na nápravu jen 13 tun. Bezpečnost jízdy hlídají vlakové zabezpečovače ETCS Level 2 a polský systém SHP.

Kvalitní zázemí získává i vlakový personál. V jednotce je samostatný oddíl pro vlakvedoucího a své sociální zázemí má obsluha bistra. Ta je vybavena samostatnou toaletou a sprchou. K vysoké osobní bezpečnosti cestujících a personálu má přispět vnitřní kamerový systém.

Rychlíkové jednotky pro PKP Intercity jsou dalším příkladem využití původně regionálních vlaků adaptovaných pro dálkové spoje.

no. Také mnoho dalších komponentů pochází přímo z Polska od různých partnerů. Hodnota kontraktu včetně údržby na 15 let je 1,6 miliardy zlotých.

Čtyři linky napříč Polskem

Vlaky jsou vybaveny veškerým dnes obvyklým komfortem. Interiér je klimatizovaný, toalety jsou s uzavřeným systémem a v jednom voze bezbariérové. Samozřejmostí je dnes sklopný pult na přebalování kojenců. K informování cestujících slouží moderní audiovizuální systém se sérií monitorů na různých místech vlaku. Nechybí ani wi-fi připojení k internetu.

Dopravce chce Flirty nasadit na své dálkové spoje na čtyřech linkách napříč celým Polskem. Mají to být linky: Warszawa – Kutno – Toruň – Bydgoszcz v délce 290 km, Olsztyn – Warszawa – Kielce – Kraków (551 km), Gdynia – Bydgoszcz – Kutno – Łódź – Częstochowa – Katowice (655 km) a Kraków – Miechów – Opoczno – Łódź – Kutno – Konin – Poznań – Szczecin (734 km).

Nové jednotky mají na těchto trasách nabídnout vyšší komfort cestování. Každá z osmivozových jednotek nabízí celkem 360 míst k seze-





Vzpomínky pražského strojvedoucího

Páté speciální vydání Světa malé a velké železnice je věnováno bohaté kariéře Zdeňka Michla, bývalého strojvedoucího z Prahy. Železnice se pro něj stala nejen celoživotním povoláním, ale také současně obrovským hobby. V knižním speciálu od vydavatelství Corona proto na 128 stranách zavzpomínal nejen na své začátky, ale i pozdější praxi, kdy vykonával funkci strojvedoucího a poté i strojmistra. Svoji aktivní činnost ukončil na železničním okruhu VUZ ve Velimi v roce 2012, kde vodil zkušební lokomotivy či jednotky různých zahraničních značek. V memoárové publikaci čtenáři zavzpomínají na šedesátá až devadesátá léta minulého století a to nejen na motorovou, ale i elektrickou trakci, s kterou byl Zdeněk Michl úzce spjat. Kniha je doplněna bohatým fotografickým materiálem a lze ji zakoupit za 279 Kč například v prodejně Corona v pasáži Hyberská Centrum naproti pražskému Masarykovu nádraží. (MH)



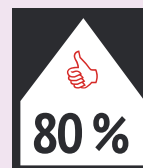
Od koněspřežky po supervlaky

Pro toho, kdo k železnici pořádně nepřičichl, je publikace Josefa Schröttera s názvem Od koněspřežky po supervlaky ideálním průvodcem. Spíše než snímky a technická data lokomotiv a vozů čekejte vyčerpávající penzum informací z historie tuzemské vlakové dopravy, ale i přehled profesí, byt dnes už mnohdy zapomenutých, slovník ajznbonštiny a nepřeborné množství zajímavostí. To vše je podtrženo kvalitními obrázky ilustrátora Bohuslava Fultnera.

Rozvržení knihy striktně ctí název, autor se tedy drží historických milníků a rozvíjí fakta o další informace a souvislosti. Čtenáři jsou tak komfortně dodány veškeré možné odpovědi na potenciální všetečné dotazy dříve, než je začne hledat podle rejstříku. Autor mu v tomto smyslu nedává příliš šanci, zvolil totiž velmi poutavou formu vyjádření. Ta zaručuje brzké zahloubání do problematiky a spisovatelem jistě křehkou funkci „přečtení jedním dechem“. Čtenář se navíc lehce dovtipí, že pokud nějaký ten termín zapomene, nebo si bude chtít nejen histo-

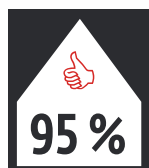
rická data v paměti oprášit, může sáhnout po této navýsost přehledné publikaci.

Poněkud nás ale zamrzela typografie. Čist bezpatkové písmo velikosti mrakodrapu není to pravé ořechové a pro železnici nezapálený čtenář to může považovat za únavnou protivnost. A protože jde o knihu naučnou, veskrze orientovanou na mládež, může to být při koupi rozhodující faktor. Na druhou stranu cena je nastavena velmi příznivě. Publikace se v kamenných obchodech prodává za příjemných 249 korun (v e-shopu vydavatele 212 Kč). A to včetně velmi široké přílohy čítající světové rekordy, nejčastější příčiny nehod nebo proměny v železničních stejnojmenných. Knihu bychom doporučili mladšímu čtenářskému publiku, které zajímají „mašinky“, ale i amatérům toužícím po zajímavostech a informacích, jež k vláčkům neodmyslitelně patří. Plusové body sráží jen obří bezpatkové písmo a ne vždy povedené grafické zalomení. Ocenili bychom i více ilustrací. (HOL)



