

Železničář

13. DUBNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



8
ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Sezona drážní nostalgie klepe na dveře a s ní se brzy otevře i brána Depa historických vozidel a ČD Muzea v Lužné u Rakovníka. Co letos čeká návštěvníky, prozradil vrchní přednosta DHV **Miloslav Kothera**.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy startují rozsáhlou **modernizací Pendolin**. Největších změn dozná interiér jednotek, exteriér zůstane téměř stejný a k jeho obnově budou použity kvalitní fólie.

11-14 TÉMA

Novou posilou parku bývalých ČSD se po skončení druhé světové války staly stroje řady 498.0, kterým se začalo přezdívat **Albatrosy**. Jaké tyto lokomotivy z Plzně byly?

15 PROVOZ A TECHNIKA

České dráhy odkoupily na začátku letošního roku od ÖBB flotilu **dalších kvalitních vagonů** určených pro mezinárodní dopravu. Vozy ihned prošly v nymburském závodě DPOV kompletními kontrolami a dostávají nový korporátní nátěr.

16-17 RECENZE

Zaměřili jsme se na **filmy**, jimiž se více či méně prolíná téma železnice. Ti, co se zajímají o filmovou tvorbu, vědí, že dráha na stříbrném plátně neskončila s Ostře sledovanými vlaky. Budou i nejnovější přírůstky jednou zdobit filmové archivy?



18-19 CESTOPIS

Přes tři tisíce korun za 2 hodiny a 20 minut ve vlaku? Ale co by pro ten zážitek mnohý z nás neudělal: projet se **Shinkansenem**, tedy soupravou, kterou Japoncům závidí celý svět.

20-21 HISTORIE

Letos je tomu přesně devadesát let, kdy byly vyřazeny nejstarší lokomotivy, které kdy jezdily u bývalých Československých státních drah (ČSD). Jednalo se o dnes již trochu pozapomenutou **řadu 311.2**.



Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. 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: Petr Slonek | **VEDOUČÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** SevenArt, s.r.o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, 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 ZAJIŠŤUJÍ: České dráhy, a.s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

TITULNÍ FOTO: MICHAL MÁLEK, jednotka InterPanter v podhůří Jeseníků



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

také letošní nostalgická sezona Českých drah nabídne nejen železničním nadšencům a příznivcům drážní historie spoustu zajímavostí. Těšit se můžete na tradiční vyhlášené akce, ale také na mnoho novinek. S příchodem jara se tak znovu otevírají dveře většiny železničních muzeí a expozic, pomalu se opět zatápí v kotlích parních krasavic, které brzy vyrazí na trať v čele zvláštních vlaků.

Železniční nostalgie je samostatná kapitola prezentačních aktivit společnosti České dráhy, kdy z pozice národního dopravce udržujeme odkaz a technický um našich předků a dále jej rozvíjíme s cílem předat poselství dalším generacím. Není to levná záležitost a nemůžeme tedy vše dělat v maximálním rozsahu, jak by se mnohým fanům líbilo. Přesto i v nadcházející sezoně máme pro naše zákazníky velmi zajímavou a pestrou nabídku.

Pod pojmem železniční nostalgie se většinou fanoušků vybaví ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka. Tato sezona bude již jeho devatenáctá, a protože se národní dopravce snaží každoročně přinést návštěvníkům něco nového, ani letošek nebude v tomto ohledu výjimkou. Tradiční akce s názvem První parní víkend v Lužné se odehraje o víkendu 13. a 14. května. Připraveny na tyto dny jsou jízdy zvláštních parních vlaků z Prahy do Lužné a zpět a z Lužné do Stochova a zpět. Na kolejích se objeví například legendární lokomotiva 477.043, známá spíše pod přezdívkou Papoušek.

O posledním červnovém víkendu se zde uskuteční tradiční dostaveníčko parních lokomotiv, Luženské setkání 2017. Roztopeny a připraveny k jízdě budou stroje 534.0323, 464.008 a 434.2186 s vozy řady Bam, Ce, Bai. Vše se ale odehraje především v duchu oslav 100 let provozu parní lokomotivy 434.218, zvané Čtyřkolák. Samostatnou kapitolou je další Národní den železnice. Ten letošní se uskuteční 23. září 2017 v Bohumíně.

Novinkou v letošním roce jsou jízdy historickým vozem M 240.010 v trase Karlovy Vary – Kyselka. Mattoni expres poprvé vyjede 1. července a půjde o cestu motoráčkem za dějinami a poznáním obce Kyselka. Pojede o letních prázdninách vždy každou sobotu, naposledy pak 26. srpna, vždy v trase Karlovy Vary – Vojkovice nad Ohří – Kyselka a zpět.

Stejně tak se premiérově uskuteční jízdy motorového vozu z muzea v Lužné do depozitáře Národního technického muzea v Chomutově a naplánovány jsou rovněž čtyři termíny jízdy Retrovlaku Ostravan. Na trať vyrazí již 1. května, poté ještě v červnu, v září a naposledy v říjnu. Od 17. června také znovu vyjedou mezi Táborem a Bechyní pravidelné zvláštní vlaky vedené unikátním elektrickým vozem Elinka a na pravidelných víkendových vlacích bude znovu nasazena Bobinka a historické vozy s nabídkou občerstvení Loni sklídl první ročník nově pojatého Léta na Bechyňce obrovský úspěch, a na návštěvníky tak letos čeká i několik novinek, které vám postupně i na stránkách Železničáře představíme. V neposlední řadě mohu přislíbit, že letos zájemcům nabídneme také několik možností svést se slavným Stříbrným šípem, například do Písku.

Veškeré podrobnosti a informace pravidelně sledujte na webu www.cd.cz/nostalgie. Již nyní je na webu zveřejněn Kalendář jízdy 2017, a je tak již možné začít plánovat výlety našimi vlaky za železniční historií. Je zkrátka i letos na co se těšit.



Jiří Jeřeta

Ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Vzpomínku na loňské léto v podobě nesmrtného pantografu řady 451 nám poslal **Zdeněk Stein**. Snímek je z malebné krajiny u trati č. 090 vedoucí z Prahy přes Roztoky do Kralup nad Vltavou. To **Milan Závodský** upřednostnil soupravu v čele řídicím vozem přezdívaný Sysel na frekventované páteřní trati č. 010 z Prahy do České Třebové poblíž Brandýsa nad Orlicí.





Hlavní děčínské nádraží s novým označením

Značkou Nádraží Národního parku České Švýcarsko se od konce března chlubí hlavní nádraží v Děčíně. S novým pojmenováním tak doplnilo své kolegy z německého Sebnitz a Bad Schandau. Pro tuzemské i zahraniční turisty přijíždějící vlakem je totiž děčínské hlavní nádraží místem, kde získávají první dojmy z návštěvy celého regionu. V první etapě byly do nádražní budovy i do prostor v těsné blízkosti místního infocentra instalovány velkoformátové fotografie parku a mapa regionu. Postupně budou přibývat další interiérové i exteriérové prvky, které návštěvníkům přiblíží jedinečné přírodní scenérie a život v regionu. Podle vyjádření zástupců národního parku v budoucnu totožné označení získá i nádraží v Krásné Lípě.

(hol)

V Pardubicích se diskutovalo o liberalizaci trhu

Na konci března se v Pardubicích uskutečnil třetí ročník mezinárodní konference CER a UIC. V jednotlivých blocích vystoupili zástupci ministerstva dopravy či některých dopravců. V úvodní části dvoudenní akce se jednalo také o otevírání trhu dálkové dopravy v Česku. Panelové diskuze se zúčastnili generální ředitel ČD Pavel Krtek, náměstek ministra dopravy Ladislav Němec či šéf LEO Expressu Peter Köhler. Debatu pak rozvířil majitel společnosti Regiojet Radim Jančura. Pavel Krtek zdůraznil, že ČD požadují jasná a vypracovaná pravidla veřejných soutěží, aby mohly chránit zájmy zaměstnanců, majetku státu a věřitelů. Debatovalo se i na téma čtvrtého železničního balíčku a otevírání trhu osobní dálkové dopravy objednávané státem. Podle Pavla Krtky je transpozice evropských předpisů do legislativy pomalá, a existuje riziko jiného výkladu přeložených evropských předpisů do češtiny oproti originálním textům v angličtině nebo francouzštině. Šéf ČD navíc upozornil na možnou „kanibalizaci“ tržeb při současném závazku veřejné služby a spojů provozovaných na obchodní riziko na stejných linkách, kdy může dojít k „vlastnímu“ alternativním dopravců do lukrativních linek.

(mah)

V Království železnic přibyl showroom

Expozici největší tuzemské modelové železnice Království železnic na pražském Smíchově od konce března rozšířil nový showroom Českých drah kombinující výukové, relaxační a herní prvky. To vše zapadá do firemní strategie ČD, jejich podpory cestování rodičů s dětmi vlakem a výchovy dětí a mládeže k bezpečnému chování na železnici. Součástí výstavy je již čtvrtý funkční kokpit, tentokrát motorového vozu 810.114 z DKV Plzeň se simulací řízení. Člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán poznamenal, že všechny kokpity jsou součástí programu dopravní výchovy pro školy a podpory zájmu dětí o technické profese. Celý prostor v patře krá-



Letohradský klub pokřtil DVD o železnici

Letohradský železniční klub slavnostně pokřtil ve středu 22. března videodokument na DVD, který sice nese poněkud strohý název Ročenka 2016, ale jeho obsah je velmi rozmanitý. Z více než poloviny se věnuje železničnímu dění na Ústeckoorlicku, případně i v zahraničí, zbývající část je věnována společensko-kulturním akcím v letohradském regionu. Na profesionálně nasímaných a sestřihávaných záběrech Petra Buryšky, Jiřího Mikysky a jeho syna Jaroslava se diváci potěší nejen speciálním Mikulášským vlakem nebo výletní soupravou Králický Sněžník, ale i jedinečnými záběry z výlukových prací na trati Letohrad – Ústí nad Orlicí a v neposlední řadě odklonovými nákladními vlaky společnosti ČD Cargo po dobu výluk. Kmotrem DVD se stal člen představenstva ČD Michal Štěpán, společně se starostou města Letohradu Petrem Fialou a ředitelem pardubického ROC Tomášem Netolickým. Unikátní disk si lze objednat na adrese: lzklub@centrum.cz.

