

# Železničář

3. BŘEZNA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



5  
ROČNÍK XXIII

## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

**Jan Sůra**, redaktor MF Dnes, nám poskytl exkluzivní rozhovor.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Ve středu 10. února vypukl v **Bohumíně požár**, který zničil zabezpečovací zařízení. Následky budou odstraňovány ještě několik měsíců. Co se stalo?

### 11-14 TÉMA

**Žehličky**. Netrhaly rekordy, přesto byly něčím výjimečné. Tyristorové „posunky“ letos slaví pětatřicetiny.



### 15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

**Lucii Formanovou** lákalo letectví, propadla ale železnici. Rozhodnutí stát se strojvedoucí však nelituje.

### 16-17 RECENZE

Další z recenzí železničních modelů se podrobněji podívá na opětovně uváděný model jednotky ČD railjet od rakouské firmy Roco ve velikosti H0.

### 18-19 CESTOPIS

Vydejte se s námi po stopách Rakouské severozápadní dráhy, která patřila k největším dopravním podnikům v Rakousko-uherské monarchii a za dobu své existence vybudovala 1 398 km tratí.

### 20-21 ART

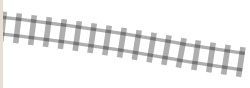
Železnice se záhy po svém vzniku stala předlohou mnoha malířů a fotografů. Malování vlaků, tratí či nádraží však není výsadou jen mužů.



## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a.s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz) | web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz)  
**ŠÉFREDAKTOR:** Václav Rubeš | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Zdeněk Ston | **SAZBA:** Milan Matoušek | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://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



Žraloka jedoucího netradičně na trati z Ústí nad Labem na Moldavu v Krušných horách si nenechal ujít **Vít Mrhal**. Při obratu soupravy ve stanici Szklarska Poręba Górna zaujal **Jana Bambuška** odraz názvu stanice v čelních sklech RegioSpiderů, tvořící jakousi girlandu.



## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

notoricky známá pranostika říká, že v březnu máme zalézt za kamna. Upřímně řečeno si myslím, že by to byla velká škoda. A to hlavně proto, že jsme pro naše cestující připravili celou plejádu nabídek. Zimní událostí číslo jedna je bezesporu Světový pohár ve sjezdovém lyžování v Jasné. Pro fanoušky, kteří chtějí podpořit naše reprezentantky, jsme připravili posilové lůžkové vozy, díky kterým se do Nízkých Tater dostanou pohodlně a za zvýhodněnou cenu. Zajistili jsme přepravu návazným skibusem do skiareálu Jasná, dějiště Světového poháru. Pro české fanoušky jsou rezervovány vstupenky do fan zóny Czech Ski, rezervace vstupenek proběhne automaticky nákupem jízdenky na e-Shopu ČD. Slevové balíčky ČD Tatry navíc přinášejí zajímavé zvýhodnění pro nákup skipasů, jízdné na Tatranských elektrických železnicích, ubytování a další benefity po celou zimní sezónu! Užít si lyžování alpského typu v Tatrách zkrátka nikdy nebylo tak výhodné. A navíc – proč jezdit do Alp, když v Tatrách jste z Prahy Pendolinem za cca šest hodin?

Pro naše zákazníky, kteří neprahnu po velehorách a raději vyrazí běžečskou stopou, se nabízí možnost využít pohodlného spojení z Liberce do Szklarske Poręby.

Doma za kamny ale nemusíte zůstat, ani když neholdujete zimním sportům. Pro cestující, kteří se rozhodli procvičit mozek v brněnském VIDA! science centru máme nabídku VLAK+ VIDA! Zpáteční jízdenka za tímto zážitkem je zvýhodněna slevou 50 procent. Atraktivní je též trvalá nabídka na vstupenku do pražského Království železnic. Stačí si koupit místenku a poukázku na vstupenku k ní dostanete za pouhých 50 Kč. Ušetřit mohou ale i cestující, kteří se vydají do pražské ZOO, a to jak na cestě vlakem, tak na vstupném.

Plně si uvědomujeme, že i sebelépe naplánovaný výlet za bezkonkurenční cenu může vzít za své, když se něco nepodaří, podobně jako v Bohumíně začátkem února. Ohněm zničené zabezpečovací zařízení paralyzovalo provoz v tomto důležitém uzlu a vzhledem k tomu, že na jeho kolejích zůstalo uvězněno několik souprav včetně dvou Pendolin, museli jsme opravdu výrazně improvizovat. Chtěl bych proto poděkovat všem zaměstnancům, počínaje dispečery, přes strojmistry a strojvedoucí, vlakové čety až po kolegy z regionálních pracovišť (ROC a ZAP Ostrava) a dalším za jejich nasazení, často nad rámec pracovních povinností. Ukázali, že pověst národního dopravce jim není lhostejná a svou práci stále vykonávají s láskou.

Ostatně právě láska (a to nejen k profesi) byla leitmotivem akce, kterou jsme připravili pro naše cestující v den svatého Valentýna, 14. února, na pražském hlavním nádraží. V úžasné atmosféře se nám podařilo roztančit halu hlavního nádraží, rozdat na pět set růží, stovky perníčků a balonků. Rada párů, které se akce zúčastnily, nám před tím prostřednictvím facebookového profilu poslaly své snímky do soutěže (vyfotily se během polibku ve vlaku ČD) a vyhrály jízdenku pro sebe a partnera do vybrané destinace v ČR. Mám radost, že se nám podařilo oslovit i mnoho nic netušících cestujících a předat jim poselství, které se ke dni zamilovaných váže nejvíce: vaše láska je to nejcennější, co vozíte! Zbývá dodat, že tak činíme rádi a s láskou.



**Jiří Jeřeta**

ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

Zájem o přepravu vozíčkářů vzrostl o čtvrtinu

České dráhy loni zajistily 5 297 zaregistrovaných přeprav cestujících na vozíku, kteří si objednali přepravu prostřednictvím elektronického systému. Je to nejvíce v historii. Denně jsou navíc přepravováni další imobilní cestující bez registrace. V roce 2014 jsme zaevidovali více než 4 300 přeprav vozíčkářů. Meziročně tak vzrostl zájem skoro o čtvrtinu. Proto letos nabízíme rekordní počet 4 656 bezbariérových spojů od lokálek až po expresy. (RED)

Náchodské nádraží dostává nový kabát

Už koncem léta by cestujícím měl začít sloužit moderní dopravní terminál v Náchodě. Výpravní budova železniční stanice, která je v majetku Českých drah, prochází od srpna loňského roku opravou. Lidé se dočkají nových odbavovacích prostor, pokladen, čekárny i sociálního zařízení. Část se otevřela již počátkem února. Zbývá ještě rekonstruovat plášť budovy včetně střechy či peronní přístřešek, což odpovídá částce asi 26 mil. Kč. (JAŠ)

Přibývá vlaků s „přebalováký“

Cestovat s miminko po železnici je stále snazší. Moderní vlaky dostávají sklopné přebalovací pulty. České dráhy touto pomůckou vybavily už 568 vozů, které obsluhují několik tisíc spojů denně. Bezbariérový nástup i s kočárkem umožnuje 450 elektrických a motorových jednotek nebo vozů. V nich jsou vytvořeny prostory pro umístění kočárků, stejně jako v řadě modernizovaných vagonů. Využít lze i vyhrazené dětské oddíly či místa ve 379 dálkových vlacích a dětská kina v 38 spojích. (PEŠŤ)

Národní den železnice letos přivítá Cheb

Letošní Národní den železnice se uskuteční v Chebu. Dohodli se na tom zástupci Českých drah a Správy železniční dopravní cesty. Koncem února se na západě Čech uskutečnila schůzka, na níž se její účastníci dohodli na konkrétnějších obrysech této oblíbené akce. Hojně navštěvovanou událost bude chebské nádraží a depo hostit v sobotu 24. září. Jako obvykle se celý areál rozdělí do tří částí – Světů historie, změny a zábavy. V depu se počítá s historií a zábavou, na nádraží se Světem změny. Národní den železnice se stává tradiční událostí. Předchozí ročníky hostily například Břeclav, Hradec Králové nebo Děčín. Tradicí se stala i výprava protokolárního vlaku, povinně místenkového z Prahy. Tuto úlohu opět převezme railjet, který do Chebu pojedě přes Plzeň a Mariánské Lázně. Zároveň se stane jedním z exponátů výstavy moderního vozového parku ČD, Světa změny. (HOL)

**Železnici křížuje pardubický porter nebo Hutník**



Také v jízdním řádu 2016 nesou desítky vlaků jména významných osobností, regionů, řek, hor nebo hradů. Celkem dostaly 169 různých pojmenování. Jsou mezi nimi i nová jména, například Petr Ginz, Jiří Bouda nebo Porta Moravica. ČD nabízejí komerční názvy pro vybrané vlaky řadu let. Díky tomu získá zadavatel publicitu jména nebo produktu na stanicích a ve vlacích, včetně jízdních řádů a jejich vyhledávačů na internetu. (PEŠŤ)



**Pavel Krtek diskutoval v Bruselu o konkurenci**

U příležitosti zasedání Řídícího výboru CER (Společenství evropských železnic) 16. února a valného shromáždění CER, které se konalo den nato, přijel do Bruselu také předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek. Šéf největšího českého železničního dopravce vítá příležitost být členem tohoto orgánu, jehož úkolem je řešit otázky rozvoje železnice v Evropě. Své členství využije k prosazování zájmů ČD v rámci formování evropské železniční legislativy. Se členy výboru se sešla i komisařka pro dopravu EK Violeta Bulcová. V diskuzi s Pavlem Krtkem se zajímala o zkušenosti s konkurencí a o připravenost státu na celkovou liberalizaci. (JH)



**VUZ pokrtil knihu o vysokorychlostní železnici**



Vysokorychlostní železnice a nekonvenční dopravní systémy. Tak se jmenuje kniha, kterou koncem února představili její autoři ve vládním salonku pražského hlavního nádraží. Publikace, za níž stojí trojice autorů František Palík, Jiří Kořínek a Antonín Blažek, přináší informace, jež je možné využít při prosazování požadavků na stavbu tuzemských vysokorychlostních železnic. Knihu vydal Výzkumný Ústav Železniční a lze si ji objednat na e-mailové adrese piksovab@cdivuz.cz za 799 Kč. (HOL)

# ČESKÁ ŽELEZNICE se nemá za co stydět

Slovní spojení novinář a doprava ve většině lidí u nás evokuje jméno Jan Sůra. Pro někoho je symbolem „bojovníka za lepší časy“, jiným se nad jeho články otevírá pověstná kudla v kapse. Vadí mu, že je zosobněním kontroverze? A jezdí vůbec veřejnou dopravou i v čase, kdy nepíše reportáže? Jak se staví k nařčení, že je novinářem placeným soukromými dopravci? Redaktor MF Dnes poskytl Železničáři exkluzivní rozhovor.

VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: MICHAL MÁLEK

## Jak jste se dostal v rámci publicistiky k dopravě?

K dopravní tematice jsem se dostal přes ekonomické zpravodajství, nicméně tato problematika mě vždy zajímala, a proto šlo o přirozený vývoj. Navíc v době mého příchodu do celostátní redakce MF Dnes tuto problematiku nikdo hlouběji nezpracovával, takže jsem nikomu „nelezl do zelí“. Do „celostátu“ jsem se dostal z regionální redakce MF Dnes v Liberci, kde jsem si chtěl nechtě k dopravě také přičichl. Asi nejzajímavější kauzou, která podle mě odstartovala mou cestu do Prahy, byl spor autobusových dopravců o používání autobusového nádraží v Liberci.

## A vaše osobní přesvědčení? Využíváte veřejnou dopravu?

Nejenže využívám, v osobním životě dokonce preferuji veřejnou dopravu, i když někdy samozřejmě není vyhnutí a musím použít auto. Nicméně poměr mých cest veřejnou versus individuální dopravou je výrazně ve prospěch hromadné dopravy. Trošku mě mrzí, že domů, na Liberecko, je spojení vlakem časově nekonkurenceschopné, takže jsem víceméně odkázán na autobus.

## Vysokorychlostní železnice by vás přesvědčila více?

Zcela určitě, i když uznávám, že potenciál pro takovou investici je v případě spojení Praha – Liberec diskutabilní. Bavíme se o stošedesátitisícové aglomeraci, které bohatě dostačuje současný počet autobusových spojů. Rychlejší doprava by možná přilákala další cestující, ale i tak by vlaky určitě nepraskaly ve švech.

## Nedávno jste provedl test dopravců na lince Praha – Ostrava. Jaký by byl podle vás výsledek, kdybyste srovnal úroveň cestování vlakem u nás s vyspělou Evropou?