Vysokorychlostní železnice a nekonvenční dopravní systémy

Výzkumný Ústav Železniční na sklonku loňského roku vydal další publikaci. Po monografické knize o Kyklopech se zaměřil na velmi aktuální téma, kterým je vysokorychlostní železnice. Ve spolupráci s dopravním odborníkem a bývalým šéfkonstruktérem plzeňské Škodovky Františkem Palíkem vydal knihu s názvem Vysokorychlostní železnice a nekonvenční dopravní systémy. Nepříliš nápaditý název podtrhuje tak trošku nudná obálka. Tím však výčet negativ končí. Obsah je asi nejkompaktnějším česky psaným popisem geneze vysokorychlostní železniční dopravy nejen u nás (to by bylo jednoduché, neboť znalí vědí, že v této oblasti Česká republika za vyspělou Evropou značně kulhá), ale zejména ve světě. Nejen proto má publikace 424 stran. Na své si totiž přijdou čtenáři prahnoucí po moderních technologiích a analýzách soudobých možností železnice i zájemci o historii a lámání rychlostních rekordů. Opět v komplexním podání, zahraniční vysokorychlostní zápolení nevyjímaje. Podrobně se pak kolektiv autorů zabývá vývojem i v tuzemsku nerealizovaných projektů a důvodů, proč se dobývání vysokých rychlostí v Československu a zejména v Česku zastavilo. To vše doprovází opravdu velké množství fotografií, schémat, nákrešů a faksimilií. V některých případech jde o snímky zcela unikátní, dostupné jen v archivech či soukromých sbírkách. Ačkoliv kolektiv autorů uvádí, že publikace je určena zejména pro studenty středních a vysokých škol s dopravním zaměřením, její skladba osloví naprostou většinu zájemců o moderní železnici a v kontextu s technologickým vývojem i o její historii. Takřka encyklopedická podoba pak zaručuje zásah nejen úzce specializované skupiny odborníků, ale s trochou nadsázky lze říci, že je ideálním čtením před spaním pro velké i malé kluky. Zaručujeme, že její hřbet bude zanedlouho pěkně osahaný. Zájemci si knihu mohou objednat na adrese piksovab@cdvuz.cz za 799 Kč včetně poštovného a balného nebo zakoupit u vybraných prodejců železniční literatury. (RUB)



VYSOKORYCHLOSTNÍ
ŽELEZNICE



NEKONVENČNÍ
DOPRAVNÍ
SYSTÉMY

František Palík

Jiří Kořínek

Antonín Blažek



ÍRÁN: rozporuplná země mnoha krás

Co do rozlohy jde o 16. největší stát na světě s počtem obyvatel pozvolna se blížícím osmdesáti milionům. Írán je země s tradicí dlouhou jako lidstvo samo, v současnosti ovšem zároveň také jeden z největších strašáků, jímž se náš mírotvorný Západ ohání a opakovaně děsí veřejnost. Jaká je ale tato islámská republika doopravdy?

AUTOR: JAROMÍR ČERVENKA | FOTO: AUTOR

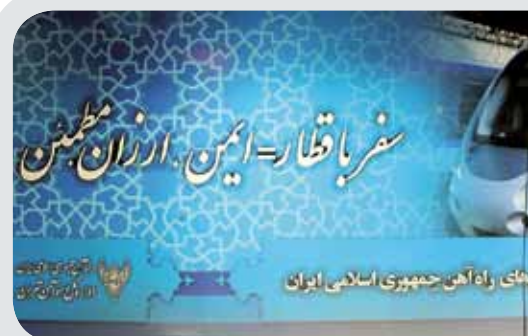
Jedna z tras, kterou jsme během naší cesty po železničních šínách absolvovali, vede z Kermánu do Teheránu. Celý úsek měří skoro tisíc kilometrů, což přepočítáno na čas zabere dobrých patnáct hodin jízdy. V reálu je to ale víc než polovina délky celého íránského území. Mimochodem – každého z nás stojí jízdenka jen zhruba 15 USD.

Na peron po kontrole tajné policie

Budova kermánského vlakového nádraží je víc než prostorná a její celkové rozměry nejspíš již jaksí v předstihu reflektují i očekávaný nárůst obyvatel zdejší provincie. Lustrace dokumentů v režii několika tajných policistů nás nikterak nevykolejí, takže hned poté, co jsou pasažéři dvojicí speciálně oděných zřízenců postupně vpouštěni na peron, se i my střemhlav vrháme k vagonu. Ještě k funkci oněch dvou železničních „vítačů“ – jejich zlatem obšívané livreje jsou vkusně vyšperkované štrpáci a širokorozchodnými šerpami, na nichž se skví dozajista pečlivě vybrané citace z těch nejaktuálnějších projevů íránského ministra železnic. Kupě sice sdílíme s dvojicí mladých íránců, ale i přes nevídaný objem jejich kufrů s hygienickými potřebami (určitě jsou to místní metrosexuálové) a nadité batohy naší partičky, je tu pro všechny místa dost.



جمهوری اسلامی ایران



Cesta za okny ubíhá, podobna filmovému pásu, kde se krom denních období střídají i venkovní scenérie. Těch změn ovšem není zase až tolik – poušť je zkrátka poušť, a tak je to spíš počasí, které za sklem vytváří jakýsi pohyblivý děj. Chvilí hustě prší, aby byl déšť už vzápětí po několika kilometrech znovu vystřídán žhnoucí oblohou po okraj plnou slunce. V jeden moment se venku dokonce strhne regulérní písečná bouře.