(mah)



ČD s vozem 810

lovství je vizuálně pojat jako prezentace národního dopravce, takže jedna jeho část i kokpit dodržují barevné kombinace odstínů modré se světle šedou. Druhá část sálu je naopak hernou jako vystřiženou z Cyklohráčku a zároveň symbolickým dárkem pro děti. Slon Elfík, maskot ČD, slaví v těchto dnech desáté narozeniny. (hol)



FOTO: ČD, KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC

Převaha na železnici je nejvyšší v historii

Převaha cestujících na české železnici pokračuje v růstu již sedmým rokem v řadě. Převážní výkon v osobní železniční dopravě meziročně vzrostl o 6,4% na 8,8 miliardy osobokilometrů, což je nejvíce v historii samostatné České republiky. Počet cestujících se v loňském roce zvýšil o 1,5%, celkově nastoupilo do vlaků více než 179 milionů osob. Cestování vlakem se podle prezidenta Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslava Vyky stalo fenoménem doby, protože lidé chtějí stále méně ztrácet čas řízením automobilu a čekat v kolonách. Proto mění své cestovní návyky a preferují pohodlnou a bezpečnou jízdu vlakem, kde mohou čas během cesty využít k práci, zábavě nebo odpočinku. Počet přepravených cestujících na železnici roste pomaleji než přepravní výkon. To ukazuje, že lidé dnes cestují na delší vzdálenosti. Průměrná přepravní vzdálenost ve vlacích vzrostla od roku 2010 ze 40 na 49 kilometrů, vyplývá to ze statistik, které zveřejnilo ministerstvo dopravy. (red)



Praha hostila další konferenci IRFC

Pražský Clarion Congress Hotel hostil koncem března šestý ročník Mezinárodní konference železniční dopravy (IRFC). Do metropole se tak sjela řada vrcholových manažerů, železničních a logistických expertů, zákazníků, politiků a zástupců institucí z celého světa. Mezi hosty byli i zástupci Českých drah. Nosným tématem čtyřdenní akce byly projekty a trendy, které jsou v posledním období velmi diskutované. Hovořilo se například o vlivu a dopadu evropské legislativy na každodenní práci zaměstnanců železnice, digitalizaci jednotného evropského trhu nebo interoperabilitě a implementaci standardizované výměně informací mezi účastníky železniční dopravy, která je daná nařízením Evropské komise. Tradičním blokem přednášek byla i témata zaměřená na novinky v technologii přepravy zásilek po železnici a větší zapojení vlakové dopravy na dálkových trasách mezi Evropou a Asíí. (hol)



Na olomouckém hlavním nádraží, jež v uplynulých třech a půl letech procházelo celkovou revitalizací, na konci března skončila hlavní část rekonstrukce. Zmodernizované nyní jsou nejen hlavní, ale i předjízdňové koleje. Stávající nástupiště byla modernizována, získala také nové zastřešení a cestující mohou využívat i pojízdné eskalátory. Zcela nově vzniklo i ostrovní nástupiště číslo 5, díky kterému se zvýšila kapacita celé stanice. Přestavba navíc umožňuje zvýšení traťové rychlosti v hlavních kolejkách až na 160 km/h v dostatečně dlouhých úsecích a vlakové cesty jsou do všech směrů zabezpečeny novým staničním zabezpečovacím zařízením. Ke klidnější jízdě slouží nový železniční svršek s bezstykovou kolejí. Při příležitosti slavnostního otevření, které se uskutečnilo ve čtvrtek 30. března, projel obvodem olomouckého hlavního nádraží speciální parní vlak na čele se strojem 314.303, kde při krátké jízdě byla účastníkům představena celá rekonstruovaná stanice. (mah)

V Olomouci skončila rekonstrukce nádraží

Nechci z muzea v Lužné udělat lunapark

Sezona drážní nostalgie klepe na dveře a s ní se za pár týdnů otevře i brána Depa historických vozidel (DHV) a ČD Muzea v Lužné u Rakovníka. Národní dopravce zde na letošek přichystal řadu novinek. Co nového návštěvníky čeká? Bude se expozice dále rozšiřovat? Jaké má plány do budoucna? Nejen na to redakci Železničáře odpověděl vrchní přednosta DHV Miloslav Kothera.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Jste ve funkci vrchního přednosta DHV jen pár měsíců, ale na dráze pracujete desítky let. Co jste v Lužné staci změnit?

V Lužné jsem před třiatřiceti lety dokonce začínal. Ale první, co jsem změnil, byl zdejší systém organizace práce, který tady podle mého názoru chyběl. Novinky spočívají například v tom, že jsem změnil systemizaci depa, jež byla dříve tříúrovňová, nyní je dvouúrovňová. Čili dnes jsou pode mnou pouze vedoucí a hned pod nimi zaměstnanci. Potřebuji mít zkrátka přehled o tom, co se přesně děje jednak v ekonomice a provozu a také v údržbě. Je tu sice jen osm údržbářů, ale dělají neskutečné výkony – ta práce na historických vozidlech je prakticky tvůrčí, protože náhradní díly už dnes de facto neexistují.

Co na změny říkají zaměstnanci?

Život tady v křivoklátských lesích se žije trochu jinak než v Praze. Nastavil jsem určitá pravidla a myslím, že je ocenili i moji podřízení, protože systém tu prostě nebyl dobře nastaven. A ten nový se osvědčuje. Lidé mohou v rámci své práce více předvídat další kroky vedení. Tedy oni vědí, že mají vyřešit nějaký problém, ale já jim do něj nebudu zasahovat, pokud se budou držet pravidel, na kterých jsme se dohodli.

Máte už přehled novinek, kterými byste chtěl oživit provoz muzea?

Než jsem sem nastoupil, plán už byl připravený. Musíme však ladit programy kulturních akcí tak, aby nám nekolidovaly termíny s jinými událostmi, na něž jdou i naše vozidla. Pokud taková situace nastane, je to na škodu. Určitě se tu uskuteční den dětí na konci května, otevírání a zavírání sezony nebo parní víkendy.

A co novinky v expozici?

Tu chceme obohatit o elektrická hnací vozidla. Lokomotivy a vozy by tu byly vždy, nikoli jen na pár vybraných dní. Toto není muzeum Buštěhradské dráhy, musíme si uvědomit, že místo má ve svém názvu ČD Muzeum. A být sem není trať elektrifikovaná, měly by tu mít své místo i elektrické lokomotivy. Elektrická vozidla udělala v historii Českých drah neuvěřitelný kus práce a v Lužné jsou dosud opomíjena.

Mnohé stroje jsou stále v pravidelném provozu.

S ideou muzea ale spíše ladí exponáty, které už práci nevykonávají. Jak to tedy bude?

Ano to je pravda. Tady by měla být vozidla, která už v provozu nejsou. Ale je jedno, jestli nejezdí padesát let anebo rok.

Máte už vyhlédnutá konkrétní vozidla, která by tedy mohla sbírku obohatit?

Nedávno jsme se byli podívat v České Třebové a vybrali jsme si tam neprovozní Šestikolák 181.001, který je v relativně slušném stavu. Dále jsme si ukázali na Bobinu 141.001. Ta ale má určité problémy s pojezdem, tak se musíme s odborníky poradit, zda jsme ji schopni převést. Šestikolák se tu letos určitě objeví se začátkem sezony, u Bobiny si nejsem jistý.

Co se bude naopak dít ve sbírce parních lokomotiv?

Máme v plánu úplně zprovoznit lokomotivu řady 414. Nemyslím si však, že se práce podaří dokončit před touto sezonou. Naším cílem je sezona 2018. Jedná se o práci, která je i finančně náročná. Pokud vypíše ministerstvo dopravy dotační tituly, budeme se ucházet o peníze tam. Podobně chceme postupovat i v případě lokomotivy řady 365 s tendrem, kterou České dráhy nakoupily v závěru minulého roku. Samozřejmostí zůstává průběžně vylepšování stavů osobních vozů. Zrovna nedávno jsme uzavřeli smlouvu s opravárenskou firmou, která pro nás zrenovuje osmidveřový vůz řady Bai. Jinak průběžně vozidla lakujeme, pracujeme na vyvazovacích opravách lokomotiv 310.093, 423.041 a 423.009. Mimo to zajišťujeme i běžnou údržbu vozidel a exponátů.

V Lužné je deponován i Albatros.

Kdy se pustíte do něj?

Je to docela oříšek, protože lokomotivy této třídy začínají mít problém s přechodností, takže jsou pomalu nevyužitelné. Je to každopádně běh na dlouhou trať, má propadlý kotel, opotřebená dvojkolí a silně zkorodovaný tendr. Pokud bude zájem na zprovoznění této lokomotivy, nabízí se termíny nejdříve po roce 2020. Navíc je v Česku jen jedna firma, která umí kotle opravit. Zůstává otázkou, jestli se v budoucnu nepodívá po zahraničních dodavatelích. Teď máme podobný problém i s vršovickým čtyřkolákem, který je pro nás v otázce vozby cennější. Opět má problém s pojezdem a výhledově i s kotlem.

„Musíme si uvědomit, že místo má ve svém názvu ČD Muzeum a být sem není trať elektrifikovaná, měly by tu své místo mít i elektrické lokomotivy.“



MILOSLAV KOTHERA

Absolvoval pražskou SPŠ dopravní, obor elektrická trakce a kolejová vozidla v železniční dopravě a posléze obor provoz a údržba dráhových vozidel na VŠ dopravy a spojů v Žilině. U národního dopravce pracuje od roku 1984, kdy nastoupil k lokomotivnímu depu Vršovice – PLD Kladno. Od roku 1994 zastával různé funkce na odboru kolejových vozidel GŘ ČD, od poloviny prosince 2016 je vrchním přednostou Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka. Miluje cestování, nenáročnou turistiku a fotografování. Je ženatý.