Myslím, že se česká železnice v některých aspektech rozhodně nemá za co stydět. Nedávno jsem absolvoval cestu z Manchesteru do Londýna s dopravcem Virgin Trains a byl jsem nemile překvapen stářím a stavem soupravy. Také servis – a to jsem cestoval v první třídě – byl zhruba na úrovni standardních služeb u nás. Ne zcela pozitivní zkušenost mám i ze spojů ICE v Německu. Jednou jsem se nedostal ani na své místo, ačkoli jsem měl místenku – vlak byl totálně přeplněn. Myslím proto, že třeba linka Praha – Ostrava patří k absolutní evropské špičce, úrovní služeb, kvalitou vozidel i nabídkou služeb.

## Co se za dobu, kdy aktivně komentujete dění na železnici, podle vás nejvýrazněji zlepšilo?

Zcela jednoznačně přístup k zákazníkům, ten je nerosvratelně lepší. Zejména České dráhy udělaly obrovský skok, a to ještě před příchodem konkurence. Poté se kvalita servisu ještě zlepšila. Druhým aspektem je vozidlový park. Tam je také znát zásadní posun.

## A co stinné stránky české železnice?

Konkurenceschopnost vůči automobilové dopravě. Maximální rychlost 160 km/h je málo. Konzervováním současného stavu infrastruktury ztrácí železnice dražocenný čas. V ČR je jen málo linek, které dokážou efektivně konkurovat autům a autobusům. Jedinou cestou, jak tento stav zlepšit, je začít co nejdříve s budováním vysokorychlostních tratí. Je naprostá ostuda, že z Berlína do Vídně se dostanete rychleji přes Norimberk než přes Prahu, stejně jako, že mezi dvěma největšími městy ČR se rychleji přepravíte po silnici. Kdyby se jízdní doba vlaku mezi Prahou a Brnem dostala pod dvě hodiny, zásadně by to zamíchalo přepravním trhem ve prospěch železnice. Navíc stále nechápu argument, kterým se ohánějí odpůrci výstavby VRT – vysoká cena stavby. Důkazem budiž fakt, že v Německu nebo Španělsku jsou schopni nové tratě stavět levněji než modernizované koridory u nás. Když to navíc srovnáte s náklady, které si vyžádaly a ještě spolknou české koridory, omezeními provozu během jejich výstavby a často minimální časovou úsporou, které tyto investice přinesou... V tomto kontextu nechápu další věc: investují se ohromné prostředky do vedlejších či lokálních tratí, přitom páteřní síť – pokud tedy koridory takto můžeme označit – ještě není zcela dobudována. Rozuměl bych tomu, že je nutné zkvalitnit a zkapacitnit objízdné trasy, pak ale nerozumím tomu, proč například trať přes Rudnou, která má nést hlavní tíhu odklonů při stavbě koridoru na východ, nebyla elektrizována. Elektrické trakce se ale naopak dočkaly některé lokálky s mizivým potenciálem. To mi prostě nedává smysl.

Můžu s čistým svědomím říci, že pan Jančura mě neplatí. Naopak platím já jemu, protože v jeho autobusech nechávám ročně dost peněz...



## JAN SŮRA

Vystudoval Hospodářskou fakultu Technické univerzity v Liberci (1996-2002). V médiích pracuje od roku 1994, začínal v Boleslavském deníku, později v Libereckém dnu. Od roku 2004 je věrný MF DNES.

### **Velkým tématem poslední doby je liberalizace. Jaký je váš názor na současný stav v ČR i ostatních státech EU?**

Stav v ČR je jednoduchý – liberalizace (až na pár výjimek) v podstatě neprobíhá. Já jsem pro konkurenci a otevření trhu tak, jak to plánovala Evropská unie. Jako argument uvádím stav v Bavorsku, kde se podařilo za stejné peníze zdvojnásobit počet výkonů. Srovnávám samozřejmě stav před a po liberalizaci. Příklady ale máme i u nás. České dráhy zvítězily na Jizerskohorské železnici a služby tam poskytují na velmi dobré úrovni. To vše je výsledek konkurence, která nutí dopravce se zlepšovat. Panika, která liberalizaci provází, je podle mě zbytečná. Pozice Českých drah jakožto národního dopravce je do značné míry neotřesitelná. Na druhou stranu ale připouštím, že i Evropská unie je v některých otázkách liberalizace trochu schizofrenní. Jak jinak si vysvětlit fakt, že první návrh 4. železničního balíčku byl výrazně pro liberalizaci, pak ale nastal obrat a poslední revize umožňuje zachovat status quo. Skoro to vypadá, že EU se vždy přikloní k názoru se silnějším lobby.

### **Jako propagátor konkurence jste nezřídka osočován z podjatosti či nadřezování soukromým dopravcům. Jak se k tomu stavíte?**

S úsměvem. Protože je to tak absurdní, že jiná reakce mě nenapadá. Názory, že jsem placeným propagátorem, zejména Regiojetu – jak se často dočtu v diskuzích pod mými články – může vyřknout jen člověk, který nezná poměry u tohoto dopravce. Soukromí dopravci obecně šetří, kde se dá, a je proto naprosto iluzorní představa, že budou investovat do záměru vylepšit si tímto způsobem PR. Výsledek je totiž značně nejistý, na rozdíl od klasické reklamní kampaně. Můžu proto s čistým svědomím říci, že pan Jančura mě neplatí. Naopak platím já jemu, protože v jeho autobusech nechávám ročně dost peněz...

### **Jaký je váš nejzajímavější zážitek při cestování vlakem?**

Kdysi jsem projížděl na jízdenku Interrail Skandinávií. V Norsku jsem chtěl dojet do města Bodø, ale posledních pár desítek kilometrů byla výluka. Do připravených autobusů jsem se už nevměstnal, přestože jsem se nabídl, že cestu absolvuji ve stoje. Byli ale neoblomní a zavolali taxíka. Přijel mercedes, který mě vezl samotného 50 kilometrů. S hrůzou jsem sledoval taxametr a děsil se, že mi nakonec řidič řekne, že to mám zaplatit. Útrata šla ale na vrub dopravce. Bylo to překvapivě vstřícné gesto.

# POŽÁR



## bohumínskému stavědla znehybnil desítky vlaků

Středu 10. února si budou dlouho pamatovat nejen bohumínští železničáři. Kolem půl desáté večer došlo k rozsáhlému požáru, který zničil zabezpečovací zařízení ESA 11. Jeho prostřednictvím výpravčí zabezpečují a řídí provoz ve stanici Bohumín. Z tohoto významného uzlu se rázem stalo paralyzované a na čas neprůjezdné nádraží. Protože požár uvěznil v bohumínském depu nemálo lokomotiv a souprav včetně dvou Pendolin, dispečerů, strojmistů a řada dalších zaměstnanců Českých drah museli prokázat vrcholnou operativnost, aby je vysvobodili a také urychleně připravili provizorní varianty řešení náhradní přepravy cestujících.



MARTIN HARÁK A MARTIN NAVRÁTIL | FOTO: MARTIN HARÁK

**O**kolo půl desáté večerní se vraceli dva strojvedoucí od bohumínské opravny pantografových jednotek na pracoviště strojmistů, aby ukončili své směny. Při chůzi si všimli velkého ohnivého záblesku nedaleko spínací stanice bohumínskému depu, který zapálil suchou trávu v jejím okolí. Pohotově zalarmovali strojmisty, kteří prostřednictvím elektrodispečera v Ostravě zajistili vypnutí napájení trolejového vedení nejen v depu, ale i v celém obvodu stanice Bohumín. Pro oba

strojmistry – Česlava Kafku a Dalibora Vojáčka – nastala jedna z jejich nejkrušnějších směn. Vysoké napětí proniklo po kabelech do technologických a dopravních místností ústředního stavědla, kde zničilo kabelizaci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a způsobilo další řetězce zkratů a požárů. Bohumínské nádraží ve chvíli zcela potemnělo.

### Pomoc přijela z Prahy, osobáky nahradily autobusy

Zatímco se činili hasiči, rozdrnčely se telefony dispečerů. V prvních hodinách scházely infor-

mace o tom, co se stalo a na jak dlouho. Síťový dispečink osobní dopravy okamžitě zajišťoval odklony nočních rychlíků z Polska a ze Slovenska přes Český Těšín a dále přes Havířov do Ostravy. V hale Technicko-hygienické údržby (THÚ) zůstalo uvězněno několik souprav včetně dvou Pendolin. Další z otázek bylo, jak zajistit ranní vlaky. Do Ostravy proto byly narychlo vyslány dvě náhradní soupravy – po jednom CityElefantu a railjetu, které nahradily Pendolina na vlcích do Prahy. Ostravské regionální obchodní centrum (ROC) se postaralo o zajištění autobusů pro překrytí ramene Dě-

## První multifunkční vůz pro linku Praha – Hamburg podstupuje testy

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Prototyp nové řady multifunkčních vozů, které vznikají z exrakouských vagonů řady Bmz, vyjel na koleje zkušebního okruhu ZC VUZ ve Velimi. Nese označení Bhmpz a kromě standardního komfortu pro běžné cestující pamatuje i na děti nebo imobilní zákazníky.

Nasazen bude na lince Praha – Berlin – Hamburg. Projekt výroby multifunkčních vozů běží sice s drobným zpožděním, ale bez zásadních problémů. První prototyp byl dokončen v druhé polovině února, nyní podstoupí zkoušky a schvalování, na které naváže ověřovací provoz. Multifunkční

vozy budou nejprve nasazeny na některé vnitrostátní linky, aby měl národní dopravce jistotu bezproblémového provozu těchto vozidel.

Modernizaci celkem dvaadvaceti vozů se v rámci takzvaného „Projektu 22“ vyhrála společnost Pars nova Šumperk. U devíti z nich dochází k úpravě interiéru a přestavbě na multifunkční vůz s velkoprostorovým oddílem pro cestující s 58 místy k sezení a čtyřmístným oddílem pro přepravu rodin s dětmi, vůz disponuje i místy pro osoby se sníženou schopností pohybu. Další devět vozů bude upraveno na provedení s velkoprostorovým oddílem druhé třídy až pro 72 cestujících. Tyto vozy navíc umožní přepravu až

osmi jízdnicích kol. U posledních čtyř přistavených vozů se zachová jedenáct šestimístných oddílů, které budou nově vybaveny rezervačním systémem a čtveřicí zásuvek 230 V.





## OPATŘENÍ V DÁLKOVÉ DOPRAVĚ:

- Provoz ve stanicích Bohumín a na přilehlých úsecích je velmi omezen.
- Zajištěna náhradní autobusová doprava za vybrané vlaky mezi stanicemi Karviná hl.n. – Bohumín – Ostrava hl.n.
- Vlaky SC 516, SC 512, SC 510, SC 511, SC 515, SC 517 jsou odřeknuty v úseku Bohumín – Ostrava hl.n. a zpět
- Vlaky Ex, EC Praha – Ostrava – Žilina a zpět stejně jako vlaky linky SC Praha – Ostrava – Košice a zpět jsou vedeny v úseku Ostrava hl.n. – Český Těšín a zpět odklonem přes Havířov. Vlaky nejedou přes stanice Bohumín a Karviná hl.n.
- Vlaky linky R Brno – Bohumín a zpět jsou v úseku Ostrava hl.n. – Bohumín a zpět odřeknuty a nahrazeny náhradní autobusovou dopravou v úseku Ostrava hl.n. – Bohumín a zpět.
- Od 16. února 2016 jedou vlaky EC 102, EC 103, EC 104, EC 105 a vlaky EC 130, EC 131 po své plánované trase (odklon vlaku je zrušen). Zpoždění vlaku za úsekem s omezením se může zvýšit o cca 20 – 30 min.
- Vlaky Ex 100 a Ex 101 jsou v úseku Ostrava hl.n. – Bohumín a zpět odřeknuty.
- Vlaky linky EC Praha – Warszawa jsou vedeny v úseku Ostrava hl.n. – Chalupki a zpět odklonem, vlaky nezastavují ve stanicích Bohumín.
- Noční vlaky EN 402, EN 403, EN 404, EN 405, EN 406, EN 407, R 408, R 409, EN 442, EN 443, EN 444, EN 445 jedou ve své pravidelné trase, za úsekem s omezením může dojít ke zvýšení zpoždění o cca 20 – 30 min. Vlaky EN 444, 442 a 443 jedou odklonem přes Havířov, vlak EN 444 jede z důvodu vysokého zpoždění mimo stanici Přerov, cestující z Přerova mohou využít IC 552, který do Prahy přijíždí záhy za zpožděným vlakem EN 444.
- Vlaky EN 404, EN 407, EN 409 mohou odjet ze stanice Bohumín ihned po nástupu a výstupu cestujících ve směru Ostrava hl.n.



marovice – Bohumín – Ostrava hlavní nádraží. Stále se nevědělo, jaký rozsah škod požár napáchal a kdy budou vlaky alespoň v omezeném režimu jezdit. Následujícího dne dopoledne se podařilo obě Pendolina z obvodu „vyprostit“ a přepravit nezávislou trakcí na ostravské hlavní nádraží k dalšímu nasazení na plánované vlaky. V odpoledních hodinách se navíc podařilo uvolnit lokomotivu řady 380 i dva brněnské elektrické stroje řady 362, tři CityElefanty a další soupravy. Teprve poté mohly být výhybky uzamčeny a Bohumínem začaly projíždět alespoň nákladní vlaky, ovšem s nemalými zpožděními způsobenými nefunkčními přejezdů. Týž den se dohodlo, že regionální doprava se bude řešit náhradní autobusovou dopravou, která bude jezdit kyvadlově, protože čekání vlaků na autobusy by tam znamenalo značná zpoždění. Čili kyvadlové autobusy mezi Karvinou a Ostravou, každých 15 minut, o víkendů 20 minut. V pátek 12. února dopoledne vyjela na zkušební jízdu jednotka řady 460, aby ověřila jízdní dobu v úseku Dětmarovice – Bo-

humín – Ostrava hl. n. se všemi omezeními. Pak byl zpracován návrh výlukového jízdního řádu regionální dopravy. Osobní vlaky se na tento úsek v plném rozsahu vrátily ve středu 17. února.