Na trati je minimum zastávek

Trať až na výjimky kopíruje trasu hlavního silničního tahu do Teheránu. Přestože se jedná o tak velkou vzdálenost, zastávek je skutečně poskrovnu. Mezi stálice, provázející náš vlak skoro po celou cestu, bezesporu patří pásy jednotlivých pohoří přilepené k obzoru a samozřejmě také, alespoň v první části cesty, nekončné háje pistáciových keřů. V ceně jízdenky



Írán železniční

První 18 kilometrová železnice byla v Íránu postavena již roku 1886. K masivnímu budování zdejších tratí došlo ale až ve 30. letech minulého století. Tehdy se Sovětský svaz a Británie dohodly na vytvoření transíránské železnice, vedoucí od Perského zálivu až do Ázerbájdžánu. Délka kolejiště se standardním rozchodem činí v zemi 8,5 tisíce kilometrů a Írán tak zaujímá v žebříčku srovnání 26. místo na světě. Nejdůležitější trasy procházející územím Íránu vedou například z Bandar Chomejní na jihu, přes Teherán až do Bandar-Šáh, nebo z Qomu do Esfahánu a dále z Kášánu do Bafgu či také z Kermánu do Bandar Abbásu. Obdobně vytižená trať míří z Teheránu do Tabrizu a dál na ázerbájdžánskou hranici v Džolfě. Pokud hledáte spojení s Pákistánem a Indií, máte šanci dostat se tam z Kermánu přes Bam a Záhedán trasu, která by měla v budoucnu umožnit i spojení do Střední Asie a Perského zálivu. Mezinárodní tratě jsou v Íránu celkem čtyři, z toho dva koridory slouží mezistátním osobním vlakům. Nejzajímavějším z těchto spojů je nejspíš rychlík s cílem v Istanbulu, jenž v mírových dobách končival svou pouť až v syrském Damašku. Íránská železniční infrastruktura má podle plánu brzy projít rozsáhlou rekonstrukcí. Írán dosud používá dieselové lokomotivy, které jsou ovšem značně zastaralé. Disponuje zhruba pěti sty kusy amerických a třemi stovkami francouzských lokomotiv. V roce 2010 byla zprivatizována nákladní doprava a železnice prodala soukromým firmám více než 56 tisíc nákladních vagonů. Stát si ovšem ponechal všechny životaschopné lokomotivy. Pokud skončí roky trvající protiíránské sankce, bude to pro železniční dopravu v zemi obrovská šance ke skokové modernizaci celého sektoru.

síme být už co nevidět na konečné. Když souprava po deseti minutách skutečně dobrzdí, všichni se rázem vyhrnou na peron a my zůstáváme v celém vlaku sami. Ještě celí rozespalí stoupáme eskalátorem do hlavní nádražní haly teheránského železničního terminálu, kde – jak doufáme – najdeme pro těch pár překlenovacích hodin nějaké to klidné místo. Z reproduktorů nás přesně ve tři čtvrtě na pět přivítá hlas azana, svolávajícího k první ranní modlitbě. Cestou bludištěm chodeb míváme billboardy inzerující ultramoderní vlakové soupravy, jež by se měly již brzy objevit na íránských tratích, a také obří nástěnnou malbu, na níž si – na stometrovou vzdálenost – vzájemně hledí do očí pánové Chomejní s Chatámím.

Nádraží v Teheránu oplývá službami

V tom, že je teheránské hlavní nádraží tím skutečně „nejhlavnějším“ v zemi, nás utvrzuje jak velkorysost, s níž je prostor řešen, tak i všem dostupný servis. Snad milion zásuvek k dobývání mobilů a především dostatek volných a pohodlných sedaček určených k čekání na potřebný spoj. V tuhle brzkou ranní hodinu je tu poloprázdno, takže najít vhodné hnízdo není žádný problém. Pro ty, co trpí nespavostí či jen mají rádi pohyblivé obrázky, tady správa íránských železnic nainstalovala několik velkoplošných obrazovek, kde se za širokého zájmu převážně ženského publika, promítají americké kovbojky a dobrodružné komiksy. Sledovat tyhle drsné střilečky hollywoodské produkce, prostřihávané občasnými přenosy z íránského parlamentu – to vše přes hlavy zahalené čáďory a hidžáby – vytváří dohromady zážitek, který musí stoprocentně zanechat v paměti každého cizince nemsazatelnou stopu.

Nejednoznačné hodnocení

Není snad na světě složitějšího a rozporuplnější vnímaného státu, než je Írán. Tento veřejností obecně přijímaný vzorec dozajista ovlivňují hlavně média pro své často zjednodušující černobílé soudy či kvůli nezřízené honbě za senzacními zprávami stojícími na samé hraně polopravdy. Ať tak či tak, je ale Írán místem hodným vaší návštěvy. Jednak pro přátelské prostředí a vstřícnost svých obyvatel, ale i díky nezměrnému kvantu památek, sahajících hluboko do časů starověké Persie. V neposlední řadě vám ovšem zmíněná cesta poskytne i možnost utvořit si na základě vlastní a ničím neovlivňované zkušenosti vcelku objektivní názor na dení v téhle, pro Evropana tak exotické zemi. ◆

je i malé občerstvení, přičemž kávu i čaj si může každý pasažér dokupovat za pár drobných u stevarda. Než se nadějeme, začíná se šerit. Slunce zapadlo překvapivě rychle, a tak nezbyvá nic jiného než se pokusit otestovat kvalitu drážního lehátka. Probouzí nás hlomoz a hlasité pokřikování, to jak si lidé z okolních kupé balí fídlátka. Venku za okny je tma jak v pytli, ale soudě podle chování spolucestujících, mu-



HISTORIE



Rok 1986 byl pro českou historii důležitý. Zatímco v dubnu přišla z Východu zpráva o tragédii v Černobylu, o několik měsíců později k nám ze sousedního Německa začaly přijíždět první vozy, které konečně připomínaly komfort vyspělé Evropy. ČSD nakupovaly první vozy moderní konstrukce a expres Progress z Berlína konečně dostal svému jménu. Jeho soupravu tvořily nejkomfortnější vagony, které dokázal východní blok vyrobit. Nastal úsvit moderního cestování.