Co bude nového v přímo v areálu?

To do jisté míry záleží na finanční kondici Českých drah. Chceme však zlepšit modelové kolejiště tak, aby bylo uživatelsky přívětivější nejen pro obsluhu, ale především pro diváky. Nemyslím si, že to bude problém. V tuto chvíli také ještě nemáme v ruce plán provozních prostředků, tak není úplně zřejmé, co přesně budeme v roce 2017 realizovat.

V Lužné pracuje i řada dobrovolníků. Čekají je letos nějaké změny?

Spolupráce pokračuje, dokonce budou pracovat na větším objemu práce než loni. Je to nárůst zhruba o 15 procent. Ano, představa byla vyšší, ale záleží na penězích. Brigádníci se podílejí na provozu muzea, opravách vozidel i na průvodcovské činnosti.

Začíná se hovořit i o tom, že by se Lužná měla změnit v muzeum 21. století. Co si pod tím představíte?

Lužná je takovou oázou klidu, je to v podstatě lesní muzeum. Nechci z toho dělat lunapark. Také disponujeme jen omezenými prostorovými možnostmi. Rotunda je plná, v hale se neustále opravuje. Takže je nemůžeme jen tak zavřít a provést rekonstrukci podle představ architektů. Museli bychom podmínky zásadně změnit. Neříkám však, že by se expozice vylepšit neměly. Chce to ale konkrétní plány a pracovat jen na tom, na co máme peníze. Jistě bychom uvítali v Lužné u Rakovníka i novou halu pro vozidla, ale opět narážíme na finanční možnosti.

Přesčasy strojvedoucích zkontroluje počítač

Už několik let přibývá strojvedoucích, kteří projedou návěst stůj. Jak vyplývá ze statistik Drážního úřadu (DÚ), tuto část předpisů loni porušili v celkem 116 případech. To je přibližně o dvacet případů více než v roce 2015. Úřad proto již na podzim vyzval jednotlivé dopravce k přijetí příslušných opatření. Pomoci by měla i aplikace, kterou odborníci teprve připravují. Dopravci navíc budou moci nově využít také evidenci osvědčení strojvedoucích v systému ReDOs.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Stát i dopravci chtějí zlepšit dohled nad strojvedoucími. Nelíbí se jim, že čím dál častěji projíždějí návěstidlo zakazující jízdu. Drážní úřad nedávno zveřejnil statistiku, podle níž jen loni pochybilo 116 strojvedoucích. Úřad proto vyzval dopravce, jejichž strojvedoucí nejčastěji chybují, k urychlenému přijetí opatření.

„Na podzim jsme je vybědli, aby vytvořili systémová opatření, která zabrání dalšímu nárůstu nebezpečných jízd a informovali až do odvolání Drážní úřad o každé takové mimořádné události,“ sdělil Ondřej Fanta, ředitel provozně-technické sekce DÚ. „Na společných jednáních jsme se dohodli na školení zaměstnanců nad rámec základního školení, personálních postizích, vlastních intenzivnějších kontrolách nebo lepším dodržování hovorové kázně,“ doplnil. Naopak dopravci požadují od SŽDC odpovědnost za včasné zajištění vlakové cesty a postupné zavádění lepší zabezpečovací techniky tak, aby vše neleželo na bedrech strojvedoucích.

JAK PŘIBÝVALY MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Rok	Počet
2013	83
2014	91
2015	92
2016	116

Elektronická kontrola

Legislativa jasně říká, že své lidi si musí především hlídat samotný dopravce. Nicméně DÚ ještě v tomto pololetí spustí testovací režim systému, který bude sledovat číslo strojvedoucí licence na daném vlaku. Celý „dohledový“ systém je reakcí na fakt, že si strojvedoucí někdy odskakují na brigády ke konkurenci a do práce chodí unavení. „Strojvedoucí by si měli uvědomit, že s sebou vezou stovky lidí nebo těžký náklad v hodnotě desítek milionů korun, a měli by tedy jezdit fit,“ zmínil Fanta. Veškeré kolizní situace, ať už je to použití neplatné licence nebo podezření na zkrácení povinného odpočinku, bude DÚ individuálně vyhodnocovat. A prokáže-li se, že si zaměstnanec udělal „vložitáček“, kdy porušil zákoník práce, čeká ho odpovídající postih. „Nyní zkusíme různé modely komunikace mezi systémy dopravců, našimi a SŽDC. Garantem se stane SŽDC, přístup bude nejspíše mít jen Drážní úřad. My máme figurovat jako orgán, který bude sledovat přechody licence,“ konstatoval ředitel DÚ Jiří Kolář. V tuto chvíli však není zákonem dáno, že systém musí přijmout všichni dopravci,



tedy více než stovka subjektů. I toto však chce úřad řešit. „Do legislativního procesu chceme jít s něčím konkrétním,“ nastínil Kolář budoucí plány.

Zařazení do rejstříku

Další novinkou, která však nespočívá v kontrole nad konkrétními jízdami, je webový rejstřík doplňkových osvědčení (ReDOs). Evidování v něm budou všichni strojvedoucí. Drážní úřad i dopravci tím zareagovali na zákon o dráhách, jenž říká, že dopravci mají vést a pravidelně aktualizovat údaje o osobách, kterým bylo vydáno osvědčení strojvedoucího. Zároveň musí být zajištěn dálkový přístup k informacím pro orgány státní správy. V současné době však každá firma vede svůj vlastní registr, nicméně stát chce mít vše v jedné aplikaci. „Legislativa říká, že rejstřík musí být informační systémem veřejné správy. Je nezbytné, aby úřady měly přehled, kdo osvědčení získal. Dopravci musí pochopit, že je nechceme šikanovat. Mají naopak volbu, zda si zřídí vlastní nákladný systém nebo budou využívat jednotný registr. Je to ochrana jejich nákladů tak, aby nebyla osvědčení zneužívána ostatními dopravci,“ vysvětlil princip Fanta s tím, že by se systém měl rozběhnout po 1. červenci 2017. ♦

CO PŘINESE ReDOs

- bude obsahovat údaje, které je dopravce povinen evidovat k vydání osvědčení vč. znalosti infrastruktury, drážních vozidel nebo platnosti zdravotní prohlídky
- systém umožní pohodlný tisk osvědčení včetně fotografie přesně podle požadavků legislativy
- do rejstříku bude pro všechny dopravce zřízen vzdálený přístup vč. správy dalších uživatelů, každý dopravce uvidí pouze svoje strojvedoucí
- vznikl za podpory Technologické agentury ČR, DÚ bude vrcholovým administrátorem a bude zdarma přidělovat přístupová práva všem dopravcům

ČETNOST PROJETÍ NÁVĚSTI STŮJ

Všichni dopravci na celé železniční síti:

1 případ na cca 1,35 milionu kilometrů (v1km)

Pouze České dráhy:

1 případ na cca 1,73 milionu kilometrů (v1km)

Ostatní dopravci mimo ČD:

1 případ na cca 0,75 milionu kilometrů (v1km)



Pendolino se dočká rozsáhlé modernizace

České dráhy startují rozsáhlou modernizací Pendolin. Národní doprava už podepsal smlouvu na rekonstrukci s dceřinou společností DPOV. Největších změn dozná interiér jednotek, exteriér zůstane téměř stejný. K jeho obnově budou použity kvalitní fólie.

JOSEF HOLEK | FOTO: DESCENT S.R.O.

Se sedmička elektrických jednotek se dočká například nových sedaček, koberců, audiovizuálního systému nebo dětského kina. Novou podobu dostanou i toalety či bistro vůz. První redesignovaná jednotka 680.005 by se měla na železnici objevit už letos v srpnu. ČD poptávají Pendolina odvázet, práce DPOV se uskuteční přímo v areálu DKV Praha, v provozní jednotce Praha Jih. „Opravovat se bude vždy jen jedna jednotka, na další se začne pracovat do dvou týdnů ode dne, kdy se protokolárně předá předchozí,“ upřesnil Miroslav Kupec, člen představenstva ČD zodpovědný za techniku, servis a majetek.

Svěží redesign

Největší změny se odehrají především v interiéru, který získá modernější vizáž. ČD poptávají například nová stropní světla a panely z eloxovaného hliníku, prodlouží se i police na zavazadla. Nové budou i podokenní panely. „Navíc vyčistíme a přebrousíme původní kryty topení. Technici rozvedou i kabeláž pro připravený místenkový systém,“ připomněl Kupec. Do většiny vozů ČD nainstalují oboustranné LCD monitory známé například z modernizovaných osobních vozů řady Bmz. Dvě jednostranné devatenáctipalcové obrazovky technici umístí za bar na stěnu, a nahradí tak stávající reklamní poutače. Jedna poslouží pro zobrazení informací pro cestující, druhou využije cateringová firma.

NOVINKA: DĚTSKÉ KINO

Dětské kino vznikne ve voze 084, a to odstraněním sedadel 23, 24, 25 a 26. Tento nový prostor se promění v třístupňové sezení (známé z vozu řady Bmz²²⁹). Místu bude dominovat minimálně šestadvacetipalcový monitor a stereo reproduktory. Kino a sedadla 33 a 35 budou oddělena přepážkou, směrem do uličky bude sklo.

Nové koberce místo lina

Na podlaže ve vozech první třídy, tichého oddílu, a představných budou vyměněny koberce. „Ty také nahradí i linoleum ve druhé třídě a podlahovou krytinu rozdělíme na sekce tak jako nyní, tedy běhoun a dva pruhy pod sedadly,“ vysvětlil Kupec. Vymění se rovněž elektrické zásuvky s USB konektory, které změní umístění, z prostoru pod oknem se přesunou v případě jednotlivých sedadel pod sedák mezi stěnu a sedadlo, v případě dvousedadel vždy mezi sedáky. Lampičky, stejně jako ostatní světelné zdroje, vytvoří LED moduly.