### Definitivní zabezpečovací zařízení má být spuštěno až v prosinci

Výlukový jízdní řád platí dosud a zůstane i v platnosti do doby, než se podaří odstranit pomalé jízdy přes přejezdy a zpravování PV- a V-rozkazy. Jakmile se – po provizorní aktivaci přejezdů – povede snížit zpoždění na trase pod pět minut, bude možno osobní vlaky vrátit do původních tras. V tuto chvíli se v Bohumíně pracuje na aktivaci provizorního zabezpečovacího zařízení, které pokryje nejnужněji rozsah dopravy stanice (předpoklad je do konce března 2016). Návrat do původního stavu před požárem s definitivním zařízením je však otázkou dlouhých měsíců, dodavatel AŽD Praha odhaduje reálný termín k začátku platnosti příštího jízdního řádu.

Vozy se výrazně liší od dosud provozovaných vagonů ČD. Například samostatný uzavíratelný oddíl pro rodiny s dětmi, kde je dostatek místa například na hraní, ale i třeba dětský kočárek, zatím žádný jiný vagon neposkytuje. Objednatel myslí i na vlakovou četnu – k dispozici má samostatný oddíl se sklopnou sedačkou, stolem a několika policemi.

Při modernizaci vozu byl původní interiér oddílového uspořádání vybourán a instalován zcela nový ve velkoprostorovém provedení. Sedačky jsou nyní částečně umístěny za sebou jako v letadle. U každé dvojice sedaček je elektrická zásuvka 230 V 50 Hz a USB konektor pro napájení elek-



troniky cestujících. V tomto velkoprostorovém oddíle je také vytvořen větší volný prostor pouze se sklopnými sedačkami, kde mohou komfortně cestovat také lidé na vozíčkách. Pro ně je upravena také bezbariérová toaleta s uzavřeným systémem, která je vybavena sklopným pultem pro přebalování kojců.

## DRAŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

V České republice je přibližně 9 500 km železničních tratí, které slouží pro veřejnou dopravu. Dále v zemi najdeme dalších 4 340 km vleček. Vlečka je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy nebo jiné vlečky. Počty železničních vleček se postupně snižují, Drážní úřad zruší kolem 40 vleček ročně. V ČR je 1 553 funkčních železničních vleček, nejdelší měří celkem 396 km a nachází se v ostravsko-karvinské průmyslové aglomeraci, nejkratší má pak délku přibližně jako 1 železniční vůz, tedy pouhých 20 m a je na Kladně.

Platná legislativa neumožňuje zavést institut vlečky „v klidu“, tedy případ, kdy vlečka nemá vydané úřední povolení (není provozována), ale současně není tato vlečka úředně zrušena. Vlastník vlečky má tak za povinnost zajistit její provozování a provozuschopnost. Dráhu lze samozřejmě zrušit, ale pouze na návrh vlastníka, o zrušení dráhy rozhoduje drážní správní úřad.

Seznam současných železničních vleček můžete najít na internetových stránkách Drážního úřadu [ww.ducr.cz](http://ww.ducr.cz). (DÚ)

## CO DĚLAT, KDYŽ JSTE NESTIHLI PROLONGACI

Termín k provedení prolongací pro letošní rok vypršel v pondělí 29. února. Pokud držitelé In Karty do tohoto termínu prolongační částku neuhradili a jízdní výhody si nepřesunuli do úschovy, byl po ukončení prolongace automaticky nárok na jízdní výhody odebrán do dalšího prolongačního období. O odblokování jízdních výhod lze během roku požádat na příslušném personálním útvaru podle evidence držitele jízdních výhod.

Připomínáme, že pokud v roce 2015 prolongační držitel jízdních výhod neuhradil a rozhodl se v roce 2016 znovu jízdní výhody využívat, je nutné uhradit příslušnou prolongační částku a následně se dostavit na příslušný personální útvary dle evidence jízdních výhod, kde musí personální nárok na jízdní výhody obnovit. To se týká všech držitelů, kteří neprolongovali a nepožádali o úschovu jízdních výhod, ale také držitelů, kteří neprolongovali a mají jízdní výhody v úschově. Jestliže bude uhradena pouze příslušná prolongační částka, ale nedojde k obnově nároku na jízdní výhody, nebudou jízdní výhody na In Kartě aktivní a při kontrole ve vlaku se bude jevit karta jako neplatná! Zároveň musí držitel starého typu In Karty požádat o vydání nové s MAP strukturou, pokud tak již neučinil.

Případné další dotazy k zaměstnaneckým jízdním výhodám obdržíte na svých personálních útvarech. ŠÁRKA PUPÍKOVÁ

# TURNOVSKÉ NÁDRAŽÍ jako důstojná brána Českého ráje

Turnovské nádraží, kterým ročně projdou desetitisíce cestujících, prošlo úvodní etapou zásadní modernizace. Jako první přišla na řadu odbavovací hala a přilehlé prostory, sociální zařízení, osobní pokladny i zázemí pro zaměstnance. I když jde jen o třetinu plánovaného finálního stavu, i tak změnila stanice radikálním způsobem svoji tvář, která více než současnost připomínala 70. léta.



JAN CHALOUPKA | FOTO: AUTOR

S plánovanou revitalizací, označovanou jako první etapa, bylo započato již roku 2011, kdy byl firmou Profes Projekt Turnov představen plán, navazující na celkovou revitalizaci oblasti nádraží, jehož stěžejní částí bylo efektivní propojení železniční a autobusové dopravy v rámci integrovaného přestupního terminálu. Zlomovým datem se stal červen roku 2015, kdy bylo pod záštitou Českých drah započato s kompletní rekonstrukcí hlavní odbavovací haly a také pasáže. Slavnostní otevření turnovské haly proběhlo ve čtvrtek 18. února za účasti Františka Bureše, člena představenstva ČD, Martina Půty, hejtmána Libereckého kraje, Tomáše Hockeho, starosty města a dalších hostů.



FRANTIŠEK BUREŠ  
člen představenstva ČD

S péčí řádného hospodáře zvelebujeme železniční budovy v našem majetku. Bohužel současná situace ve financování jejich provozu, kdy je mohou využívat i cestující soukromých dopravců, aniž ti by se nějak podíleli na úhradě nákladů, není optimální. Přesto se snažíme s omezenými finančními možnostmi zajistit kvalitní a plnohodnotnou údržbu našeho majetku. Mezi takové projekty patří i rekonstrukce výpravní budovy v Turnově. Cílem projektu bylo vytvořit nové a moderní prostory pro odbavení cestujících a navazující komerční prostory pro poskytování služeb cestujícím. Vynaložené prostředky dosáhly 15 milionů korun.



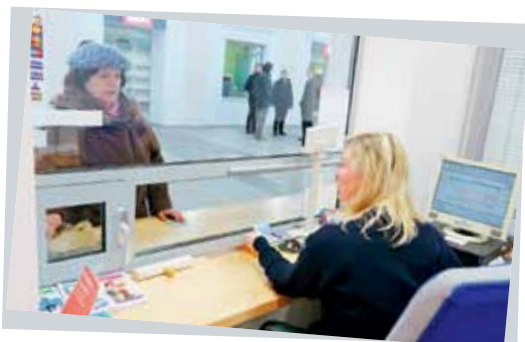
## Vzdušnější, světlejší, a přesto respektující původní ráz

Letošním únorem tak končí první etapa rekonstrukce, přičemž mnohé změny, zahrnující krom jiného i kompletní obměnu rozvodných sítí, technického a technologického vybavení, běžný cestující ani nezaregistruje. Zásadní proměna budovy z roku 1906 však přichází v její celkové atmosféře. Světlá výmalba, odstranění přebytečných obkladů, zdůraznění původního členění prostoru polosloupy či nenásilné spojení korporátních prvků národního dopravce a nástěnných maleb s tematikou Českého ráje od malíře Karla Vika, to vše dává turnovské stanici nový, přesněji řečeno staronový rozměr. Zásadní změnou jsou i nové toalety v hlavní budově, jejichž součástí jsou i přebalovací pulty, nově instalované i na pánských toaletách. Revitalizace zahrnuje i kompletní přestavbu dvou osobních pokladen, vybudování nového hygienického zázemí pro zaměstnance či opravu části prostor ve druhém podlaží.

Jedním z plánů do budoucna je vybudování menší knihovny, lékárny a dalších prostor, které tak doplní již upravené prodejny pekařství a denního tisku. „Pronájem komerčních prostor by taktéž měl přinést dostatek financí na druhou etapu rekonstrukce, jejíž součástí je např. úprava stávající a již zcela nevyhovující nabídky občerstvení,“ dodává turnovský starosta Tomáš Hocke.

## Lavičky už nebudou lákat bezdomovce

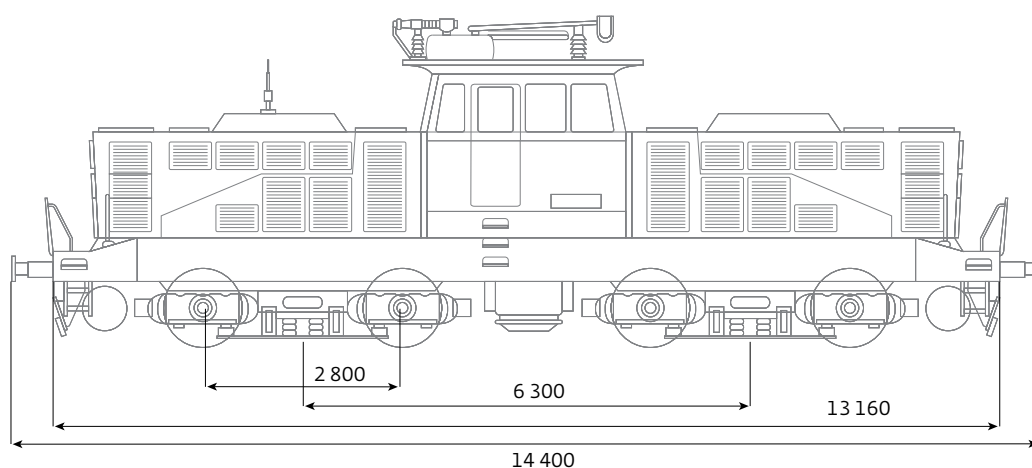
Jedinou výtkou tak může být absence laviček v hlavním vestibulu, které ale v minulosti sloužily více bezdomovcům, než jako místo pro odpočinek cestujících. Ale i toto byl záměr současných architektů, tedy ponechat prostor co možná nejčistší. Zároveň zde není důvod pro vytváření místa k delšímu vyčkávání na navazující spoje. Čekání na jeden ze stovky vlaků denně se díky provázanosti dopravy zkrátilo na několik minut. Patnáctimilionová investice Českých drah, hlavního investora obnovy nádraží, však pokryla pouze nejnnutnější část nákladů, zahrnujících opravy zhruba jedné třetiny všech prostor. Ty zbylé, mezi něž patří například přeměna zde pověstného okénka s bagetami a větrníky či kiosku s párky a kelímkovým pivem, vstupují tímto do druhé etapy své obnovy.