1986: Úsvit komfortního c aneb třicet let moderních vozů v Čechách

AUTOR: PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: REPRO ŽELEZNIČÁŘ

Letos je to 30 let, co na naše železnice ve velkém pronikly moderní osobní vozy typu UIC-Z s délkou 26,4 metru. V roce 1986 zařadily Československé státní dráhy (ČSD) do provozu osobní vozy řady Bmee a Deutsche Reichsbahn nasadila na expres Progress z Berlína do Prahy svou (na tehdejší poměry luxusní) klimatizovanou soupravu.

Bývalé ČSD už měly první zkušenosti s „dlouhými“ vozy. V roce 1976 dodala vagonka v Görlitz 50 patrových vozů Bap (Bmto) o délce 26,8 metru. V roce 1978 vagonka v Bautzenu vyrobila 40 restauračních vozů WRab (WRm) o délce 26,4 metru. Ty vycházely z mezinárodního typu UIC-X. Nesmělé krůčky dlouhých vozů završila dvacítká kombinovaných lehátkových vagonů s bufetem BRcm v roce 1984.

Průkopníkem dlouhých vozů bylo Německo

Do konstrukce dlouhých vozů se první pustila vagonka Westwaggon v Kolíně-Deutzi pod vedením vozového a nákupního oddělení centrálního úřadu DB v Mindenu. Už na přelomu 40. a 50. let zkonstruovala 26,4 metru dlouhý vůz. V té době se běžná délka osobních vozů pohybovala kolem 23 metrů.

Šestnáctikusová „předsérie“ pro spěšné vlaky vyjela na koleje v roce 1951 a už v roce 1952 začaly DB objednávat sériové 26,4 metru dlouhé vozy. V Německu se pro ně vžilo označení m-Wagen a v roce 1961 se staly vzorem pro unifikovaný typ X podle vyhlášky UIC 567. V následujících letech bylo pro DB vyrobeno 6 145 vozů různých provedení a generací. Masivně se rozšířily také v Itálii, pro kterou bylo vyrobeno 4 300 obdobných vozů.

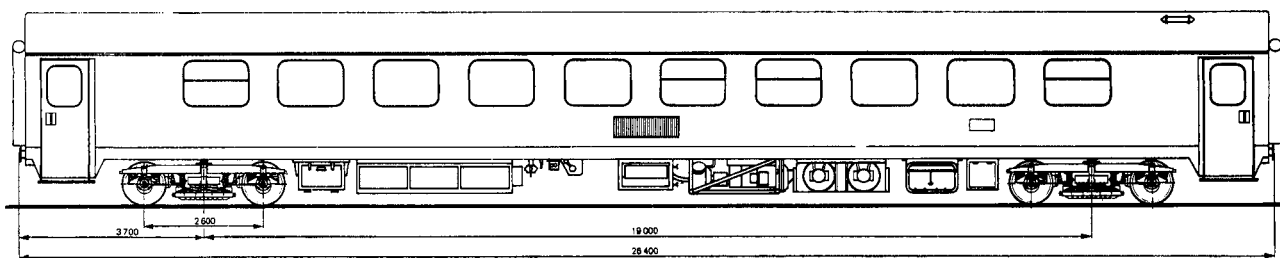
V roce 1962 nechaly DB vyrobit pro expres Rheingold nové luxusní vozy s klimatizací a rychlostí 200 km/h. Konstrukce vyšla z osvědčeného



typu UIC-X, ale cestujícím nabídla více prostoru. V 70. letech byly doplněny vozy 2. třídy. Ty měly oproti 12 oddílům u typu UIC-X jen 11 prostornějších oddílů. Nový typ získal v roce 1976 označení UIC-Z a prostřednictvím EUROFIMY se masově rozšířil do celé západní Evropy.

Konstrukce UIC-Z stejně jako starší platforma UIC-X umožňuje velkou flexibilitu provedení vozů od oddílových 1. nebo 2. třídy přes velkopro-

storové, restaurační po lůžkové, ale i jejich nejrůznější kombinace. Variabilita se promítla do rozšířeného označení UIC. Typ Z1 představuje plnohodnotné zástupce s klimatizací a rychlostí 200 km/h, typ Z2 je levnější varianta bez klimatizace a s rychlostí jen 160 km/h. Někdy se hovoří i o verzi ZE, která představuje ekonomickou verzi s vyšší kapacitou. V kupé 2. třídy je pak 8 místo obvyklých 6 míst k sezení.



Technický výkres vozu řady Amhe z východoněmecké vagonky Bautzen. Tyto vozy přijely poprvé do Československa při zkušební jízdě 14. dubna 1986.

estování

Vagónky v socialistickém bloku se věnovaly vývoji vozů o délce 26,4 metru na platformě UIC-X a Z od 70. let 20. století. V polovině 70. let vyjely prototypy, na které navázala v roce 1978 sériová výroba osobních vozů se středními vstupy pro DR a později i výroba rychlíkových vozů.