Pendolina vyjela v barvách ČD na českou železniční síť v prosinci 2005. Od té doby najela každá

jednotka přes tři miliony kilometrů, celkově přepravily na deset milionů cestujících. Z jednotky 680.003 jsou dva vozy, čelní trakční vůz řady 682 a vložený vůz řady 082, nyní na opravě ve strojárnách společnosti Alstom v italském Saviglianu. Byly poničeny v červenci 2015 při tragické srážce s kamionem na přejezdu ve Studénce. „Alstom udělá v interiéru pouze přípravu na montáž nových prvků,“ připomněl Kupec s tím, že opravená dvojice přijede do Čech v únoru 2018.

Nyní šestice Pendolin brzdí trasy mezi Košicemi, Ostravskem a Prahou, resp. Prahou, Františkovými Lázněmi a Chebem. „Pro období od léta 2017 do podzimu 2018 budou přijata opatření k náhradě jednoho oběhu vlakem kategorie InterCity. To nám umožní provést úpravu na všech soupravách ve velmi krátkém čase,“ doplnil Michal Štěpán, člen představenstva s tím, že rezervční systémy jsou již upraveny na přechodný stav náhrad vybraných vlaků klasickou soupravou. ◆

ZMĚNY JŘ: DALŠÍ VŮZ DO CURYCHU A RYCHLÍK NA ŠUMAVU

Se začátkem dubna se v některých krajích na dálkových linkách změnily jízdní řady. České dráhy navíc zahájily provoz pravidelných sezonních spojů z Prahy do polského Krakova a zavedly také přímý vůz k sezení v relaci Praha – Curych. Novinkou je přímý spoj do příhraničního, šumavského Nového Údolí. Přinášíme přehled těch největších změn.

V polovině dubna začne fungovat denní expresní spojení z Prahy do Krakova přes Bohumín, a to vlakem Ex 115 Cracovia, který odjíždí z Prahy hl. n. v 10:22 a do Krakova přijíždí v 17:21. V opačném směru odjede Ex 114 Cracovia z Krakova v 10:42 a do Prahy hl. n. přijede v 17:39. Denní spojení Praha – Krakov bude v provozu do 30. září. Se začátkem dubna začal do Curychu jezdit sedačkový vůz řady Bmz, jenž doplnil lůžkový. Vagon k sezení je v provozu až do konce října.

Změny v dálkové dopravě nastanou i v ČR. Od 5. května bude na objednávku ministerstva dopravy a Jihočeského kraje jezdit přímý spoj z Prahy do Nového Údolí. Nový vlak Rx 631, spojující Český Krumlov s Novým Údolím, se stane pokračovatelem expresu Ex 531. V opač-

ném směru bude nasazen rychlík vyšší kvality Rx 632, přičemž do Prahy pojedou jako Ex 532. „Přímý vlak nabídne spojení do turisticky atraktivní části Šumavy, do oblasti hory Třístoličnick,“ upozornil na zajímavost Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu, s tím, že od 6. května do 4. června bude jezdit v sobotu a v neděli, v letní sezoně, tedy od 10. 6. do 17. 9., denně a od 23. 9. do 29. 10. opět o víkendech. Několik změn zaznamenají cestující na regionálních spojkách na jihu Moravy či jihu a severu Čech. (hol)





ZPRAVODAJSTVÍ



Šamotky míří do světa i díky ČD Cargo

Dceřiná společnost ČD Cargo poskytuje komplexní servis při přepravě šamotových tvarovek z jihomoravských Velkých Opatovic do nizozemského přístavu v Rotterdamu. Trasa vede z Velkých Opatovic přes Brno, Děčín a Spolkovou republiku Německo až do Nizozemska.

MARTIN HARÁK | FOTO AUTOR

Ve Velkých Opatovicích vyrábějí šamotové tvarovky pro průmyslové izolace, které se nachází v prostředí s vysokou teplotou v rozpětí od 1000 do 1600 stupňů Celsia. Tedy všude tam, kde se něco taví či spaluje – například ve vysokých pecích, sklárnách nebo spalovacích odpadů. Velkoopatovická šamotka byla založena v roce 1892 díky nedalekému nalezišti speciálních jíhlů, které jsou nutné k výrobě žáruvzdorných šamotových tvarovek různého typu. Od 50. let minulého století nesla firma název Moravské šamotové a lupkové závody a od roku 2000 je hlavním akcionářem německá společnost P-D Refractories. „Z našich výrobních závodů ve Velkých Opatovicích a nedalekých Svitavách expedujeme okolo devadesáti tisíc tun žáruvzdorných výrobků a z toho okolo patnácti až dvaceti procent vozíme po železnici, zbývající množství pak odváží kamiony,“ řekl člen představenstva P-D Refractories CZ Stanislav Dvořák. Na přepravách výrobků se podílí více spedičních společností, nejvýznamnějším železničním dopravcem je ČD Cargo.



Komplexní servis samozřejmostí

Přeprava cihel z Moravy do Rotterdamu začala ve formě jednotlivých vozových zásilek či ve skupinách vozů v červenci 2014. ČD Cargo poskytuje firmě P-D Refractories komplexní servis, včetně samotné dopravy výrobků ve svých čtyřnápravových nákladních vozech řady Habbillns. Z Velkých Opatovic jsou zásilky svázeny pravidelnými manipulačními vlaky do Brna, odkud pak putují pravidelnými mezinárodními relačními vlaky do Německa, kde zásilky od ČD Cargo přebírá partnerská společnost DB Schenker. „Pro šamotku ve Velkých Opatovicích zajišťujeme nejen návoz vozů řady Habbillns k na-

kládce a termínované dodání do místa určení, ale současně sledujeme pohyb zásilek po celé přepravní cestě. Pochopitelně musíme řešit řadu mimořádností, jako jsou například výluky,“ říká obchodní manažerka komodity stavebniny společnosti ČD Cargo Jolana Lišková.

Výhodou především velikost vagonů

Nákladní železniční vozy Habbillns jsou pro nakládku šamotových výrobků výhodnější než kamiony. Nakládka je podstatně produktivnější. Je to díky velikosti těchto vozů, které mají přestavitelné vnitřní dělicí přepážky, takže je náklad lépe zajištěn. A navíc jeden vagon Habbillns nahradí až tři kontejnery. Tyto čtyřnápravové kryté vozy jsou určeny k přepravě nákladů citlivých na povětrnostní vlivy, jež při přepravě vyžadují uzavřený prostor bez nároků na větrání. Jsou zejména vhodné pro paletizované zboží, objemné a kusové zásilky.

Podle Stanislava Dvořáka z P-D Refractories je přeprava po železnici do přístavu v Rotterdamu jednoznačně výhodnější než kamiony, proto před dvěma lety zvolili tento způsob přepravy. „Z Velkých Opatovic převážíme mimo jiné i výrobky do Žacléře na Trutnovsku pro firmu Keramtech. Zboží se po železnici vozí do Kalné Vody a odtud nákladními automobily ČD Cargo do továrny v Žacléři, kde z opatovických surovin vyrábí technický porcelán,“ doplňuje podrobnosti Dvořák.

NA PRACOVIŠTI V BŘECLAVI SE OPRAVUJÍ NÁRAZNÍKY

MARTIN HARÁK | FOTO AUTOR

Středisko oprav kolejových vozidel ČD Cargo Ostrava uvedlo loni ve své břeclavské Opravně kolejových vozidel do provozu linku pro reparaci vozidlových nárazníků. Linka, která je sestavena z lisu pro demontáž a montáž nárazníků a také speciální myčky a jeřábů pro manipulaci s nárazníky, se ovládá výpočetní technikou. Jde o jediné zařízení v ČR, které slouží pro potřeby všech pracovišť dceřiné společnosti ČD Cargo.

Vzhledem k této zásadní investici se společnost ČD Cargo stala v oblasti tažených vozidel takřka nezávislou na externích dodavatelích a může pokrývat potřeby i celé Skupiny České dráhy. Původně se testování a opravy nárazníků zadávaly externí firmě na střední Moravě, dnes vše zvládnou pod jednou střechou v břeclavské Opravně kolejových vozidel. Linku na opravu nárazníků tvoří zkušební velký lis a demontážní malý lis. Velký je určen ke zkoušení a jeho součástí je tenzometr na měření odporové síly

nárazníkové pružiny. Malý lis slouží k demontáži nárazníků. „Nejprve nárazník vyzkoušíme a pak ho rozebereme na díly a současně při čištění provedeme prvotní kontrolu,“ vysvětluje specialista v opravárenství ČD Cargo Zdeněk Šácha, který má zařízení na starosti.

Nezbytná část vozu

Nárazník sice vypadá jako obyčejná součást vozů nebo lokomotiv, ale přitom jde o důležitý prvek, který je nezbytný pro plynulou a bezpečnou jízdu vlakových souprav. Proto se na břeclavském pracovišti opravám a údržbě věnují s nejvyšší možnou péčí a každý kus, jenž projde tamní Opravnou kolejových vozidel, je pečlivě proměřen. S každým nárazníkem se pracuje podle jeho data výroby, záleží na tom, jaké je konstrukce. Jak potvrzují specialisté, stav pružin ve svařovaných náraznicích bývá lepší než u starších typů, a práce s nimi je jednodušší. Navíc se u některých vozů používají speciální nárazníky zahraniční provenience, u nichž je

větší pracnost. „Zde se musí počítat i se složitějším získáním náhradních dílů či jejich opravou,“ doplňuje Zdeněk Šácha.