## Tyristorové žehličky

# 35 LET MIZEJÍCÍCH SPOŘIVEK



Nestaly se zosobněním síly, nevozily expresy zvučných jmen ani netrhaly těžkotonážní rekordy. Něčím však dalece převyšovaly své vrstevnice. Asi nejdokonalejším ztělesněním elektrické posunovací lokomotivy v Česku je stejnosměrná řada 111, vyráběná pod původním označením E 458.1 v plzeňské Škodovce v letech 1981 a 1982. Žehličky, které dodnes vynikají úsporností, letos slaví své pětatřicáté narozeniny.

ROSTISLAV KOLMAČKA

Službu na posunu zajišťovaly už v dobách parního provozu především menší tendrovky, ze kterých byl lepší výhled a které měly vyšší hmotnost na nápravu pro bezpečné (tj. pokud možno bez prokluzů) dosažení co nejvyšší tažné síly při rozjezdu či brzdné síly při zastavování posunujícího dílu. Parní trakce však nebyla zrovna ekologická. Velkým pokrokem ČSD proto bylo nasazení celkem 14 kusů elektrických akumulátorových lokomotiv řad E 407.o, E 416.o a E 417.o, které se postupně v letech v letech 1926 až 1950 dostaly na posun na pražských nádražích a v bratislavském přístavu. Téměř neslyši-

telné a čistým provozem vynikající lokomotivy však počátkem 60. let dosloužily kvůli potížím se zajišťováním elektrolytu a separačních destiček do akumulátorů. Zánovní motorové lokomotivy, které je vystřídaly, však byly do značné míry krokem zpět. Zejména obyvatelům v okolí velkých nádraží pochopitelně vadil hluk, vibrace a spaliny. Přitom většina velkých stanic se už v průběhu 60. a 70. let ocitla pod měděnou pavučinou trakčního vedení, a tak se další využití elektřiny pro posun přímo nabízelo.

### Fechral aneb někdo to rád horké

Už koncem 60. let byl v plzeňské lokomotivce zahájen vývoj elektrické lokomotivy určené pro

posunovací službu, přetahy a vozbu lehčích manipulačních vlaků, jejíž prototyp (E 458.0001) byl vyroben v roce 1971. Konstrukteři odvedli vynikající práci a novou lokomotivu doslova napřechovali tím nejmodernějším, co měli v té době k dispozici. Pod nízkými hranatými kapotami se ukrývala elektrická výstroj a dále také balast pro navýšení hmotnosti lokomotivy až na 72 tun (18 tun na nápravu). Kromě skvělého rozhledu z věžové kabiny, který v kombinaci s tvarem kapot umožňoval strojvedoucímu i přímý výhled na nárazníky pro přesné najíždění na vozy, disponovala řada E 458.o jako první tuzemská lokomotiva také rozjezdovými odporníky z nového materiálu Fechrál (název je složenina chemických značek hlavních kovových prvků odporníků – železa, chromu a hliníku), dovolujícího trvalé zatížení odporníků například při posunu nízkými rychlostmi.

Ovšem právě tato vlastnost odhaluje také jednu zásadní nevýhodu posunovacích lokomotiv s odporovou regulací výkonu, kterou však v době vzniku řady E458.o ještě nedovolovala tehdejší úroveň techniky spolehlivě řešit. Touto byla značná spotřeba elektrické energie, zvláště při posunu s těžkými vlaky při nízkých rychlostech.

V takovém režimu práce, který nebyl v 70. a 80. letech především na spádovitých ničem neobvyklým, se z výkonu lokomotivy E 458.o přesahujícího 800 kW více než 750 kW bez užítka mařilo v jejích odporních a trakčních motorech. Důsledkem takového déle trvajícího „pálení“ velkého množství energie v odporníku pak dokonce bylo několik požárů lokomotiv. Mezi vážněji poškozené patřila také ostravská Žehlička E 458.0012. O tomto stroji ale ještě bude řeč.

### Léčba potíží proměnným napětím

Problém s ne hospodárným provozem a přehříváním lokomotiv při delší jízdě „na odpor“ byl už v době projektu znám, a proto se hledala řešení, jak jej napravit. Dokumentace pro stavbu prototypů z roku 1969 počítala s vybavením lokomotivy přídatnými sběrači a přepojovací umožňujícími přímé napájení trakčních motorů lokomotivy z externího zdroje stejnosměrného napětí proměnné velikosti a směru. Takto upravenou lokomotivu pak bylo možné ovládat v podstatě stejně, jako se před érou digitalizace ovládaly elektrické modelové vláčky.

Pro napájení a dálkové ovládání lokomotivy byla druhou trolejí vybavena kolej vedoucí přes svážný pahrbek ve Valašském Meziříčí. Elektrické napětí požadované velikosti do této pomocné troleje dodával rotační měnič stojící poblíž řídicí věže spádoviště. Lokomotivu v tomto režimu ovládal dálkově z řídicí věže vedoucí posunu, zatímco strojvedoucí na lokomotivě plnil pouze roli dozoru a do pohybu vozidla nijak nezasahoval.

Uvedený systém byl ve Valašském Meziříčí v provozu v letech 1972 až 2000 nejprve se Žehličkou E 458.0002, kterou po několika letech nahradil shodně upravený stroj čísla 022. Pro plánované využívání stejného způsobu řízení

vážně uvažovat i o využití polovodičových prvků pro řízení trakčních pohonů na úrovni hlavního elektrického obvodu lokomotiv.

Principem regulace výkonu trakčních elektromotorů za pomoci silových tyristorů je velmi rychle zapínání a vypínání toku proudu do motorů, v případě tyristorových verzí lokomotiv E 458.o rychlostmi (postupně) 33, 100 a 300 sepnutí za vteřinu. Teoreticky tedy nedochází



v České Třebové a Českém Těšíně bylo v období úprav dodáno z výroby k ČSD také pět posledních vyrobených strojů řady – E458.0048 až 052, avšak k instalaci pomocné troleje ve stanicích nikdy nedošlo a žádná z těchto lokomotiv si na proměnné napětí nikdy nezajezdila.

### Vítězství jménem tyristor

Jinou cestou k zajištění hospodárneho provozu posunovacích lokomotiv, která se začala otevírat počátkem 70. let, bylo využití moderní tyristorové regulace rozjezdu. Oblast polovodičové elektrotechniky totiž v té době zaznamenala prudký rozvoj a v polovině 70. let už bylo možné

k jakémukoli zbytečnému maření elektrické energie, jako je tomu v případě zařazování odporů pro omezení rozjezdových otáček trakčních motorů u odporových lokomotiv.

Důležitou roli v této etapě vývoje sehrála zmíněná lokomotiva E 458.0012, která v důsledku přehřátí a následného vznícení laminátového kolene pro



Stanoviště strojvedoucího řady 110...

Foto Jan Chaloupka



Žehlička E458.0002 vybavená kromě hlavního ještě i dvěma pomocnými sběrači pro napájení z pomocné troleje na 1. posunu ve Valašském Meziříčí v roce 1971. **Foto Evžen Stříbrnský, sbírka Jan Novotný**

přívod chladicího vzduchu k odporníkům vyhořela v květnu 1974 po ujetí asi 85 tisíc kilometrů od vyrobení. Stroj prošel v letech 1976 a 1977 ve výrobním závodě přestavbou, při které byl jako vůbec první zástupce tuzemských elektrických lokomotiv na stejnosměrný proud vybaven dvojicí pulzních měničů, z nichž každý reguloval napětí pro dvojici trakčních motorů v každém z podvozků. Po dokončení rekonstrukce se stroj (hlavně díky nižší hmotnosti přeznačený na E 457.0001) podrobil několika sériím zkoušek na zkušební okruhu v Cerhenicích i ve svém domovském působišti v Ostravě, kde si díky tyristorům vysloužil přezdívku Krystalka.

Součástí dlouhodobých zkoušek byla také měření spotřeby elektrické energie při různých druzích posunu, kdy se parametry modernizované E 457.0001 srovnávaly s klasickou odporovou Žehličkou E458.0025.

“ **Negativním důsledkem déle trvajících „pálení“ velkého množství energie v odporníku pak dokonce bylo několik požárů lokomotiv.** ”



...a ovládací pult řady 111. **Foto Vojtěch Měček**



**Foto Martin Harák**

## Odvozené řady



**Foto Martin Harák**

Pro střídavu napájecí soustavu 25 kV byla odvozena lokomotivní řada 210.



**Foto Zm**

Řada 113 slouží na trati Tábor – Bechyně s napájením 1,5 kV stejnosměrných.



**Foto Martin Harák**

Dvojjádrová lokomotiva řady 218 kombinuje elektrické napájení (25 kV) s naftovým agregátem.

## Sesterský soubor rozhodl

Výsledky měření jednoznačně potvrdily správnost zvolené cesty. Tyristorová E 457.0001 byla na všech druzích posunu výrazně úspornější, míra energetických úspor byla při posunu na seřadišti vyčíslena na téměř 36 %, při posunu na pahrbku včetně objížďení a prostojů na 60 % a při samotném sunutí vozů na svážný pahrbek dokonce na 63 %. Neméně zajímavý byl také výpočet ve výsledné zprávě, který uváděl, že za rok provozu na ostravském levém přednádraží lokomotiva s tyristorovou regulací ušetří 674 MWh elektrické energie, při obsazení všech ostravských elektrických posunovacích záloh tyristorovými lokomotivami by se pak úspora mohla pohybovat okolo cifry 4000 MWh ročně!

Vzhledem k tomu, že prototyp E 457.0001 při zkušebním provozu obstál i co se týče provozní spolehlivosti, ustoupily tehdejší ČSD od plánovaného nákupu další série odporových E 458.0 a objednaly dále vylepšené tyristorové lokomotivy nové řady E 458.1. Celkem 35 kusů tyristorových Žehliček bylo dodáno v letech 1981 a 1982.

Na první pohled se daly „tyristorky“ od jinak vzhledově stejné řady E 458.0 rozlišit podle nezapuštěných pozičních světel a elektrotechnické značky tyristoru nakreslené na bocích kabiny. Kromě polovodičové elektrické výzbroje se série E 458.1 oproti řadě E 458.0 lišila také vybavením dvěma kompresory, protože spotřeba vzduchu do brzd vozů je při posunu obzvlášť vysoká.

Ač by se zdálo logické, že po dodání moderních E 458.1 budou tyto stroje nasazeny především do posunovací služby a „mlsnější“ E 458.0 budou přesunuty spíše na výkony s menším podílem rozjezdů (například na vozbu manipulačních vlaků), realita byla mnohdy odlišná. Svědčí o tom na-



Žehlička 11.012 posunovala s manipulačním vlakem v Nezamyslicích 16. 7. 2003. Foto autor



Žehličky byly typicky posunovací lokomotivy s řadou stupaček a madel pro posunovače. Foto zm



Žehličky patří už neodmyslitelně ke koloritu pražského hlavního nádraží. Foto Martin Harák

příklad fakt, že se řada E 458.1 dostala pouze do dep v Čechách a na Moravě, zatímco na posunech v Žilině, Vrútkách, Košicích a dalších nádražích na Slovensku sloužily pouze Žehličky odporové (dnes řada 110), jejichž službu později převzaly motorové lokomotivy.

V ČR lokomotivy E 458.1 (od roku 1988 přeznačeným na řadu 111) vévodily staničnímu posunu v Ústí nad Labem, Praze, České Třebové, Přerově, Ostravě, Bohumíně a Českém Těšíně, bývaly ale nasazovány i do vozby lehčích nákladních vlaků v okolí uvedených měst. Až do roku 2011 navíc vozily osobní vlaky na trati mezi Ústím nad Orlicí a Letohradem, v letech 2000 až 2003 sloužily v osobní dopravě také na trati mezi Olomoucí a Nezamyslicemi.

## Čeká je nový život nebo autogen?

V posledních letech je v Česku i na Slovensku patrné omezování provozu Žehliček obou řad. Zatímco ukončení provozu starší řady 110 by kde kdo i vzhledem k jejímu věku očekával (dodnes zůstávají v ČR i SR v provozním stavu už jen poslední dvě dvojice těchto strojů), v případě tyristorové řady 111 je její vyřazení poněkud překvapivé. Pravdou však je, že v osobní dopravě je pro ně díky rostoucímu počtu elektrických jednotek a snahám co nejvíce zefektivnit oběhy souprav práce stále méně. Také v nákladní vozbě vítězí nad úsporami energie a šetrnosti k životnímu prostředí hledisko větší operativnosti motorových lokomotiv, které tak bývají často k vidění i na výkonech pod trolejí, zatímco Žehličkám práce chybí. Přímou se tak nabízí otázka, zda by nebylo efektivní tyto stroje modernizovat například na dvouzdrojová vozidla schopná jízdy jak na napájení z troleje, tak i na pohon naftovým motorem, nebo z akumulátorové baterie. Do šrotu je jich totiž stále ještě škoda.