Osm míst v oddíle jako z nouze ctnost

V té době měly i ČSD první zkušenosti s delšími vozy, ale teprve rok 1986 lze označit za skutečný zlom, kdy dodávky osobních vozů UIC-Y nahradila nová moderní konstrukce. Podle původní dokumentace byly označeny jako typ UIC-X, ale díky 11 oddílům jde vlastně o typ UIC-Z2. Vozy 2. třídy však měly 8 míst v oddíle. ČSD totiž řešily problém s přeplněnými vlaky. V 80. letech se v mnoha rychlících jezdilo „na stojáka“, proto bylo nepřijatelné pořídít o 2 metry delší ale o 20 % méně kapacitní vozy. Přesto nabídl mnohem vyšší komfort. Poprvé byly vybaveny samostatnými, polohovatelnými sedačkami potaženými textílem.

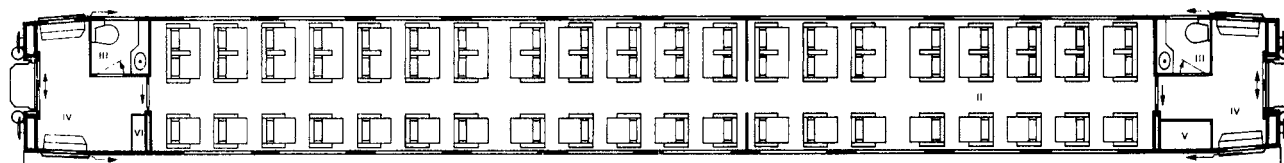
Zavedly také nová technická řešení, jako jsou podvozky GP 200 s kotoučovou brzdou. Elektřinu už nedodávaly generátory na podvozcích, ale lokomotiva přes vysokonapěťový kabel a centrální zdroj energie (CZE). Vlak tak musel nově „topit“ po celý rok.

V roce 1986 obdržely ČSD 60 vozů řady Bmee a o rok později je doplnilo 30 vozů stejné řady a čtyřicet vozů 1. třídy Amee. Ty však představovaly zhoršení komfortu, protože pro ně byly po-

užité skříňe pro 2. třídu s 11 oddíly, které byly znatelně užší oproti starším „jedničkám“. ČSD tenkrát spěchaly a nepočkaly na pozdější výrobu vagonů s menším počtem oddílů. První sérii vozů typu UIC-Z završila do roku 1988 ještě dodávka 100 kombinovaných vozů 2. třídy se služebním oddílem BDmee, z toho 26 vozů bylo vybaveno zvedací plošinou a označeno BDmeer.

Zaměřily na nejdůležitější spoje

Z osobních vozů Amee, Bmee a BDmee(r) byly vytvořeny soupravy komfortních povinně místenkových expresů Košičan, Slovenská strela, Tatran, Ostravan, Gerlach, Vyšehrad, Kriván a Thermal. Jednalo se o jakousi československou socialistickou obdobu západoněmeckých Intercity nebo spíše východoněmeckých oranžových Städteexpressů. Během 30 let provozu prošly tyto vozy řadou modernizací od výměn CZE a sedaček až po kompletní přestavby na lůžkové nebo velkoprostorové. ČD dnes disponují více než 550 osobními vozy konstruovanými na platformě UIC-X nebo UIC-Z s délkou 26,4 metru a hodně jich odpovídá těm nejvyšším parametrům (klimatizace, 200 km/h).



TYP VOZU PODLE UIC

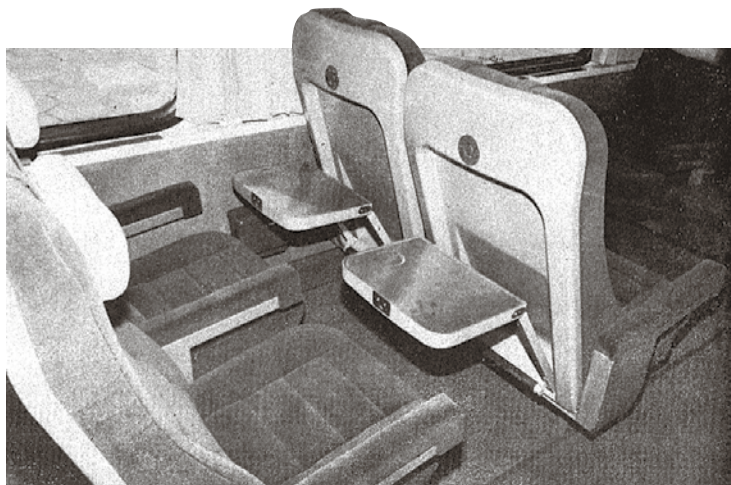
	X	Y	Z1	Z2	ZZE
Délka vozu v mm	26 400	24 500	26 400		
Šířka vozu v mm	2 825	2 883	2 825		
Šířka oddílů 1. třídy v mm	2 088	2 113	2 306		
Šířka oddílů 2. třídy v mm	1 737	1 900	1 883		
Délka oddílů v mm	1 900	2 000	1 880		
Počet oddílů 1. třídy	10	9	9		
Počet oddílů 2. třídy	12	10	11		
Počet míst v odd. 1. třídy	6	6	6		
Počet míst v odd. 2. třídy	6	8	6		8
Počet míst ve voze 1. třídy	60	54	54		
Počet míst ve voze 2. třídy	72	80	66		88
Klimatizace	ne	ne	ano	ne	ne
Rychlost v km/h	-	-	200	160	160

Luxus z Berlína – socialistická ochutnávka „Západu“

Ve stejném roce jako vozy Bmee zaměřila do Československa také jediná moderní klimatizovaná souprava ve východním bloku. Na cestující musela působit jako návštěva z jiného světa. Jen ona snesla srovnání se západoevropskými vlaky. Byla označena jako „komfortní vlak DR“.