Po umytí v myčce a oschnutí dílů se díly nárazníku znovu při montáži kontrolují a přeměří, a pokud je to nutné, provede se oprava nebo výměna dílu. Konečnou fází je test statické charakteristiky pružiny v nárazníku s vystavením protokolu, který přesně zaznamená veškeré důležité údaje jako je například záznam závislosti síly na zdvihu do grafu, pořadové číslo zkoušky, číslo výkresu nebo jméno zkušební technika. Protokol se stáhne na flash disk a stává se součástí průvodní dokumentace. V závěrečné fázi se nárazníky natrou a jsou připraveny k expedici do provozních jednotek.



ELEGANTNÍ A VRTOŠIVÉ KRÁSKY ZE ŠKODOVKY



Dvě Škodoväcké rychlíkové legendy, Albatros a Mikádo se mĳejí v Břeclavi.

(sbĳrka Petr Kaván)

Ve 20. a 30. letech minulého století dodaly plzeňské Škodovy závody tehdeřím Āeskoslovenským státním drahám třĳačtyřicet skvělých rychlíkových lokomotiv řady 387.0 zvaných Mikádo. Zejména v rychlíkové dopravě jezdily jeřtĳe v šedesátých letech 20. století, kdy vzrůstající provoz musely podpořit další lokomotivy. Novou posilou se po skončení druhé světové války staly stroje řady 498.0, kterým se začalo přezdívat Albatrosy. Staly se předchůdci pozdějších moderních „jedničkových“ Albatrosů řady 498.1.

VLADISLAV BOREK, MARTIN HARÁK

Parní stroje řady 498.0 konstrukčně, i když s mírným vylepřením, vycházely z původně navrhované řady 486.0. Po konečném vyjasnění všech podrobností o potřebě nových rychlíkových lokomotiv zadaly 6. řĳjna 1945 Āeskoslovenské státní dráhy (ĀSD) plzeňské Škodovce objednávku na čtyřicet strojů,

které byly označeny řadou 486.0. Konstrukční oddělení tehdy již světoznámé lokomotivky ihned zahájilo práce. Jak ĀSD, tak výrobce věnovaly velkou pozornost estetické stránce mašin a dobrým poradcem v tomto směru se stal akademický malĳř Vilém Kreibich, velký milovník parních strojů. Tehdeřší Technické úmluvy dovolovaly u lokomotiv dvouválcového uspořádaní s předním podvozkem při nejvyšří

dovolené rychlosti a nových obručĳch 340 otáček kol za minutu. U třĳválcových strojů s klikami přesazenými o 120 stupňů byla dovolena desetiprocentní přĳrázka, což znamenalo až 374 otáček kol za minutu. Bylo proto rozhodnuto, že se i u nových lokomotiv zvýří rychlost na 120 km/h, přĳčemž počet otáček hnacĳch kol při této rychlosti byl jen 348. Tím se tedy změnila i druhá číslice v původním řadovém označení – z 8 na 9. A z lokomotivy řady 486.0 tedy nakonec vznikla nová řada 498.0. Příprava výroby byla ale vedena jeřtĳe v duchu původního označení 486.010 až 486.049, a proto tak byly označovány některé novĳ vy vyrobené části tĳchto mašin.

Lokomotivám byla přĳdělena výrobnĳ čĳslo 1706 až 1745, stejně tomu tak bylo u kotlů. S konstrukcí a výrobou řady 498.0 byly kvůli tĳsnĳ poválečné době určĳte problémy. Proto byl předpoklad dodávek několikrát mĳněn. Napřĳklad první dva stroje měly být dodány jĳž v kvĳtnu roku 1946 a do konce řĳjna tĳhož roku všechny zbývajĳcí. Problĳmy byly s materiálo-



Jeden z Albatrosů v původním provedení ještě na staré trati u Týnce nad Labem

Zvláštní R 4 (02,1) 1., 2., 3. třída
Praha Wils. n.—Česká Třebová—Bratislava

Dne 8. května 1948

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Praha Wils. n.						19 20	2291 n., 9667, 9666 tsk	25 17	D/III
Hrabovka	4					24	(308) 304 v. Pruz. M. n.	100/55	D/III-IV
Libeň hor. n.	5	4				29	7112, 7114 čekají	100/70	E/V
Běchovice	9	7				38			
Úvaly	9	7				47	6384 čeká		
Čes. Brod	8	7				55	2332 čeká		
Poříčany	4	4				20 00			
Pečky	6	5 ^{1/2}				06	6042 čeká		
Velim	5	5				11			
Kolín	6	5 ^{1/2}	20 18	1		19			
Kolín seř. n.	2					21			
Týnec n/L-Záboří n/L	8	7				29	6642 čeká		
Rečany n. L.	8	8				38			
Přelouč	5	4 ^{1/2}				43	6004 čeká		
Pardubice	11	10	54	3		57			
Dašice-Kostěnice	10	9				21 07	8194		
Moravany	3	2 ^{1/2}				10			
Uhersko	3	3				13	6338 čeká		
Zámorsk	4	4				18	7126, 6016 čekají		
Odbočka	5	4 ^{1/2}				23			
Choceň	2	2	25	1 ^{1/2}		27		80/70	
Brandýs n. Orli.	6	6				33		85/70	
Ústí n. Orli.	9	8 ^{1/2}	43	1		44			
Dlouhá Třebová ..	8	7 ^{1/2}				52			
Česká Třebová ..	8	6	22 00						
Úhrnem					6 ^{1/2}	2 hod. 40 min.			

Jízdní časy zvláštního rychlíku vedeného řadou 498.0 (sbírka Borek 2x)

vým zajištěním, zejména s barevnými kovy. Kotle byly dosazovány podle dokončení, protože v té době panoval značný nedostatek dělníků, ale i problémy s materiálem a dodávkami součástí. Například nebyla včas k dispozici otkalovací šoupátka, ale i další komponenty. Jejich výrobní čísla proto v některých případech nesouhlasí s výrobními čísly lokomotiv. U dvou celosvařovaných kotlů měly být parojemy přivařeny k válcovému kotli, rovněž tak i dýmníční trubkovnice s celou dýmníci. Tyto kotle byly skutečně vyrobeny, což dokazují tovarní fotografie pořízené ve výrobním závodě. Literatura jinak většinou uvádí, že první celosvařované kotle byly vyrobeny v pozdějších letech až pro lokomotivy řad 476.1 a 477.0.

Mohutnost a elegance

Přesto nakonec vznikla jedna z nejhezčích českých lokomotiv. S vysoko dominujícím válcovým kotlem a nízkými nástavbami, včetně komínu, příslušně nízkou střechou stanoviště strojní čety a zvýšenou horní hranou tendru na stejnou úroveň s horní hranou kotle. Velmi dobře působil i zvýšený boční ochoz s volným

průhledem mezi kotlem a rámem. Na tendru byl vzadu elegantně upraven přechod mezi uhelnou skříní a vodojemem. Mimořádná pozornost se věnovala barevnému nátěru. Lokomotiva a tendr byly natřeny tmavě modrou barvou, oběžné zařízení pak červenohnědě. Na lokomotivě dělil obě tyto barvy podélný stříbrošedý pruh, vpředu stoupající od přední plošiny šikmo vzhůru a pak vodorovně na vysokém ochozu. Pás téže barvy pak pokračoval ve stejné výši i na tendru. Stanoviště bylo kolem oken a na střeše také stříbrošedé. A je nutné dodat, že pozdější další úpravy a rekonstrukce celkovou mohutnost a eleganci lokomotivy řady 498.0 ještě zvýraznily. Za každou dodanou lokomotivu řady 498.0, včetně tendru, bylo účtováno ČSD tehdejších 3 987 965 Kčs.

Také tendry k lokomotivám řady 498.0 měly vzor z předchozí konstrukce řady 930.1. Tendry nové řady 935.0 měly však již valivá ložiska, dvojitě vypružení a byly i vzhledově upraveny. Vešlo se do nich 11 tun uhlí a 35 m³ vody, a tak hmotnost celé lokomotivy ve službě byla 175 tun. Vyrobity je firmy Škoda Plzeň a ČKD Slaný. Jejich konstrukce a kapacita umožňovala

lokomotivám projíždět úsek Praha – Česká Třebová bez dobírání vody, tedy bez zastavení. Protože však byly problémy s výrobou, některé stroje řady 498.0 byly z počátku spojeny s tendry 935.0 vyšších inventárních čísel a 935.1, určených pro nákladní lokomotivy řady 534.03. Tak bylo možné vidět krátce v provozu modrého Albatrosa s černým tendrem. Postupně pak byly všechny lokomotivy spojeny s tendry, jejichž inventární číslo souhlasilo i s inventárním číslem lokomotivy.

Dodávky nových strojů

V říjnu roku 1945 bylo na ministerstvu dopravy za účasti zástupců všech ředitelství státních drah rozhodnuto o rozdělení rychlíkových výkonů v celé síti ČSD mezi jednotlivé služebny. Již tehdy se počítalo s novými lokomotivami řady 498.0. Ty absolvovaly technicko-policejní zkoušky v rozmezí prosince 1946 až června 1947. Při těchto testech, které se odehrávaly na trati mezi Pardubicemi a Chocní, dosahovaly běžně rychlosti přes 130 km/h. Prvními služebnami, kam přišly tyto nové lokomotivy, se stala depa Bohumín, Praha Masarykovo nádraží a Přerov.



Stroj 498.009 v plné jízdě s rychlíkem tvořeným typickou soupravou pro začátek sedmdesátých let

Ještě v roce 1947 přibýly i do Bratislavy. Lokomotivy byly od začátku nasazovány na rychlíky, ale i osobní vlaky na hlavních tratích, kde nahrazovaly převážně starší osvědčená Mikáda řady 387.o.

Oficiálnímu představení lokomotivy 498.006 na pražském Wilsonově nádraží v pátek 7. února 1947 přihlíželi nejen dopravní odborníci, ale i další zájemci a cestující veřejnost. Následující den pak „šestka“ vykonala úspěšně technicko-policejní zkoušku a byla přidělena výtavně v Přerově. Novým modrým lokomotivám byla také věnována náležitá po-

zornost hromadných sdělovacích prostředků, zejména denního tisku a filmu. Díky tomu se staly známými také u cestujících a široké veřejnosti a někdy v té době lokomotivy získaly přezdívku Albatros.