Další informace o Žehličkách najdete na stránkách [www.prototypy.cz](http://www.prototypy.cz) v sekcích o řadách 106, 111 a 112.

Tab. 3. : Rozdělení celkové spotřeby

spotřeba	E 458.0025	E 457.0001
celková na sběrači	100,0 %	100 %
pomocných pohonů	7,0	35
hlavní	93,0	65
z toho :		
- trakčních motorů	8,6	46
- ztráty v rozjezdovém odporníku	84,4	0
- ztráty v pulsním měniči	0,0	19

Část zprávy z porovnávacích energetických měření lokomotiv E 458.0025 a E 457.0001. (archiv Jiří Adamovský)



Osobní vlak z Olomouce, vedený Žehličkami 111.023 a 011, právě zastavil ve své konečné stanici Nezamyslice. Snímek byl pořízen 12. 4. 2003. Foto Rostislav Kolmačka

# Snila o kniplu, zlákal ji ale kontrolér



## LUCIE FORMANOVÁ

Od července 2015 zaměstnankyně ČD, DKV Plzeň, PJ Louny. Vystudovala Střední školu letecké výroby v Odoleně Vodě, maturovala v oboru letecký mechanik. Mezi její hlavní záliby kromě letectví patří sport, lyžování, snowboard, kolo, brusle, moderní komunikační technologie a samozřejmě kamarádi. Bydlí v Brandýse nad Labem.

**Tříkrát týdně musí vstávat doma v Brandýse nad Labem okolo druhé hodiny ranní, aby ve 2:30 vyrazila autem na směnu do severočeských Loun. Spěšný vlak 1651, na kterém vykonává zácvik, odsud směrem ku Praze vyjíždí minutu před půl šestou. Přesto svého rozhodnutí stát se strojvedoucí Lucie Formanová nelituje.**

MARTIN NAVRÁTIL | FOTO: AUTOR

Jsem zvyklá vstávat, tak mi to tolik nevádí. „Časem i plánuji přestěhovat se do Slaného, tak tohle snad odpadne,“ vysvětlila mladá adeptka Lucie vykonávající toho času aktivní zácvik pod hlavičkou DKV Plzeň, PJ Louny. Na minutu přesně dovezla po půl osmé soupravou tvořenou lokomotivou 714 a třemi přípojnými vozy řady Bnp/053 rozespálé úředníky a studenty na pražské Masarykovo nádraží. Cesta ubíhala v pohodě, jen jednou se jí stroj mírně sklouzl na deštěm zmáčených kolejnicích na spádu u Klobuk v Čechách. „Říkal jsem jí, aby si z toho nic nedělala, v takovém zrádném místě se to stává i zkušeným fířům. Brzdilo se elektrodynamickou brzdou, kola se zablokovala, ale hned měla i díky elektronice snahu se pustit, tak se to okamžitě rozběhlo,“ komentoval banální událost její rádcce a inštruktor v jedné osobě, strojvedoucí Radoslav Fyman z téže PJ.

V červenci Lucie k DKV Plzeň nastupovala, v srpnu absolvovala kurz na strojvedcovskou licenci, od září přišel pasivní zácvik, tehdy letmo, takže člověk nevěděl, kdy jde do práce, a pak už v turnuse zácvik aktivní. A 1. listopadu měla svou první jízdu. Šlo o výkony na motorových

vozech řady 809 a 810 na tratích Kladno – Praha, Louny – Slaný, Kralupy – Slaný, pak přišly Regionovy 814 do Kladna a teď to jsou sedmsetčtrnáctky.

### Chtěla se stát pilotkou

Těm se krajově přezdíval Vrtulník, což je shodou náhod i velká vášeň Lucie Formanové. Na ty opravdové si chce dělat oprávnění také. A má k tomu pěkně nakročeno. Tedy až si na pilotní kurz vydělá. Vystudovala nejprve Střední školu letecké výroby v Odoleně Vodě, protože na leteckého mechanika ji v patnácti letech nechtěli pustit. Když učiliště dokončila, zkoušela chvíli studovat vysokou školu, která jí ovšem pro vysoký objem matematiky nezašla, a pak se hned vrátila na střední, ale už na vysněný obor leteckého mechanika, kde také odmaturovala. Přitom rodinné geny jí jednoznačně předurčovaly pro železnici. Tatínek je vedoucím posunu u pražské PJ ČD Cargo, maminka pro změnu výpravčí SŽ-DC na Slánsku, a babička je dokonce bývalá signalistka.

„Chodila jsem často na letiště, teď už ale moc nemám čas, protože se musím učit na zkoušky. Nejtěžší ze všeho jsou určitě předpisy, ale snažím se je učit průběžně. Člověk to musí číst pořád dokola, aby si to zapamatoval, než na to přijde. Občas jsou psané tak složitě,

že to hned zcela nepochopím. Teprve v praxi, kde mi to kolegové řeknou polopatě, mi to pak docvakne. Teď mě čeká zkouška v Plzni na depu,“ svěřila se mladá adeptka na strojvedcovskou profesi. „Řízení mi jde, ani jsem nečekala, jak mě to bude bavit. Je to o tom, vše si osahat a získat potřebný cvik,“ dodala.

### Let na hladině nula

Ježdění samotné je podle Lucie nádhera. „Zvlášť s tak dobrým kolegou, který vždy pomůže a umí i pochválit,“ usmála se na Fymana. „Vlastně se všemi, s kterými jsem jezdila,“ dodala. Začátky ale nebyly úplně jednoduché. Třeba hned při první jízdě v aktivním zácviku, kdy jelo spojených více motorových jednotek, tak přibrzdňování, které ještě neměla tolik v rukou, mladé adeptce příliš nešlo. Později se však zlepšilo.

A lze vůbec srovnat místo za kniplem a za řídicí pákou motoráku nebo 714? Je to prý samozřejmě něco jiného, asi jako srovnávat auto s jízdním kolem. „Letecká technika je asi mnohem složitější, strašně moc hadiček, šroubků, zase ke všemu jsou přesné manuály, jak se co má udělat. Na lokomotivě je člověk relativně bez návodu, tak se celkem bojím, že až začnu jezdit sama, tak ty první měsíce budou náročnější. Musím si však umět poradit, vždyť strojvedoucí jsou vlastně takoví nízkoleteckí piloti. A na druhou stranu sportovní létání je spíš relax, zatímco profese strojvedoucího je obrovská zodpovědnost,“ zakončila vyprávění mladá elévka.

„  
Ježdění na  
mašině je nádhera.  
Obzvlášť s kolegou,  
který pomůže  
a umí i pochválit.“



Další z recenzí železničních modelů se podrobněji podívá na opětovně uváděný model jednotky ČD railjet od rakouské firmy Roco. První omezená série uvedená na trh v loňském roce byla beznadějně rozebrána, a tak je možné zhodnotit její provozní vlastnosti z dlouhodobějšího pohledu. S tím nám pomohlo známé Království železnic v Praze, kde se modelům dostává přímo nadstandardní zátěže.

## Set railjet ČD od firmy Roco v měřítku



MICHAL MÁLEK | FOTO: AUTOR

Červenočerná netrakovní jednotka Viaggio Comfort obecně známá spíše pod obchodním názvem railjet ÖBB budila při svém představení na berlínském Innotrasu v roce 2008 zasluženou pozornost. Když pak následně vyjela do pravidelného provozu, její modelové ztvárnění na sebe samozřejmě nedalo dlouho čekat. Trochu napínavější to nakonec bylo s její modrou sestrou v podobě railjetu ČD. Původně ohlášený model byl na facebookovém profilu firmy Roco odvolán s odkazem na vysoké vstupní náklady. Ty spočívaly ve výrobě nové formy pro řídicí vůz, který má u české verze jinak řešený interiér, a tím pádem i rozvržení oken. Při vědomí toho, jaké „české“ modely již bylo Roco schopno dodat na trh (vzpomeňme na lokomotivu řady 714 či vozy Ampz, Bmz a WRmz), šlo o lehcce nepochopitelný přístup, který byl naštěstí přehodnocen.

Díky poptávce Českých drah, které si objednaly omezenou sérii pro potřeby propagace a prodeje v ČD centrech, byla určitá část uvolněna i pro běžný trh. Řídicímu vozu Afmpz<sup>890</sup> zůstala původní rakouská skříň, což díky černému pruhu spojujícímu tmavá okna v jeden celek patří mezi ty snadnější skousnutelné modelářské kompromisy. Důkazem budiž rychlost, s jakou první várka modrých railjetů navzdory ne zrovna nízké ceně mizela z pultů

prodejen a e-shopů. Zájem ze strany zákazníků byl tímto jasně potvrzen, a tak by během března měla být uvolněna druhá série, kterou následně doplní zbývající tři vozy Bmz.

O tom, že o jednotku je zájem, svědčí i fakt, že kromě Roca railjet ČD ve velikosti Ho nabízí i další rakouský výrobce Jägerndorfer a během září letošního roku se má coby startsetový komplet zabydlet i v nabídce Pika. Český railjet by se letos měl objevit i v měřítku N (HOBBY-TRAIN), naopak ve velikosti TT zatím stále zůstává pouze u lokomotivy Taurus v nátěrech obou dopravců (Tillig).

### Spolehlivý dělník

Ale zpátky k Rocu. Díky tomu, že už nejedná o úplnou novinku, můžeme o to lépe zhodnotit celkové jízdní vlastnosti. Recenzovaný model byl redakci poskytnut Královstvím železnic, kde už stačil najezdit několik kilometrů. Za tu dobu nevykázal žádné zásadní poruchy, a tak se ve zdejší flotile zařadil mezi spolehlivé tahouny zájmu návštěvníků. Určitým specifickým modelem je, že řídicí vůz vyžaduje oproti lokomotivě častější čištění koleček, ze kterých je napájen funkční dekodér ovládající osvětlení. Je tedy na zvážení instalace záložního kondenzátoru, který se pohodlně vejde do prostoru určenému dekodéru. Vyložení nutné to však není.

Tak jako u většiny ucelených jednotek jsou i vozy railjetu spojeny pevnými spřáhly. Pokud

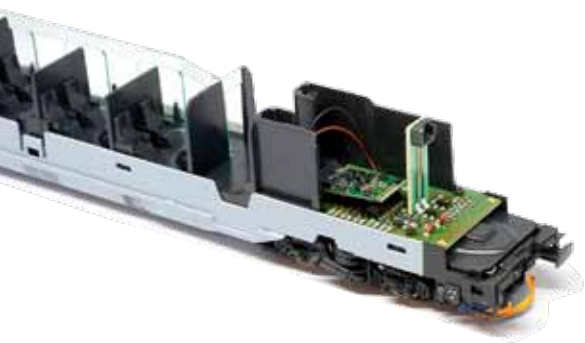


- Kvalitní zpracování
- Jízdní vlastnosti
- Soudobé české vozidlo



- Pevná spřáhla
- Cena (8 600 Kč)





# 1:87

je souprava deponována na pevně umístěném kolejišti a minimálně snímána, nejedná se o žádný zádrhel. Pokud je však model pravidelně rozpojován a ukládán do vitríny, může především rozpojování neblaze působit na životnost tohoto dílu i na nervy uživatele. Samotná meze- ra mezi spojenými vozy je díky kinematice sra- žena na minimum a při jízdě po rov- ném úseku tak působí velmi věrohodně. Z běžné vzdále- nosti ani nepostřehnete technický kompromis v podobě přechodové- ho měchu pouze na jednom z vozů.



## PÁR SLOV O PŘEDLOZE

O railjetech ČD toho bylo napsáno to- lik, že tento úspěšný produkt Českých drah a ÖBB není potřeba nějak zásad- ně představovat. Celkem sedm sedmi- vozových jednotek Viaggio Comfort propojuje Prahu s Vídní a Grazem. Jako rychlé spojení mezi velkými aglome- racemi nabízí veškerý soudobý kom- fort při zachování dostatečné kapaci- ty, a to hned ve třech vozových kate- goriích – 2., 1. a Prémiové třídě Výrobce Siemens, který jednotky montoval ve své vídeňské pobočce, v případě railjetu použil v dálkové dopravě méně tradiční koncept push-pull jednotky. Zrychluje se tak obrát souprav v kon- cových stanicích a zároveň to nijak nebrání dosahovat maximální rych- losti 230 km/h.