Vozy Amhe a Bmhe DR vycházely z typu Z podle vyhlášky UIC 567-2. V tehdejší východní Evropě měly netradiční velkoprostorové uspořádání s leteckým umístěním sedaček. Absolutní novinkou byla klimatizace a vlakový rozhlas. Vyrobeny byly jen tři vozy Amhe a sedm vozů Bmhe.

„Komfortní vlak DR“ k nám přijel poprvé 14. dubna 1986, když vykonal zkušební jízdu přes Děčín a Lovosice do Prahy-Holešovic. V květnu se uskutečnila druhá zkušební jízda do Prahy po odklonové trati přes Varnsdorf, Děčín a Mělník a pak již byl v průběhu jízdního řádu 1986/87 nasazen na vlaky IEx 78/79 Progress Berlín – Praha – Berlín. Nová souprava vydržela v mezistátním provozu jen dva jízdní řády, přesto byla první vlaštvou moderního cestování, které se rozšířilo na našich kolejích po roce 1989.



V Trnavě otevřeli stálou expozici železniční dopravy

V roce 1996 několik železničních nadšenců založilo v rámci Slovenské vědeckotechnické společnosti (SVTS) „Klub priateľov železnic z Trnavy a okolia“. Spolek se rozrostl, dnes má více než 100 členů a pořádá semináře a přednášky zaměřené na historii železniční dopravy v Trnavě a okolí. Město se může pochlubit tím, že v polovině 19. století mělo železniční spojení s Bratislavou. Koňská železnice byla později prodloužena do Seredi a v roce 1873 přestavěna na parostrojní. Snahou členů Klubu je uchovat pro příští generace co nejvíce zajímavých zařízení, která budou připomínat historii železnice. Před třemi roky vznikla myšlenka rekonstruovat parní lokomotivu, která jezdila v trnavském cukrovaru, přidat k ní dva nákladní vozy a vše umístit na kusou kolej trnavské stanice u 4. nástupiště. Stovky hodin práce železničářů, ale i pochopení vedení dílen ŽOS v Trnavě, GR ŽSR či Železniční opravárenské společnosti ŽELOS korunovalo 15. října loňského roku přestřihnutí pásky. Rekonstruované železniční vozy slouží jako depozitář historických předmětů na uložení výstavních panelů. Služební vůz je upravený jako klubovna a zasedací místnost výboru Klubu.

MILAN KLUBAL, Společnost dopravy SVTS

Nová podoba Železničáře se mi líbí, něco by ale ještě chtělo doladit

První číslo nového Železničáře se mi líbilo. Jsem vaším dlouholetým čtenářem a fanouškem. Právě jsem odložil první číslo „new age“ Železničáře a musím konstatovat, že s ohledem na jeho premiéru je fakt dobrý. Samozřejmě je zapotřebí drobné věci ještě doladit. Jedná se například o to, že některé dvojstránky jsou zbytečně moc odsazené odshora. Nedá mi to, ale musím se s vámi podělit o názor mé drahé polovičky, která se do čtyř čtrnáctideníku pustila ještě přede mnou. Prý tam není nic pro ženy (samozřejmě ji neberte do slova, ona to myslela s usměvavým nadhledem). Podle ní by tam alespoň mohla být křížovka na cestu do vlaku. Rozhodně to neberte jako kritiku, ale jako námět. Nechtěte sa darí!!! Zdraví Moraváci z Cerhenic.

ROSTISLAV KOLMAČKA

Odpověď redakce:

Děkujeme moc za feedback, který nám potvrdil správnost našeho rozhodnutí rozdělit interní a externí komunikaci. Jsme rádi, že se vám nová koncepce Železničáře líbí a pochopitelně i my víme, že některá řešení se ještě budou dále vyvíjet. Věřte, že nic není konečného a nemůže se v příštích týdnech a měsících ještě změnit. Sledujte pozorně další vydání časopisu. Do Cerhenic srdečně zdravíme!

Bizarních příhod na tuzemské železnici by se dalo najít více

Bizarní nehody na železnici, o nichž jste psali v Železničáři, ve mně evokovaly také jeden kuriózní případ. Pracoval jsem v ostravském lokomotivním depu jako zámečník. Parní lokomotivy už byly vytlačovány jinou trakcí, nicméně měly ještě nějaký ten čas před sebou. Jejich konstrukce byla řešena tak, že dvířka na mašině se nedala otevřít směrem ven. Jejich přesah to neumožňoval. Přesto se stalo něco nečekaného. Při pojezdu lokomotivy na odpopelňovací kanál se otevřela ven a strojvedoucí vypadl. Naštěstí to odnesl jen naraženým palcem. Když jsme chtěli dvířka zavřít, prostě to nešlo. Museli jsme je vysadit a usadit znovu. A vzpomínám si také na zbrklého posunovače, který překousl píšťalku. Jednou se mu „podařilo“ při spojování tendru se strojem špatně zajistit lokomotivu klínem. Strojvedoucí se podle domluvy rozjel a bouchl do tendru. Ten narazil do stroje, který se dal do pohybu a prorazil zeď. Za ní byla nepoužívaná studna a ta patrně zabránila tomu, aby jel dál. Kola běhounu do ní zapadla. Výsledkem byla rozbitá lampa, překousnutá píšťalka a proražená zeď. Na stroji nevznikla žádná škoda a hala se o dva měsíce později měla bourat.