Zůstaly za očekáváním

Nasazení „nulkových“ Albatrosů do ostrého provozu přineslo první výsledky, které však nespĺňovaly všechna očekávání. Ač to byly nadmíru elegantní stroje, vyskytovalo se u nich mnoho opakovaných závad. Zastaralá konstrukce pojezdu a pohonu, kde bylo použito

kluzných ložisek, přinášela jejich horkoběžnost, nejčastěji u prostřední ojnice. Velmi nebezpečnou závadou bylo praskání prostřední ojnice nebo trhání pružnicových závěsů, ale také trhliny na hvězdicích spřažených kol. Problémy byly s kotli, kde se také projevila zastaralost konstrukce a stroj museli obsluhovat většinou dva topiči. Také výkon nových Albatrosů sice neklamal, ale ani nenadchnul. Později dodané lokomotivy řady 475.1 s již moderně konstruovaným kotlem a pojezdem byly „nulkovým“ Albatrosům vážnou konkurencí s jen o něco málo menším výkonem, ale s větší

Základní technická data stroje 498.0	
Charakteristika pojezdu	2' D 1' 3p
Počet a průměr válců (mm)	3 x 500
Roštová plocha (m ²)	4,72
Výhřevná plocha celková (m ²)	257,6
Tlak páry v kotli (bar)	16
Zdvih pístu (mm)	680
Průměr spřažených kol (mm)	1830
Průměr kol běžných (mm)	880/1150
Celkový rozvor (mm)	12 550
Celková délka lokomotivy (mm)	16 364
Nejvyšší dovolená rychlost (km/h)	120
Hmotnost prázdné lokomotivy (t)	96,5
Poloměr nejmenšího oblouku (m)	150
Výkon cca (kW)	1626



Plzeňská 498.009 vyzdobena státními symboly ve stanici Praha-Smíchov v červenci 1969

(Sbírka Petr Kaván 2x)

hospodárností provozu. Bylo jasné, že do budoucna se s lokomotivami v původním provedení nedá počítat a bude nutné je podrobit rekonstrukcím a úpravám.

O lokomotivy řady 498.o se staraly dílny Kolín, Nymburk a České Velenice. Začátkem padesátých let bylo rozhodnuto o dosazení mechanických příkladačů, dyšny Kylchap a roštů Hulson, což byly asi neznámější úpravy na těchto strojích. Ovšem i s těmito úpravami byly zpočátku značné potíže, které se staly předmětem dalších výzkumných jízd. Například v únoru 1953 byly provedeny několikeré zkoušky s lokomotivou 498.010 z depa Praha střed s rychlíkem 32 v trati Praha – Česká Třebová. Pro porovnání byla na tomtéž vlaku zkoušena lokomotiva také bez příkladače. Problémy s mechanickými příkladači, jež byly dosazeny na všechny provozní lokomotivy, se podařilo vyřešit. Rekonstruovány byly také na-

příklad pístové ucpávky, zesíleny záchytky pružnice předního podvozku, olovníky, dosazen pyrometr na měření přehřáté páry či mazání ložisek a čepů vahadel a řada dalších komponentů.

O strojvůdcích rozhodovala i politika

Lokomotivy řady 498.o brzy vešly do povědomí železničářů, ne všichni ale na nich mohli sloužit. I ve služebnách, kde byly tyto stroje v provozu, se na ně dostávali zpočátku ti nejzkušenější a nejspolehlivější strojvůdci a topiči. Teprve později často rozhodovala politická příslušnost, jen ne odborná způsobilost a zkušenost. Ve většině služeben byly lokomotivy řady 498.o nasazovány na ty nejdůležitější rychlíky, i když v rámci oběhů jim nebyly cizí ani vlaky osobní. Tak tomu bylo až do příchodu již skutečně moderních lokomotiv řady 498.1 v první polovině padesátých let, které „nulkové“ Albatrosy

po všech stránkách předčily. Jednotlivé lokomotivy řady 498.o byly zařazovány na tratích hlavního tahu od Chebu až po Košice, přes Púchov i Ostravu. Později po převedení do dalších služeben se dostaly i na další tratě.

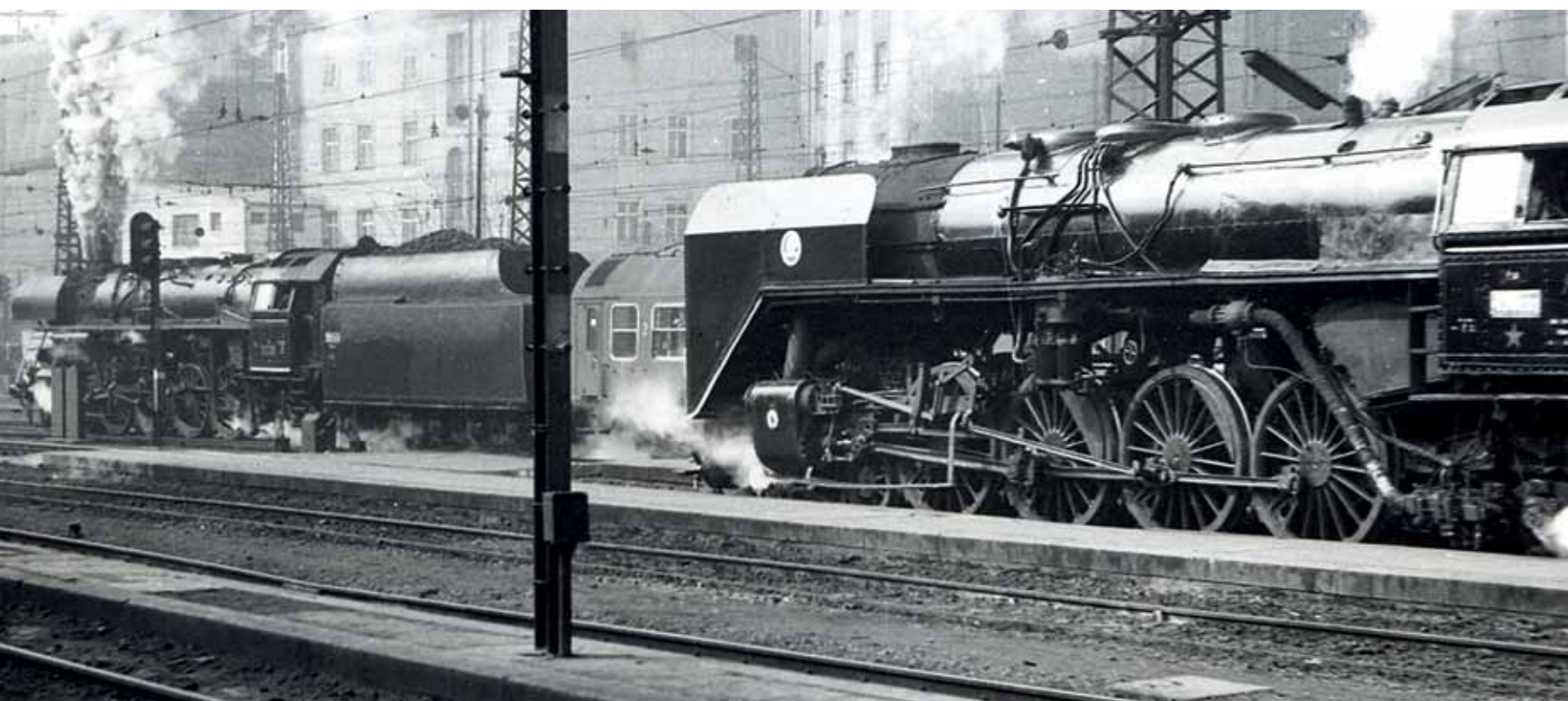
Nejslavnější období provozu Albatrosů se odehrálo v době do elektrizace tratí hlavního tahu z Prahy do Košic, kdy byly v provozu ve služebnách Praha střed a Přerov, ale i v době, kdy byly v provozu na trati z Bratislavy do Prahy. I v pozdějších časech tyto stroje udívaly svými výkony, a to i na dlouhých tratích, jako byla Cheb – Praha (depo Plzeň) nebo Bratislava – Žilina, později Púchov (depo Bratislava hl. n.). Díky rekonstrukcím a úpravám se z nich staly spolehlivé a výkonné lokomotivy, které v provozu vykazovaly více než slušné denní kilometrické proběhy, a to ve všech služebnách, kde byly nasazovány.

Jak postupovala elektrizace hlavních tratí, byly Albatrosy postupně přesunovány do svých posledních služeben. Těmi se stala depa Děčín, Tábor a Leopoldov. Dnes je možno již jen vzpomínat na mohutné tříválce překonávající v čele rychlíků obtížnou trať v Jablunkovském průsmyku, projíždějící údolím řeky Berounky nebo Labe, či na rychlé rozjezdy s dlouhými osobními vlaky na stoupáních mezi Prahou a Benešovem u Prahy. Hromadné rušení „nulkových“ Albatrosů začalo v roce 1969 a pokračovalo až do roku 1976, kdy byly zrušeny poslední stroje. Některé z nich byly ještě převedeny do rolí vytápěcích kotlů. Ze všech čtyřiceti lokomotiv řady 498.o se dochovaly pouhé dvě. Stroj 498.022 zná většina železničních fanoušků jak u nás, tak v Evropě. S druhou lokomotivou 498.014 je to horší. Po jejím vyřazení se zasloužil známý železniční odborník a historik Jaroslav Kocourek o to, že plzeňská firma Škoda uhradila cenu za šrot. V současné době je nekompletní a dosud rozebraná v depozitáři NTM Praha.