## Není šedá jako šedá

Povrchové zpracování nezůstalo nic dlužno dobré pověsti výrobce. Popisky i barevné pře- chody jsou ostré a zvolené odstíny barev půso- bí ve shodě s originálem, a to včetně použité světle šedé, která reálně opravdu není čistě bí-

## HODNOCENÍ



Kvalitně provedený model soudobého vo- zidla ve vlastnictví tuzemského dopravce se díky svým rozměrům a pořizovací ceně nejspíše nestane evergreenem českých kolejišť jako tomu je v případě „Brejlovců“ a „Bardotek“. Přesto se jedná o velmi vítan- ý počín, který si jistě najde cestu nejen do modelářských klubů, ale i na takové to domácí ježdění.

lou. Určitou komplikací to může způsobit v případě, že se rozhodnete ušetřit a místo Tau- rusu od Roca sáhnete po výrazně levnější loko- motivě od Pika. Ta sama o sobě ladí s jednot- kou dobře, leč Pikem zvolená šedá je o poznání světlejší, což působí poněkud rušivě. Určitým řešením by mohla být provozní patina či volba červeného Taurusu, což není nikterak v rozpo- ru s občasnou provozní realitou, ale ztrácíme tím kouzlo barevně sjednocené jednotky.

## Řeč čísel a designu

Pokud máte klasické domácí kolejiště, nejspíše s přehledem vystačíte se základním čtyřvozo- vým setem, jehož délka díky nezkráceným vo- zům činí bez hnacího vozidla 1,2 metru. Kom- pletní jednotka s bezmála 2,4 metry včetně loko- motivy je už spíše volbou pro klubová kolejiště.

V každém případě je potěšující, že se nako- nec podařilo railjet ČD uvést na trh. Železniční fanoušky jednotka Siemens Viaggio Comfort rozdělila na dva tábory, kdy jeden preferuje ex- travagantnější, snad až trochu překombinova- ný nátěr ÖBB, a druhý spíše strohý, leč možná o to elegantnější kabát ČD. Nyní si tedy může vybrat každý dle svého gusta a nezbyvá než doufat, že se časem některý z výrobců odváží zmenšit i další vlakovou loď ČD, která si to za- slouží neméně – jednotku řady 680 Pendolino. ♦

# Po stopách Rakouské severozápadní

Patřila k největším dopravním podnikům v Rakousko-uherské monarchii a za dobu čtyřicetileté existence vybuodovala 1 398 km železničních tratí. Privátní společnost Rakouská severozápadní dráha (Österreichische Nordwestbahn) vznikla roku 1868 na základě koncese jako dceřiná firma německé dráhy SNDVB. V roce 1871, tedy přesně před 145 lety, zahájila provoz z Havlíčkova Brodu přes Jihlavu a Znojmo do Retzu a rakouského vnitrozemí. Asi nejkrásnější úsek se nachází mezi Jaroměřicemi nad Rokytnou a Retzem.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

**N**aše putování můžeme začít v přestupní stanici Okříšky, kam se lze pohodlně dopravit rychlíky jak z Brna, tak z Jihlavy. Po příjezdu rychlíku již tradičně čeká na odvrácené straně výpravní budovy zpravidla motorová Regionova, která v dvouhodinových intervalech zajišťuje přípojně spoje směrem na Znojmo. Usedám do dvojité Regíny, která se ihned dává do pohybu a po deseti minutách zastavuje u rozlehlé výpravní budovy ve Starči, mimochodem nejvýše položené stanici na trati 241 Znojmo – Okříšky. Nachází se v nadmořské výšce 517,4 metru. Původní staniční budova z roku 1871 navržena architektem Schlimpem měla původně sloužit pro sedm kilometrů vzdálenou Třebíč, kam byly zavedeny dostavníkové spoje až do roku 1886, kdy dnešní okresní město získalo vlastní železniční spojení. Výpravní budova se zachovala v původní velikosti, včetně přistavěného stavědla z roku 1947.

## Jaroměřice lákají na barokní zámek

Vlak se ale vzápětí dává do pohybu a po dalších patnácti minutách zastavuje v Jaroměřicích nad Rokytnou, kde bude moje první větší zastávka. Na nádraží mohou železniční nadšenci obdivovat prosklené stavědlo s mechanickými přestavníky, které je do dnes plně funkční, a vážně zájemce určitě nechá tamní vlídný personál nahlédnout do tohoto ryze historického, ale vzorně udržovaného pracoviště. Jaroměřice ale ukrývají nádherný klenot v podobě barokního zámku, který se nachází asi 2,5 kilometru od nádraží. Tato památka společně s chrámem svaté Markéty vytváří dominantu a symbol města Jaroměřic nad Rokytnou. Dnešní zámek získal svou podobu až přestavbou v době baroka a na první pohled upoutá svou rozlehlostí i výzdobou. Součástí barokní přestavby by-

## Jaroměřice

lo i založení zámecké zahrady na pravém břehu říčky Rokytné. Krásně udržovaný zámecký park o rozloze devět hektarů je volně přístupný veřejnosti a odehrávají se zde mnohé kulturní akce.

## Výletní vlaky i modely v Moravských Budějovicích

Příjemně unaven po procházce zámeckým parkem a obhlídce města nasedám opět do další Regionovy, abych se vydal na krátkou devítiminutovou cestu do Moravských Budějovic. Tamní nádraží upoutá svým opraveným



„kabátem“ a kultivovaným prostředím. Staniční budova se dochovala do současnosti bez vnějších stavebních úprav a její zvětšení si kupodivu nevyžádalo ani zaústění místní dráhy z Jemnice v roce 1896. Dráha Moravské Budějovice – Jemnice je dnes českou kulturní památkou, byť na ní není provozována pravidelná osobní doprava. Na trati lze ale občas potkat

## Moravské Budějovice



# dráhy



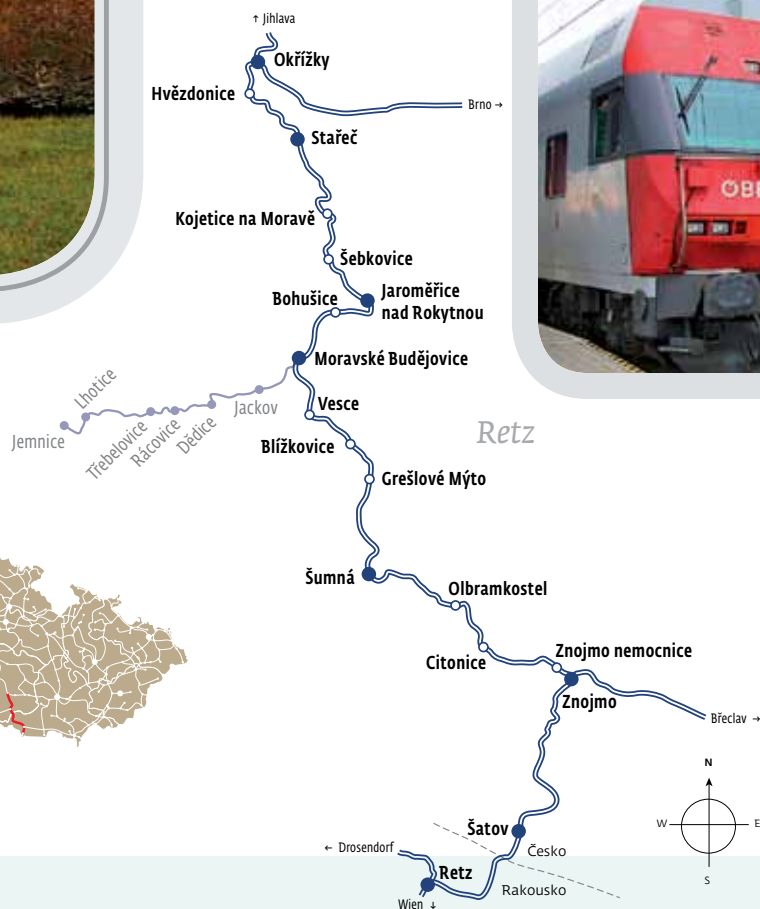
## Znojmo

nákladní vlaky společnosti ČD Cargo. Mimo to se na dráze objevuje občas výletní vlak, který se skládá z polské motorové lokomotivy typu 409Da, jednoho vyhlídkového a navíc bufetového vozu, které provozuje sdružení Spolek pro veřejnou dopravu na jihozápadní Moravě (více informací na webu [www.svd-jzm.cz](http://www.svd-jzm.cz)). Na budějovickém nádraží se nachází nejen dvojice klasických mechanických návěstidel, na kterých s radostí spočine oko železničního nadšence, ale i elektromechanický stavěcí přístroj, jež obslu-

hují tamní výpravčí a signalisté. Nadšence do malé dráhy bezesporu zaujme modelové kolejiště s reálnými stavbami z tamního regionu, kam je vchod z boku staniční budovy. Několikrát za rok se tam pořádají výstavy pro veřejnost.

## Znojmo, vidím tě dvojmo

Po návštěvě Moravských Budějovic usedám opět do Regionovy a vydávám se na cestu do okresního města Znojmo, která trvá asi tři čtvrtě hodiny. Cestou mjíjme malou zastávku Šumná, která se po anexi Československa a po vytvoření Protektorátu Čechy a Morava stala pohraniční přechodovou stanicí s Rakouskem. Zanedlouho přijíždím do Znojma. Vítá mě zde velké nádraží ve funkcionalistickém duchu, postavené v letech 1949 až 1952 na místě původní budovy, která byla vybombardovaná na sklonku druhé světové války. Reprezentativní hala doznala zásadních změn v roce 2005, kdy bylo otevřeno zbrusu nové ČD centrum, a skýtá řadu možností občerstvení. Možnosti se najít okamžitě využívám v tamní malé pekárně. Samotné město Znojmo je městskou památkovou rezervací a za návštěvu určitě stojí městské opevnění, radniční gotická věž či unikátní labyrint znojemského podzemí.



## Vzhůru do Retzu!

Čas rychle ubíhá, a tak se vydávám rakouským elektrickým vlakem do nedalekého Šatova. Ano, čtete správně. Na trati 246 spojující Znojmo, Šatov a dolnorakouský Retz jezdí výhradně rakouské moderní patrové soupravy nazývané jako Wiesel, alias Lasička. Personál je český, takže žádný strach, určitě se domluvíte! Kdo chce ochutnat dobré víno, může v Šatově, který byl svého času pohraniční přechodovou stanicí, vystoupit a navštívit tamní proslavený Malovaný sklípek, který je vzdálen od nádraží asi 20 minut rychlejší chůzí. A kdo se již nechce zdržovat na jižní Moravě, může za pár minut dojet do dolnorakouského Retzu, brány do tamního vinařského kraje. Tam je vedle krásného náměstí určitě dobré navštívit Sklep plný zážitků (Erlebniskeller) – největší historický vinný prostor v Rakousku. Pod zemí se nachází čtyři patra hluboký a 20 kilometrů dlouhý spleťovitý labyrint vinných sklípků. Zpět do České republiky se lze vrátit opět elektrickým vlakem, ale nezapomeňte – poslední spoj odjíždí ve čtvrt na sedm večer.

## ŠOTOINFO:

Na trase Znojmo – Retz lze využít zvýhodněnou jízdenku EURegion, která stojí v jednom směru 61 Kč. V úseku Znojmo – Retz byla v květnu 1948 zrušena osobní doprava, kterou se podařilo obnovit až po dlouhých 42 letech v květnu 1990. Trať samotná byla elektrizována rakouskou střídavou soustavou 15 kV v roce 2009 a od té doby zde osobní dopravu výhradně zabezpečují vlaky rakouského národního dopravce, společnosti ÖBB.

# Jak vidí železnici malířky

Železnice se brzy po svém vzniku na počátku 19. století stala světovým fenoménem. Jako objekt zájmu si ji proto zvolilo mnoho fotografů, spisovatelů či výtvarníků. Malíři a kreslíři železné dráhy se stali především muži, jejichž některá díla se časem proslavila a jsou po světě vystavována v mnoha galeriích či muzeích. Malování vlaků, tratí či nádraží však už není výsadou jen mužů, zobrazovat je s úspěchem začaly i ženy.