JOSEF MALAŤÁK, Frýdek-Místek



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

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

O jeden a půl procenta více dostanou letos České dráhy za provoz rychlíků a expresů, které si u nich objednáva ministerstvo dopravy. Stát se s dopravcem dohodl na navýšení platby za každý ujetý kilometr na více než 132 korun. Zdůvodňuje to tím, že jiné náklady rostou více, než je úspora za levnější naftu či elektřinu. Ta tvoří zhruba deset procent celkových nákladů. České dráhy vysvětlují nárůst například tím, že nasadí na více tratí nové vlaky a do ceny musí promítnout vyšší odpisy. Současně upozorňují i na problém s velkým počtem výluk, který zvyšuje náklady na náhradní autobusy. „Navýšení souvisí také s celkovými dopady rozsáhlé výlukové činnosti s náhradní autobusovou dopravou. I když letos bude situace snad poněkud příznivější než loni, je naplánována řada výluk na jednokolejných tratích, kde budeme muset zavést náhradní dopravu se všemi příslušnými dopady,“ řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský.

MF DNES 21. 1. 2016

Česká železnice překoná počátkem února významný milník. Správa železniční dopravní cesty spustí na pražské Balabence provoz nového centrálního dispečinku, na který se postupně napojí 2 200 kilometrů tratí. Provoz v celé západní polovině republiky se tak bude řídit z jednoho místa. Náklady na stavbu přesáhly podle výsledků tendru čtvrt miliardy korun. Technologické vybavení sálů a napojovaných tratí ale přijde na miliardy. Odhady hovoří zhruba o čtrnácti miliardách do roku 2020, počítá se mimo jiné s dovybavením tratí optickými kabely či kamerami. „V pondělí 1. února se spustí provoz cvičného sálu, kde se budou první zaměstnanci seznamovat s řízením svých oblastí. V březnu začne zapojování prvního úseku do ostrého provozu,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Prvním úsekem se stane třetí koridor mezi stanicemi Rokycany a Zdice, na konci března by měl být plně řízen z Prahy.

E15 19. 1. 2016

Němci navrhují na zvažované vysokorychlostní trase z Prahy do Drážďan postavit jeden z nejdelších tunelů v Evropě. Cesta mezi oběma městy by tak mohla trvat pouhých padesát minut. Vyplývá to z návrhu studie saského ministerstva, na kterém se podíleli také Češi. Podle saského ministra Martina Dulíga podmínky trati kolem Labe znemožňují zvýšit kapacitu i rychlost. Návrh studie tak nabízí řešení ve výstavbě tunelu vedeného pod Krušnými horami. Ten by měl začínat za Ústím nad Labem a končit před německou Pírou. Návrh počítá s náklady na stavbu okolo pěti miliard eur. První vlaky by ale mohly vyjet nejdříve za dvacet let. Jakub Ptačinský, mluvčí SŽDC, upozorňuje, že varianta je vedena zatím pouze na základní územní průchodnosti. Z Prahy do Ústí pojedou vlaky na trati o délce 123 km rychlostí až 350 kilometrů za hodinu, z Ústí do 200 km/h.

LIDOVKY.CZ 20. 1. 2016

Dozorčí rada Českých drah souhlasila s prodejem bývalé budovy nádraží v Ústí nad Orlicí. O nevyužívané nádraží měli zájem čtyři uchazeči, do posledního kola se ale dostaly jen dvě nabídky. Vítězem soutěže by měla být společnost Oustecké nádraží, jejíž členové se o záchranu památkově chráněné budovy zajímají. V historické budově by chtěli vytvořit zázemí pro cestující, hlavně čekárnu, kavárnu, restauraci, případně prodejnu základních potravin. V prvním patře chce společnost rekonstruovat byty. Podle jednatele Martina Kadřmana za ní drahám nabídla 1,45 milionu korun. Objekt bývalé výpravní budovy ČD několik let nevyužívají a zájem o něj nemá ani SŽDC, která se dlouhodobě od ČD snaží většinu nádraží získat pod svoji správu. „Budova není součástí plánovaného převodu, protože SŽDC pro ni nemá využití,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík.

ČTK, E15 21. 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



Předplatné čtrnáctideníku Železničář

Darujte sobě nebo vašim blízkým roční předplatné Železničáře za 475 Kč.

Součástí předplatného je také 6 oboustranných plakátů formátu A2 s železniční tematikou. Objednat si můžete také výhodný balíček společně s magazínem ČD pro vás za 600 Kč, kdy za obě periodika získáte slevou přes 20 %. Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese balikova@gr.cd.cz, telefonicky na čísle 972 233 090 nebo na stránkách www.cdprovas.cz/predplatne.