Pomalou se blíží střídní trakci – stroje 498.014 a E 499.150 dne 23. 6. 1970 v Praze-Smíchově

Foto: Jaroslav Bureš



Setkání Albatrosů 498.115 a 498.030 na pražském hlavním nádraží dne 15. 3. 1972

Foto: Vratislav Mazák



ČD zprovozňují další vozy od ÖBB

České dráhy odkoupily počátkem letošního ledna od Rakouských spolkových drah ÖBB flotilu dalších kvalitních vagonů určených pro rychlou mezinárodní dopravu. Takřka padesátka vozů především druhé třídy, včetně dvou jídelních vozů, průběžně posiluje vozidlový park národního dopravce. Všechny vagony procházejí v nymburském závodě dceřiné společnosti DPOV kompletními kontrolami a dostávají také zcela nový korporátní nátěr.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Vozy několika řad začali přebírat technici Dílen pro opravu vozidel (DPOV) se zástupcem Odboru kolejových vozidel Generálního ředitelství Českých drah postupně na začátku letošního roku. Do České republiky byla poslána flotila národního dopravce přepravena na začátku letošního roku ve čtyřech vlnách. V té první, 21. ledna 2017, přijelo dvanáct vozů, od pátku 27. do úterka 31. ledna následovalo dvaadvacet vozidel, zbytek po pěti a osmi vozech dorazil do země 27. února a začátkem března. Celkem se na tuzemských kolejích objeví sedmačtyřicet plně klimatizovaných vozů s maximální rychlostí 200 km/h, kde prim hraje 41 „dvojek“ řady Bmz, které následovaly čtyři „jedničky“ typu Amz doplněné dvěma pojízdnými restauracemi na kolejích s označením WRmz⁸¹⁷.

Nutností jsou revize a opravy

Zaměstnanci DPOV na odkoupených vozech ČD z Rakouska nyní provádí technické kontroly, revize elektrických rozvodů a zařízení, kontrolují vyrovnání nápravových tlaků a začali rovněž s přelakováním vagonů do korporátních barev. Ve finální fázi se každý vůz kompletně odzkouší na zkušební. „V rámci prohlídky dvojkolí se na některých vozech měnila nápravová ložiska, případně ně-

kteří celky dvojkolí jako jsou brzdové kotouče a celistvá kola. V rámci modernizace technici ve vozech první třídy Amz navíc dosadí informační a rezervační systém, wi-fi, nainstalují nové řízení dveří a toalet, zásuvky 230 V s porty USB a také panel řízení oddílu pro cestující či moderní LED osvětlení,“ říká předseda představenstva společnosti DPOV Roman Kott.

Během několika posledních březnových dní se čtyři vozy nacházely v lakovně, na dvou jiných se měnila nápravová ložiska a zbytek vagonů byl v různém stádiu rozpracovanosti tak, aby nymburský závod na konci března měl pro tuzemské podmínky upraveno již čtyřicet z nich.

Do nového i vozy Bmz²²⁶

Nejpočetnější řada Bmz se dělí na vozy s indexy 225, 226 a 232. Do pravidelného provozu byly nasazeny některé vozy Bmz²²⁶, které se staly vítaným objektem pro nadšené železniční fotografy, neboť jsou v provozu v původním šedočerveném rakouském nátěru. Podle ředitele nymburského pracoviště DPOV Leoše Ehla jde ale pouze o krátkodobou záležitost, protože už od konce dubna budou postupně všechny vagony Bmz²²⁶ přelakovávány. „Celá původně rakouská flotila tak dosta-



ne postupně slušivý nátěr Českých drah v horizontu několika málo měsíců. Již zprovozněné vozy řady Bmz²²⁶, které se ještě nacházejí v původním nátěru ÖBB, budeme postupně lakovat podle přesně dohodnutého harmonogramu tak, abychom nenarušili řazení pravidelných spojů Českých drah. V novém korporátním nátěru by měla být všechna vozidla ještě do konce letošního léta,“ potvrdil nymburský ředitel Leoš Ehl. ◆

STANDARDY VOZU

- maximální rychlost 200 km/h
- klimatizace
- uzavřený systém WC
- centrální zdroj energie CZE
- zásuvky 230 V
- počet míst k sedění v 2. třídě (Bmz) 66
- počet míst k sedění v 1. třídě 46 (30 míst 1. třída, 16 míst Business třída)
- počet míst k sedění v restauračním voze 40

CO NÁRODNÍ DOPRAVCE POŘÍDIL

- 14x Bmz²²⁵ - vůz 2. třídy, ex ÖBB Bmz 21-90.5
- 20x Bmz²²⁶ - vůz 2. třídy, ex ÖBB Bmz 21-90.1
- 7x Bmz²³² - vůz 2. třídy, ex ÖBB Bmz 21-90.0
- 4x Amz¹³⁸ - vůz 1. třídy, ex ÖBB Amz 19-91.5
- 2x WRmz⁸¹⁷ - restaurační vůz, ex ÖBB WRmz 88-90.2



Malá sonda do filmové tvorby uplynulých dvou let

Když hraje železnice

Na co koukat, když v televizi nic zajímavého nedávají nebo opakují pořád dokola známé věci? Máme řešení: na víkend jsme objednali kýbl popcornu a dostupné filmy, kterými se více či méně prolíná téma železnice. Ti, co se zajímají o filmovou tvorbu, dávno vědí, že dráha na stříbrném plátně neožila ani neskončila s Ostře sledovanými vlaky. Budou ale i nejnovější přírůstky jednou zdobit filmové archivy?



Dívka ve vlaku

Mysteriózní / thriller, USA, 2016, 112 min

Film natočený podle stejnojmenného best-selleru Pauly Hawkins se odehrává v současnosti. Hlavní hrdinka Rachel v podání Emily Blunt dojíždí každé ráno vlakem z menšího městečka Witney do Londýna. Se zájmem pozoruje dění kolem příměstské trati a zvláště spokojený mladý pár z domku, u kterého pravidelně vlak přibrzdí. Jenže jednoho dne se onen idylický obraz zásadně změní a Rachel začne jednat...

Protože se velká část filmu odehrává a točí kolem železnice, jeho tvůrci se snažili o navození té správné „atmošky“. Zvuky kol, skřípění brzd, otevírání dveří, míjení souprav, hra světél a stínů. Nic z toho ve snímku nechybí a nezavščeným divákům z toho musí jít hlava kolem. Železniční fandové mohou být naopak trochu zklamáni, neboť záběry jsou sice dynamické a rychlé, ale také trochu nicneříkající. Delší záběry většinou snímají jen bok soupravy nebo scény uvnitř šedivé nepříliš zajímavé příměstské jednotky. Na nejhezčí le-



tecký záběr, zachycující rychlou jízdu vlaku v ostrých obloucích, si tak musíte počkat až do konce. Zde vyvstává otázka, zda se vyplatí zrovna kvůli němu film zhlédnout...

Vyplatí, jde o dobře vystavěné drama s překvapivým rozuzlením. Hlavní hrdinové jednají uvěřitelně a pohybují se v reálném prostředí. U sledování filmu jsem popíjel myslivce, ale pohled na kdysi krásnou a nyní věčně opilou Emily Blunt byl až zdrcující a nutil mne popřemýšlet o vlastním zdraví. Mastná hrudkovitá pleť, nepřítomný pohled a al-



Hodnocení
csfd.cz:
68%

Hodnocení
redakce:
70%

koholický odér. Maskéři odvedli dobrou práci, ale netoužíme někdy ve filmech vidět raději to hezké? O to víc sexy působí další dvě ženské hrdinky – zvláště mladá Haley Bennett. Takže za nás rozhodně palec nahoru, jen si dávejte pozor, abyste to s tím pitím nepřehnali. Podle reakcí čtenářů původní předlohy a podle komentářů z filmových diskuzních fór totiž může mnohé odradit poměrně rychlé střídání několika časových i dějových os – abyste pak z nudy nezačali psát své bývalé přítelkyni nesmyslné smsky...

Vlak do Pusanu

Akční / horor, Jižní Korea, 2016, 118 min

Klasická zombie podívaná v moderním hávu. Místo děje: Jižní Korea, vysokorychlostní trať Soul - Busan. Kulisa: vysokorychlostní jednotka KTX-I (TGV). Aby bylo jasno, Jižní Korea není žádná zaostalá krajina v Asii, ale poměrně vyspělá země, navíc s oceňovanou filmovou produkcí. Tvůrci využívají železniční techniky jako hlavní kulisy, nechybí pohledy do kabiny, záběry na jízdu krajinou a fanoušky jistě potěší scéna z depa Korail. Jinak se film drží osvědčených rovnic. To znamená, že lidé před zombie prchají z vagonu do vagonu, a protože vlak na příkaz armády nesmí zastavit, jsou v pasti. Občas se člověk podívá nad nelogickým chováním jednotlivých protagonistů a zbytečnými dialogy typu „Co budeme dělat?“ „Musíme utéct!“ nebo „Jakým směrem?“ „Dopředu!“ Na druhou stranu film má velmi slušné tempo a na věc, tedy v tomto případě na vraždění, se jde hned od začátku, sotva se vlak stačí rozjet. Zaujmu pohlední průvodčí ve slušivých unifor-



mách a jejich extra asertivní chování známé z japonské kultury. Každopádně jim to moc nepomůže, zemřou mezi prvními. A kdo přežije? No, moc jich nebude... Taky vám byla ta malá přechytralá holčička tak nesympatická? Špatná zpráva je, že přežila. Je jasné, že malým dětem se nesmí ubližovat, aby se film mohl dostat do širší distribuce. Já být zombie s průměrným zombie IQ, tak ji zakousnu mezi prvními...