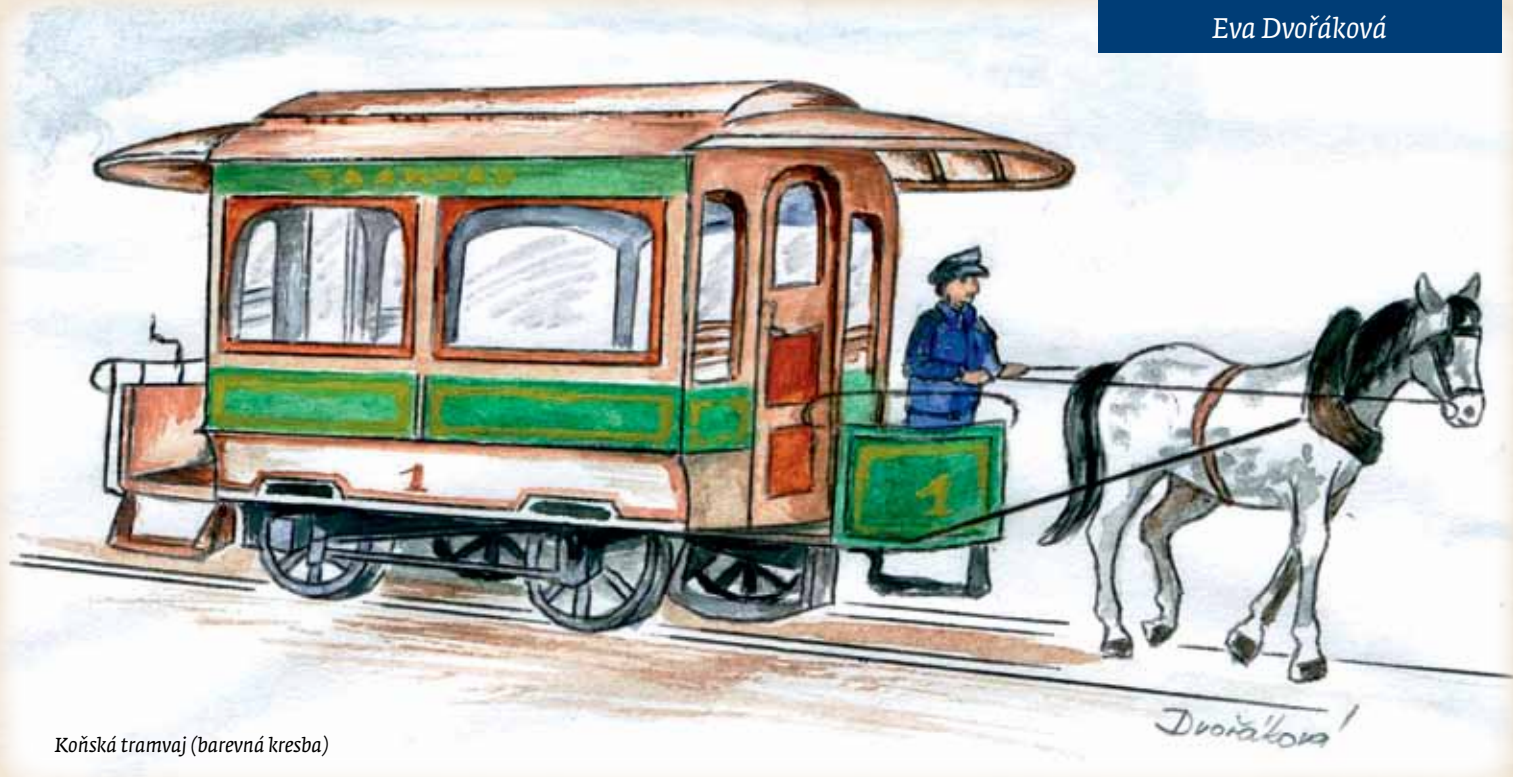
Pražská zdravotní tramvaj z doby 1. světové války (barevná kresba)



Červená pára na americké železnici (malba temperou)



Eva Dvořáková



Koňská tramvaj (barevná kresba)

JAN DVOŘÁK | FOTO: AUTOR

Všichni milovníci a fandové železnice jistě dobře znají nedávno zesnulého Jiřího Boudu, nejpopulárnějšího českého malíře a grafika, který se zabýval železniční technikou. Stovky jeho děl svou jedinečností a milým pojetím obohatily malé i velké čtenáře knih s tematikou drah. Ovšem jako první významný malíř železnice se proslavil daleko dříve Francouz Claude Monet se sérií přinejmenším osmi pláten zachycujících pařížské nádraží Saint-Lazare v letech 1876–77. Nádraží a lokomotivy představují pro Monetovy tehdejší současníky útok na jakékoli estetické cítění. Z obrazů se ozývá lomoz řítících se vlaků, k vi-

dění se nabízejí záplavy kouře a páry pod rozlehlými nádražními krytými nástupišti. Od této doby se pro impresionistické malíře mužského pohlaví vlak stává novým námětem, symbolem modernosti. Kreslíři a malíři vlaků se začali prosazovat i jako ilustrátoři knížek pojednávajících svým obsahem třeba i jenom okrajově o železnici.

## Přidaly se i příslušnice něžného pohlaví

Postupem emancipace se časem prosazovaly jako ilustrátorky knih i ženy, na jejichž obrázcích se objevil vlak či nádraží. Jedná se ovšem převážně o knížky dětské, například

moderní pohádky. Kdysi se ovšem ženy-malířky železnice bály. Snad každý zná od Bohumila Říhy knížku Honzíkova cesta. První vydání z roku 1954 ilustroval Antonín Pospíšil a je v něm několik barevných kreseb parního osobního vlaku, který ke knížce nerozlučně patří. Další vydání ilustrovala Helena Zmatlíková, která do knížky pana Říhy už žádný vlak nenakreslila.

Která žena jako první namalovala lokomotivu a vzala mužům hegemonii, která jim v tomto patřila celé století, už asi nikdy přesně nezjistíme. Nabízíme vám ale pohled na některá díla dvou českých žen, jež se nebojí



Magdaléna Michelfeitová



Podzim s vláčkem (akvarel)

Zima na kolejích (uhel a barevné křídly)

Červený vlak (akvarel)



Východoněmecký parní nákladní vlak (akvarel)



tuto, pro ženy poněkud netradiční oblast, přiblížit veřejnosti.

První z nich je Eva Dvořáková (nar. 1977 v Praze). Absolvovala Střední polygrafickou školu a Soukromou mistrovskou školu uměleckého designu v Praze, vedla výtvarný kroužek pro děti a její kresby kolejových vozidel byly již několikrát uveřejněny v časopisech jako přílohy k textům o železnici. „Když jsem namalovala svoji první lokomotivu a tramvaj, říkala jsem si: do čeho se to vůbec pouštím? Mojí doménou totiž byly vždy portréty, ale když jsem viděla v časopisech svá díla jako ilustrace k článkům, zjistila jsem,

že to má smysl,“ říká dnes o netradičních kresbách tato skromná žena.

### Od šperků po krajinky s tratěmi

Magdaléna Michelfeitová (nar. 1954 v Jičíně) vystudovala Střední umělecko-průmyslovou školu pro zpracování kovů a kamenů v Turnově, kde se zdokonalila v kresbě při navrhování šperků; později jí učaroval akvarel a začala intenzivně tvořit. Svědčí o tom desítky či možná stovky obrazů a obrázků staré Prahy, ale i její česká krajinomalba a do dnešní doby i mnoho samostatných výstav po Praze i v Čechách. Tato romantická dáma sama říká: „V dnešní do-

bě se všechno rychle mění a pomíjí, ale ten okamžik nálady, jedinečnost pocitů a síla emocí na nás z obrázků promlouvají navždy. Akvarelovými barvami se snažím zvěčnit kouzlo krajiny, zastavit čas a vychutnat si kouzlo přírody, které pohladí po duši.“ To jistě docení i přátelé železnice při pohledu na několik jejích obrázků, kde je sluncem prozářené okolí železničních tratí.

V Železničáři jsme již několikrát psali, že nejen muži, ale i ženy fotografují železnici. Teď už dobře víme, že ženy železnici rovněž s úspěchem malují a narušily tak výsadní postavení pánů tvorstva.



### Poděkování zaměstnancům ČD při řešení mimořádné události

Chtěl bych se s vámi podělit o dramatický příběh, který se stal nedávno v jednom z pravidelných vlaků Českých drah. V neděli 14. února letošního roku jsme u vlaku 354 v zastávce Hořovice museli řešit mimořádnou událost – požár lokomotivy. Na tomto spoji jsem jel jako průvodčí. Nebylo vůbec lehké uspokojit nejrůznější dotazy a potřeby všech cestujících a k tomu hlídat bezpečnost jak ve vlaku, tak samozřejmě i na nástupišti. To vše v personálním obsazení vlaku 1/1. Přesto jsem přesvědčen, že jsme všichni situaci zvládli perfektně! Touto cestou chci proto moc poděkovat všem zaměstnancům Českých drah za pomoc a super spolupráci při řešení této nečekané komplikace. Zejména pak pracovníkům zákaznické podpory, ale také všem dispečerům, dozorcům železniční stanice Plzeň a personálu vlaku 7812 a 762. Věřím, že i cestující, výhradně cizinci, ocenili okamžité zabezpečení náhradní autobusové dopravy, která výrazně urychlila jejich přepravu do cílové stanice v Německu a minimalizovala vzniklé zpoždění. Jen tak dál!

MIROSLAV TOMAŠOVIČ

### ČD lyžák nakonec na blátě nezůstal

Už poosmě uspořádal Odbor personální GR-ČD společně s cestovní kanceláří ČD travel lyžařský zájezd pro děti zaměstnanců Českých drah, ČD Cargo a Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Do malebného střediska v Pasekách nad Jizerou vyrazily v prvním únorovém týdnu na čtyři desítky zkušenějších, ale i začínajících lyžařů. Stalo se již letitou tradicí, že jsou mezi nimi jak děti utlého věku, kteří dosáhli pěti roků, tak patnáctiletí „skoro dospěláci“. O velkou zábavu proto měli organizátoři postaráno. Měli jsme z počátku trochu obavu, jaké budou v letošním teplé zimě lyžařské podmínky. Na začátku pobytu nám sice sních mizel před očima, pak se ale „lyžařský bůh“ smiloval a v polovině týdne nadělil nový prašan, takže jsme nakonec bez problémů lyžovali celý týden. Některé odvážné lyžaře ale neodradil ani déšť a bylo zcela evidentní, že si osmý ČD lyžák přijeli užít stůj co stůj. Jsem proto moc ráda, že si další povedenou akci užili a věřím, že vzpomínat na ni v dobrém budou určitě i mnozí další účastníci zájezdu.

BLANKA HAVELKOVÁ, VEDOUČÍ ODDĚLENÍ VZDĚLÁVÁNÍ 010 GR-ČD

### „Inspekční“ jízda jako dárek tak trochu jiným „šotoušům“

Již 12 let redakce Železničáře udržuje přátelské vztahy s klienty ústavu pro mentálně postižené z Křešic u Litoměřic. Jsou to „šotouši“ v nejlepší smyslu slova. A rozhodně nezůstávají při zemi, v rámci své komunity nejdou pod funkce generálních ředitelů nebo ministrů dopravy. Právě „ministr dopravy“ Pavel Radvan si jako dárek k padesátým narozeninám přál svést se Pendolinem a chybět nemohl ani jeho „kancléř“ Pavel Švihlík. České dráhy jim rády vyšly vstříc a cesta se uskutečnila 16. února 2016 jako „inspekční“ jízda z Prahy do Pardubic a zpět. Jsem moc ráda, že si na naše redakční přátelé udělal čas i člověk nejpovolanější, Michal Štěpán, člen představenstva ČD. Nejenže je celou cestu doprovázel, ale v Pardubicích je provedl po zákoutích, kam se běžný cestující nedostane, trpělivě a laskavě zodpovídal jejich všetečné dotazy a úspěšné provedení „inspekce“ stvrdil do jejich „dopravního deníku“. Chtěla bych poděkovat i Miloslavu Ježkovi, přednostovi PO Pardubice a dalším, kdož oběma Pavlům věnovali svůj čas. Udělali jste jim obrovskou radost a splnili jeden skoro dětský sen! EVA BALÍKOVÁ



Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz)

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### Polský řidič kamionu dostal za tragédii Pendolina 8,5 roku

Osm a půl roku vězení udělil Okresní soud v Novém Jičíně polskému řidiči Sławomirovi Wojciechu Sondajovi, který loni ve Studénce zavinil srážku kamionu s Pendolinem. Rozsudek je pravomocný. Muži hrozilo za obecné ohrožení z nedbalosti až deset let. Padesátiletý Polák vjel s kamionem na červenou na železniční přejezd, kde jej uvěznily závory. Krátce na to do kamionu narazil vlak. Nehodu tři lidé nepřežili. Dvě desítky dalších utrpěly zranění. Verdikt již nabyl právní moci. Jak obžalovaný, tak i státní zástupce se ještě v jednacím síni vzdali práva na odvolání. Soudce Jaromír Pšenica připomněl, že doznání obžalovaného není úplně a nepovažuje za polehčující okolnost. Sondaj sice nepopřel, že na přejezd vjel, ale odmítl uznat chybu. Argumentuje tím, že za vše může špatné zabezpečení přejezdu. „To je absurdní tvrzení. Stejně jako u nás, tak i v Polsku platí, že když svítí červené světlo, není vjezd povolený,“ namítá Pšenica.