ČDBody

MOŽNOST UPLATNĚNÍ ČD BODŮ
www.cd.cz/cdbody

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

Harmonogram distribuce Železničáře pro rok 2016

4 19. února	12 11. června	20 8. října
5 5. března s plakátem	13 2. července s plakátem	21 22. října s plakátem
6 9. března	14 23. července	22 5. listopadu
7 2. dubna	15 6. srpna	23 20. listopadu
8 16. dubna	16 20. srpna	24 3. prosince
9 30. dubna s plakátem	17 3. září s plakátem	25 17. prosince s plakátem
10 14. května	18 17. září	1 7. ledna 2016
11 28. května	19 24. září s plakátem	

KAM JET



Inspiraci najdete na veletrhu

Rádi podnikáte výlety, ale už vám docházejí nápady, kam se vypravit? Pro inspiraci si můžete zajít na veletrhy cestovního ruchu, na nichž jsou prezentovány novinky nadcházející turistické sezony. Lednové brněnské veletrhy Go a Regiontour už nestihnete, ale o víkendu 20. a 21. února se v metropoli koná jeden z nejprestižnějších veletrhů cestovního ruchu ve střední Evropě – Holiday World. Zúčastní se ho na 700 vystavovatelů. Kromě cestovních kanceláří na něm budou mít zastoupení jednotlivé regiony Česka a zahraniční turistické centrály. Letošním partnerským regionem veletrhu je Jihomoravský kraj a v jeho expozici získáte informace mj. o stále oblíbenější vinařské turistice. Představeny budou i akce pořádané u příležitosti 700. výročí narození českého krále a římského císaře Karla IV., např. katalog turistických cílů a služeb Po stopách moravských Lucemburků.

Nejblíže železniční stanice: Praha-Holešovice

FOTO: ARCHIV INCHEBA EXPO PRAHA, SPOL. S R. O.



20.–21. ÚNORA 2016



DO 28. BŘEZNA 2016

Po kolejích za sněhovými radovánkami

Do 28. března nabízejí provozovatelé šesti tuzemských skiareálů lyžařům, kteří přijedou vlakem ČD, slevu až 30 procent na celodenní skipasy. V Jizerských horách je do programu ČD Ski zapojen lyžařský areál Tanvaldský Špičák, v Orlických horách jde o Skiresort Buková hora, na Šumavě si můžete zalýžovat s výhodami v lyžařském středisku Ski & Bike Špičák, v Krušných horách ve skiareálu Vělník, v Jeseníkách v Jonas Parku Ostružná a v Beskydách poskytuje slevu zákazníkům ČD skiareál Karolinka. Nemusíte se obávat, že se od vlaku povlečete s lyžemi k vlečkám dlouhou cestu. Pokud nejsou lyžařské areály hned u nádraží, svezou vás ke sjezdovkám bezplatné skibusy. Vlakem na lyže se můžete vypravit i na Slovensko. Bližší informace o programu ČD Ski včetně doporučených vlakových spojení, tipů na nejvhodnější jízdenky najdete na stránkách www.cd.cz/cdski.

Nejblíže železniční stanice: Tanvaldský Špičák/Ostružná/Karolinka/Špičák/Jablonné n. O./Pernink

TÉMĚŘ CELÝ ROK 2016



Hradu Křivoklát to sluší i v zimě

Na trati z Berouna do Rakovníka projíždějí vlaky několika tunely. Za tím nejdelším, 235 metrů dlouhým Budským tunelem se cestujícím ukáže v celé své kráse Křivoklát – jeden z našich nejstarších a nejvýznamnějších královských hradů. Přístupný je po celý rok. V zimní sezoně si lze zakoupit vstupenku na prohlídkovou trasu Gotické paláce. V rámci ní vás průvodce provede po horním nádvoří a většinou interiérů horního hradu. Navštívíte místnost zvanou Stříbrnice, hradní sklepení, které se využívalo jako vězení, přízemí Velké věže sloužící jako hladomorna, hradní kapli a také Rytířský a Velký královský sál. Zavítáte i do největší hradní knihovny u nás – do Fürstenberské knihovny, prohlédnete si rodovou obrazárnu knížat z Fürstenbergu a hradní muzeum s unikátní sbírkou saní. V únoru se konají prohlídky hradu každou sobotu ve 12 a 14 hodin. Vstupenky se prodávají i on-line.

Nejblíže železniční stanice: Křivoklát

FOTO: © ADAM DUFEK | DREAMSTIME.COM



PO CELÝ ROK 2016

Do Peček na výstavu mašinek

I letos se konají v Pečkách pravidelné výstavy železničních modelů a kolejíšť. Za fascinujícím světem mašinek se můžete do Peček vypravit 6. a 7. února stejně jako každý další první víkend v měsíci vyjma letních prázdnin. Ve výstavních prostorách v Žerotínově ulici (směrem k ul. Ke Koble) najdete modelová kolejíšťě snad všech měřítek. Vždy alespoň osm z nich bude v provozu. Na pětidílném kolejíšti Ho (1:87) s dvoumetrovým kamenným mostem se prohánějí i Penđolino a railjet v barvách Českých drah. Stejně měřítko má i modelová železnice s reáliemi protektorátu Čechy a Morava. Malebná lokálka s mosty a úzkorozchodnou tratí je k vidění na modelovém kolejíšti o velikosti TT (1:120). Provoz na kolejíštích zpestřují různé efekty včetně kouře a zvuku parních lokomotiv. Výstava na ploše 1 600 m² je otevřena v uvedené víkendy v sobotu od 9 do 17 hod. a v neděli od 9 do 15 hod.

Nejblíže železniční stanice: Pečky

FOTO: ARCHIV SPOLKU ŽELEZNIČNÍCH MODELÁŘŮ – PEČKY