ČTK 24. 2. 2016

### Rozsudek v kauze spadlého mostu brzdí nedodaný posudek

Novojičínský okresní soud stále čeká na poslední znalecký posudek v kauze železničního neštěstí ve Studénce, při kterém v roce 2008 rychlík Comenius narazil do trosek zříceného mostu, a nehodu osm lidí nepřežilo. Řekl to předseda senátu Jaromír Pšenica. Po dodání posudku by přitom mohl proces s desítkou obžalovaných skončit vynesením rozsudku. „Nemám informaci, kdy bude dokončen,“ řekl soudce. Už dříve uvedl, že posudek by mohl být posledním důkazem, který by byl během hlavního líčení předložen. Pak sice budou moci žalobce, obhájce či obžalovaní navrhnout další svědky, podle předsedy senátu je ale nepravděpodobné, že by další návrhy na doplnění dokazování připustil. „Nic dalšího by už neobjasnili,“ míní. Podle obžaloby byla příčinou tragické nehody souhra mnoha zanedbání a nedostatků. Obžalování jsou tři pracovníci generálního dodavatele stavby, společnosti ODS - Dopravní stavby Ostrava (dnes Eurovia), pět zaměstnanců firmy Bögl & Krýsl či pracovník Správy silnic Moravskoslezského kraje.

ČTK 17. 2. 2016

### Vysokorychlostní tratě nejsou v zemích V4 prioritou

Výstavba vysokorychlostních železničních tratí není na rozdíl od Česka pro ostatní země visegrádské skupiny (V4) prioritou. Česko se přípravou železničních tras pro rychlovlaky jezdící trístakilometrovou rychlostí zabývá, ostatní země V4 ale dávají přednost modernizaci nyníjších železničních spojení. Na pracovním setkání hospodářských výborů parlamentů zemí Visegrádu to uvedli zástupci jednotlivých zemí. Dosažení rychlosti kolem 140 a 160 kilometrů v hodině ale není podle místopředsedy sněmovního hospodářského výboru Karla Šídla dostatečná pro konkurenceschopnost železnice vůči individuální automobilové dopravě. V Česku se o stavbě vysokorychlostních železničních spojení mluví několik let. SŽDC pracuje na územně-technických studiích, které řeší umístění nových vysokorychlostních spojení. Trasy ale v ČR nevzniknou před rokem 2030. Jediným úsekem, k němuž se Česko v rámci EU zavázalo, je spojení Praha – Lovosice v rámci ramena pokračujícího na Drážďany.

E15.CZ 16. 2. 2016

### Podobu Nákladového nádraží Žižkov určí architektonická soutěž

Budoucí podobu památkově chráněného Nákladového nádraží Žižkov určí architektonicko-urbanistická soutěž. Shodli se na tom zastupitelé Prahy 3. Radnice bude při přípravě soutěže spolupracovat s pražským Institutem plánování a rozvoje (IPR). Podle dlouholetých plánů má z rozlehlé funkcionalistické budovy vzniknout kulturní a vzdělávací centrum. „Soutěž bude zcela v rukou odborníků, aby byla zajištěna kontinuita po několik volebních období,“ tvrdí starostka Vladislava Hujová (TOP 09). Dohoda podle ní panuje i s vlastníkem, společností Žižkov Station Development, tedy Českými drahami a firmou Sekyra Group. Investor by měl urbanistickou soutěž financovat, řekla. Podle podkladů určených pro zastupitele je už nyní jasné, že by v areálu měla vyrůst škola. K budově povede tramvajová trať. Kolem osudu funkcionalistické budovy nákladového nádraží se vedou bouřlivé diskuze už řadu let. Stavba z 30. let 20. století patřila podle odborníků k nejmodernějším svého druhu v Evropě jak z hlediska technologie, tak z hlediska architektury.

ČTK 16. 2. 2016



**Itálie – Silvi Marina  
Elena Club Resort Aparthotel\*\*\*\***

Nedaleko Pescary se nachází malebné městečko Silvi, které se stalo našimi klienty hojně navštěvované pro svou přátelskou atmosféru a cenovou dostupnost. Ve městě nabízíme devět apartmánových domů, vybavených kuchyňkou, balkonem nebo zahradou. Všechny apartmány jsou max. do 100 m od moře, které má pozvolný vstup a je vhodné pro děti. Nabízíme jednoduchá MONO studia (jedna místnost + soc. zař.) cena od 1 600 Kč/os/týden, BILO studia až pro 4 os. (obývací, ložnice + soc. zařízení a kuch. kout.) cena od 1 000 Kč/os/týden až po TRILO studia až pro 6 osob (tři místnosti + soc. zařízení a kuch. kout.) cena od 850 Kč/os/týden. Stravování vlastní, nebo možnost dokoupení polopenze na místě. Doprava vlastní, vlakem pohodlně se dvěma přestupy (FIP ÖBB, FS) s odvozem z nádraží zdarma, nebo autobusem přímo před hotel za 1 200 Kč tam i zpět. Elena Club Resort (na obrázku) má v ceně i bazén a plážový servis. Uvedené ceny jsou po dotaci. Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) v odkazu „pro zaměstnance“ nebo na tel. 972 243 054.



**Slovensko,  
hotel Sorea MÁJ\*\*\*, Liptovský Ján**

Hotel se nachází v malebné Jánské dolině nedaleko Liptovského Mikuláše. U hotelu je venkovní termální koupaliště, v červenci a srpnu je pro ubytované vstup zdarma, a vnitřní termální bazén s celoročním provozem. Dvoulůžkové pokoje s možností jedné přistýlky mají vlastní soc. zařízení, TV, wi-fi. **Cena po dotaci na 6 nocí pro dospělého je od 3 670 Kč, dítě do 8 let neplatí, je-li ubytované se 2 plně platícími osobami.**



**Slovensko, Orava  
hotel Studnička**

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

**NABÍDKA ČD TRAVEL**

**Albánie – Durres  
Hotel Flower Spa\*\*\*\***

Českými klienty znovuobjevená Albánie poskytuje klidně strávenou dovolenou pro někoho v až překvapivě čistém a upraveném prostředí. Písčité pláže, přivítání Albánci a perfektní servis. To jsou příjemné pocity s kterými se budete z vaší dovolené vracet. Hotel Flower Spa\*\*\*\* je nově zrekonstruovaný moderně vybavený hotel v oblasti Golem, který je 10 km od historického centra a malebného přístavu města Drač ideálním místem pro váš výlet. Letecká doprava je z Prahy, stravování polopenze formou bufetu s možností dokoupit plnou penzi. Týdenní pobyt je již od 10 100 Kč/os/ týden. Dítě 2–7 let 4 300 Kč, 1. dítě 7–13 let 7 700 Kč, 2. dítě 7–13 let 4 300 Kč, 3. dospělá osoba 8 900 Kč. Uvedené ceny jsou po dotaci. Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) v odkazu „pro zaměstnance“ nebo na tel. 972 243 053.



ČD travel, s.r.o., 28.října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: [obch@cdtravel.cz](mailto:obch@cdtravel.cz), web: [www.cdtravel.cz](http://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

INZERCE

## Vyberte nejlepší fotku kalendáře ČD 2016

Hlasujte na webových stránkách [kalendar2016.cd.cz](http://kalendar2016.cd.cz) 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://kalendar2016.cd.cz>





19. BŘEZNA 2016

### Kouzelná modelová železnice v Rostkách

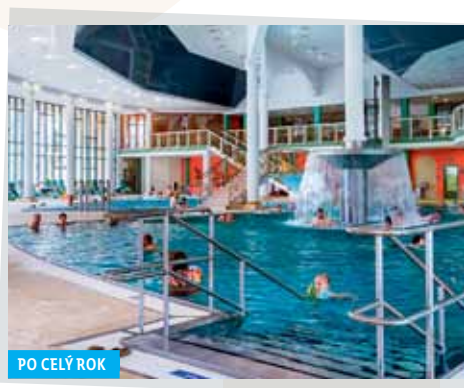
V sobotu 19. března se v Rostkách u Prahy koná výstava modelového kolejiště místních železničních modelářů. Okouzující železnici ve velikosti Ho (1:87) si můžete prohlédnout od 10 do 17 hodin v klubovně, která se nachází v bývalé provozní budově železniční stanice Rostoky u Prahy. Klubové kolejiště rostockých modelářů vyniká především detailním zpracováním. Hlavním motivem a inspirací se stalo nádraží Praha-Vysočany. Kromě něho najdete na kolejišti třeba modely vlaků, které můžete v současnosti vidět na železnici u nás nebo v zahraničí. Patří k nim především modely vozidel firmy Stadler včetně elektrických patrových jednotek. Za vstupné zaplatí dospělí 50 Kč, děti ve věku 6 až 15 let polovinu.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Rostoky u Prahy



DO 6. BŘEZNA 2016

Foto: © VIDA! science centrum



PO CELÝ ROK

Foto: Lázně Františkovy Lázně, a. s.



PO CELÝ ROK

Foto: www.zimms.cz

### Za zábavou do VIDA! science centra se slevou

V bývalém pavilonu D Brněnského výstaviště se nachází zábavní vědecký park VIDA! science centrum. Na skoro 5000 m<sup>2</sup> v něm čeká na hravé návštěvníky bez rozdílu věku přes 150 interaktivních exponátů, díky nimž lze lépe porozumět světu kolem nás. Unikátní expozice je rozdělena do čtyř tematických sekcí: Planeta, Civilizace, Člověk a Mikrosvět. Zeměměřná deska, oceán v lahvi, rotující místnost, simulátor povodně, archeologické pískoviště, vodní tiskárna – to jsou některé z oblíbených exponátů. Pro caparty do 6 let je připraveno Dětské science centrum. Do 6. března 2016 se můžete svést vlakem ČD do Brna na návštěvu VIDA! science centra se slevou 50 % na jízdném. Výhodnou zpáteční jízdenku VLAK+VIDA! koupíte ve všech pokladnách ČD. Aby vám jízdenka VLAK+VIDA! platila i pro zpáteční jízdu, je nutné si ji nechat v pokladně VIDA! science centra orazítkovat.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Brno hl. n.

### Vodní ráj ve Františkových Lázních

K největšímu a nejkrásnějšímu akvaparku českých lázní se vyplatí přijet vlakem. Zastávka Františkovy Lázně-Aquaforum je jen pár kroků od stejnojmenného vodního ráje. I v březnu si v něm můžete užít dostatek vodních radovánek. Uvnitř moderního komplexu se nacházejí čtyři bazény s vodními atrakcemi. K oddychu a uvolnění dobře poslouží vířivka s teplotou vody do 34 °C, malí návštěvníci se mohou vydovádat v dětském bazénu (32 °C), a pokud si chcete pořádně zaplavat, využijte 25 metrů dlouhý plavecký bazén (27 °C). K vyhledávaným atrakcím Aquafora patří 82 metrů dlouhý tobogán nebo vodní jeskyně. Venkovní část akvaparku tvoří tři bazény, dva z nich jsou otevřeny pouze přes letní sezonu. Po celý rok je zájemcům k dispozici venkovní whirlpool s teplotou vody do 32 °C. Za zábavou se do Aquafora ve Františkových Lázních můžete vypravit denně od 9 do 21 hodin.

**Nejblíže železniční zastávka:**  
Františkovy Lázně-Aquaforum

### Vyzkoušejte si trenážer strojevodoucího!

K hlavním atrakcím Železničního muzea moravskoslezského, které najdete v budově nádraží Ostrava střed, patří trenážer strojevodoucího. Jde o repliku řídicího pultu lokomotivy řady 742 propojenou s herním simulátorem. Na pultu lze volit směr jízdy a výkon, brzdit, použít tlačítko bďlosti, tlačítko pišťaly nebo pedál houkačky. Na monitoru se při jízdě zobrazuje úsek mezi Krnovem a Ostravou-Svinovem, na který navazují další opavské dráhy. Samotná jízda na trenážeru strojevodoucího (30 minut) stojí 40 Kč, se vstupenkou do muzea jen 20 Kč. Od 12. března jistě zaujme veřejnost nová expozice o historii železnice na Novojičínsku. Z informačních panelů se dozvíte řadu zajímavostí o počátcích a vývoji železných dráh v tomto regionu. Hlavně děti pak potěší celoročně přístupná modelová železnice se třemi samostatnými okruhy.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Ostrava střed