Hodnocení
csfd.cz:
72%

Hodnocení
redakce:
70%



Vražda v Orient Expressu

Krimi / drama, Japonsko, 2015, 2x150 min

Také vás potěší každé nové zpracování této „agátovské“ klasiky? Pozor, tohle je poněkud bizarní verze! Smějící se japonský mladík, který právě vyšel z maskérny s nale-

peným knírem a pronáší moudra s odpovídající dikcí země vycházejícího slunce, připomíná spíše čínského Harryho Pottera než legendárního Hercule Pirota. Říká si Sugu-

ro Takero, má jít o nejlepšího detektiva Japonska a jeho Orient Express míří do Tokia. Zdárně mu sekundují další podivné figurky. Fascinován oním panoptikem jsem dlouhé minuty nevěřícně zíral na obrazovku a přemýšlel, zda jde o parodii, nebo vážně míněnou kriminálku s humorných laděním. Obávám se, že Japonci vůbec nepochopili důvtip původní předlohy a zparodovali tak sami sebe. Za těch několik záběrů na japonskou přírodu s dýmající parníčkou C58239 přidáváme 10%. Jedna dobrá zpráva na závěr: na konci letošního roku by měla mít filmovou premiéru nová verze s hvězdným hollywoodským obsazením v čele s Johnnym Deppem a Kennethem Branaghem.

Hodnocení
imdb.com:
72%

Hodnocení
redakce:
30%

TAJNÝ TIP REDAKCE

Balkánská tragikomedie s originálním názvem Dnevník masinovodje, nominovaná za Srbsko na Oscary, měla českou premiéru až po redakční uzávěrce, přesto podle trailerů a diváckých ohlasů to vypadá, že se máme na co těšit.

Strojvedoucí Ilija se chystá do důchodu a krom šedesátky má na krku i jeden neslavný rekord: celkem 28 úmrtí během výkonu služby. Jeho devatenáctiletý syn Sima právě hodlá přebrat po otci řemeslo a připraví se na budoucí povolání. Ilija se ho snaží připravit na smutnou skutečnost, že se jako strojvůdce nehodám nevyhne. Sima se ale nechce stát vrahem. Jak dny ubíhají a Simovi se nehody vyhýbají, začíná mít Ilija obavy, že se ze syna nikdy nestane pořádný strojvůdce a vezme osud do vlastních rukou.



V kinech od 30. března 2017

Deník strojvůdce

Komedie, Srbsko / Chorvatsko, 2016, 85 min

Rychlovlaky po Japonsku aneb cesta

Přes tři tisíce korun za 2 hodiny a 20 minut ve vlaku? V hotovosti to bolí ještě víc. Ale co bych pro zážitek neudělal. Soukám bankovky do automatu, chvíli se snažím protlačit nekonečným davem, procházím skrz automatickou bránu a pak už stojím s otevřenou pusou na nástupišti. Okamžitě si přestávám útratu vyčítat. Hezky v řadě tu na kusých kolejkách stojí úhledně vyskládané soupravy, které Japoncům celý svět závidí. Shinkanseny.

MATOUŠ VINŠ | FOTO: AUTOR

Bílé jednotky N700 s dlouhými čumáky a modrým pruhem připomínají spíš kosmické lodě než vlaky. I když se první z nich začíná rozjíždět, mám pocit, jako by se za chvíli měla zvednout do vzduchu, a rychlostí světla vystřelit do vesmíru. Rozjezd totiž doprovází jen lehké bzučení, jinak Shinkansen tiše zrychluje tempem $0,42 \text{ m/s}^2$ a rychlostí 270 km/h tak dosáhne za 3 minuty. Výkon soupravy při tom dosahuje až 17 MW. Jen pro srovnání – naše Pendolino zrychluje na 230 km/h téměř 8 minut zrychlením „pouze“ $0,13 \text{ m/s}^2$ a i když je ani ne dvakrát lehčí, dosahuje výkonu pouhé 4 MW.

Konečně přijíždí i moje souprava. Ze všech 16 vagonů spořádaně vystupuje dav Japonců a nastupuje uklidová četa v růžových oblečkách a bílých rukavičkách, která má mimo jiné za úkol otočit všechna sedadla tak, abychom seděli po směru jízdy. I strojvůdce nastupuje v bílých rukavičkách a já si skoro začínám říkat, jestli bych neměl být nějak slavnostně oblečený. Tentokrát naštěstí alespoň místo mnoha tisíce kilometry otřískané krosny vezu nový kufr na kolečkách.

Půl milionu cestujících denně

V Japonsku se jezdí na vteřinu přesně. A my máme zpoždění. Ne že by mi to nějak vadilo, ale Japonce přes uličku vedle už nervózně pokukuje na hodinky. Odjíždíme s půlminutovou sekerou, ve stanici Yokohama však už zastavujeme včas. Ve špičce tu každé zpoždění může znamenat velký problém. Na trase Tōkaidō Shinkansen mezi Tokiem a Ósakou v ní totiž jezdí až třináct nejrychlejších Nozomi vlaků za hodinu a mezi ně jsou ještě vloženy častěji zastavující Hikari. Všechny s ka-



JEDNOTKY N700

Momentálně nejnovější jednotky na síti Shinkansen patří mezi nejlepší vlaky na světě a díky typickému kachnímu čumáku si je nemůžete splést. V Japonsku obsluhují všechny elitní spoje Nozomi i některé častěji zastavující spoje. Stejně jako všechny ostatní japonské jednotky mají otočná sedadla, aby všichni cestující mohli vždy sedět po směru jízdy. Vyrábí se od roku 2005 a výroba bude ještě několik let pokračovat.

Maximální rychlost: 300 km/h

Výkon: 17,08 MW

Zrychlení: $0,42 \text{ m/s}^2$

Počet vozů: 16 (u 30 souprav 8)

Uspořádání podvozků: 2'2'+14°Bo'Bo'+2'2'

Váha: 715 t

Počet sedadel: 1323 (z toho 200 ve vyšší třídě)

Počet souprav v provozu: 159 (číslo z léta 2016)

Výrobci: Hitachi, Kawasaki, Kinki Sharyo, Nippon Sharyo

Naklápění: Do 1°



pacitou 1 323 míst. Už o něco méně často jezdí na stejné trati ještě spoje Kodama, které staví ve všech stanicích. Pro představu – jen na této trase převezou Shinkanseny téměř půl milionu cestujících denně. Celkem 155 milionů za rok.

Chvíli po zastávce v Yokohamě už projíždíme kolem dalšího symbolu Japonska – majestátní hory Fuji. Původně jsem sem chtěl z Tokia vyrazit nějaké Shinkanseny s horou v pozadí nafotit, počasí ale moc nepřálo a později jsem už měl zaplacené bydlení v Kjótu. Nevadí, příště. Už jen ten pohled stojí za to. Posvátná sopka se téměř od pobřeží zvedá do výšky 3 776 metrů a její vrchol z velké

části halí mraky. Veškeré lidské snažení vedle ní vypadá až děsivě nicotně.

Zbytek cesty už zas tak zvláštní není. Rychlovlakem nejedu poprvé, ve Francii jsem navíc zažil i výrazně vyšší rychlost. Na trase Tōkaidō Shinkansen se totiž jezdí „jen“ 285 km/h a díky tichému chodu se vám za chvíli zdá, že vlastně jedete hrozně pomalu. Jen občasné zhoupnutí na prudším stoupání, významné naklopení v oblouku nebo vjezd do tunelu vám připomenou, že vlastně jedete docela rychle. Díky pohodlnému stolků a bezproblémovému připojení na internet pak většinu cesty do Kyóta věnuji práci.

do budoucnosti



SÍŤ SHINKANSEN

Slovo Shinkansen v překladu znamená páteřní linka a označuje síť vysokorychlostních železnic po celém Japonsku. Vlaky na první z nich – Tōkaidō Shinkansen mezi Tokiem a Ósakou – vyjely už v roce 1964. Japonsko se tak stalo první zemí světa s pravidelným provozem rychlovlaků.

Celková délka sítě: 2 616 km + 283,5 km tratí které Shinkanseny sdílí s běžnými vlaky

Přesnost: Průměrné zpoždění vlaků už roky nepřesahuje 1 minutu

Minimální poloměr oblouků: 4 000 m (2 500 m na lince Tōkaidō)

Maximální rychlost: 320 km/h

Rozchod: 1 435 mm

Napájení: 25 kV AC

Další pokračování linek se staví, mezi Ósakou a Tokiem navíc vzniká trať fungující na systému magnetické levitace. První část mezi městy Tokio a Nagoya by měla být hotová v roce 2027.



dáme do místní snad 40 let staré vlakotramvaje, která jako by přesně vypadla z animáku *Můj soused Totoro*, a skrz rýžová pole a třesňovou alej popojíždíme na stanici hned vedle trati, po které se prohání supermoderní Shinkanseny.

Sice se nám nedaří najít tolik vytoužený nahléd, ale co, záběr ani z podhledu nevypadá tak špatně. Možná by mi vlastně stačilo se jen koukat. Zhruba dvoukilometrový úsek, na který vidíme, projede Shinkansen za půl minuty a nejpozději za pár minut už z jednoho směru sviští další. Dokud nejsou úplně u nás, v podstatě nejsou slyšet. Většinou jsou to novější N700, někdy jejich předchůdci řady 700 na Hikari a Kodama spojích.

Tušil jsem správně. Zhruba po hodině slunce mizí v lehké oblačnosti nad obzorem. Fotek naštěstí máme dostatek. Jedna věc mi ale nedošla – přesně tento typ oblohy umí při západu slunce vykouzlit až neuvěřitelné barvy. Přecházíme proto podjezdem na druhou stranu trati a čekáme na další vhodný vlak. Fotit rychlovlaky za těchto podmínek není žádná sranda a i můj foťák má co dělat. Pokud nechci přijít o hloubku ostrosti nebo mít rozmazaný vlak, musím citlivost ISO vyštvávit na 4000. Uf, povedlo se. A teď už zpátky na lokálku, ať v Kjótu stihneme nějakou kloudnou večerku. Asi s sebou budu muset sestru brát častěji, výlet stál rozhodně za to. ◆

aby si mohla pár vlaků vyfotit. Asi už jsem zapomněl, jak se na první pohled zamilovala do Thalysu...

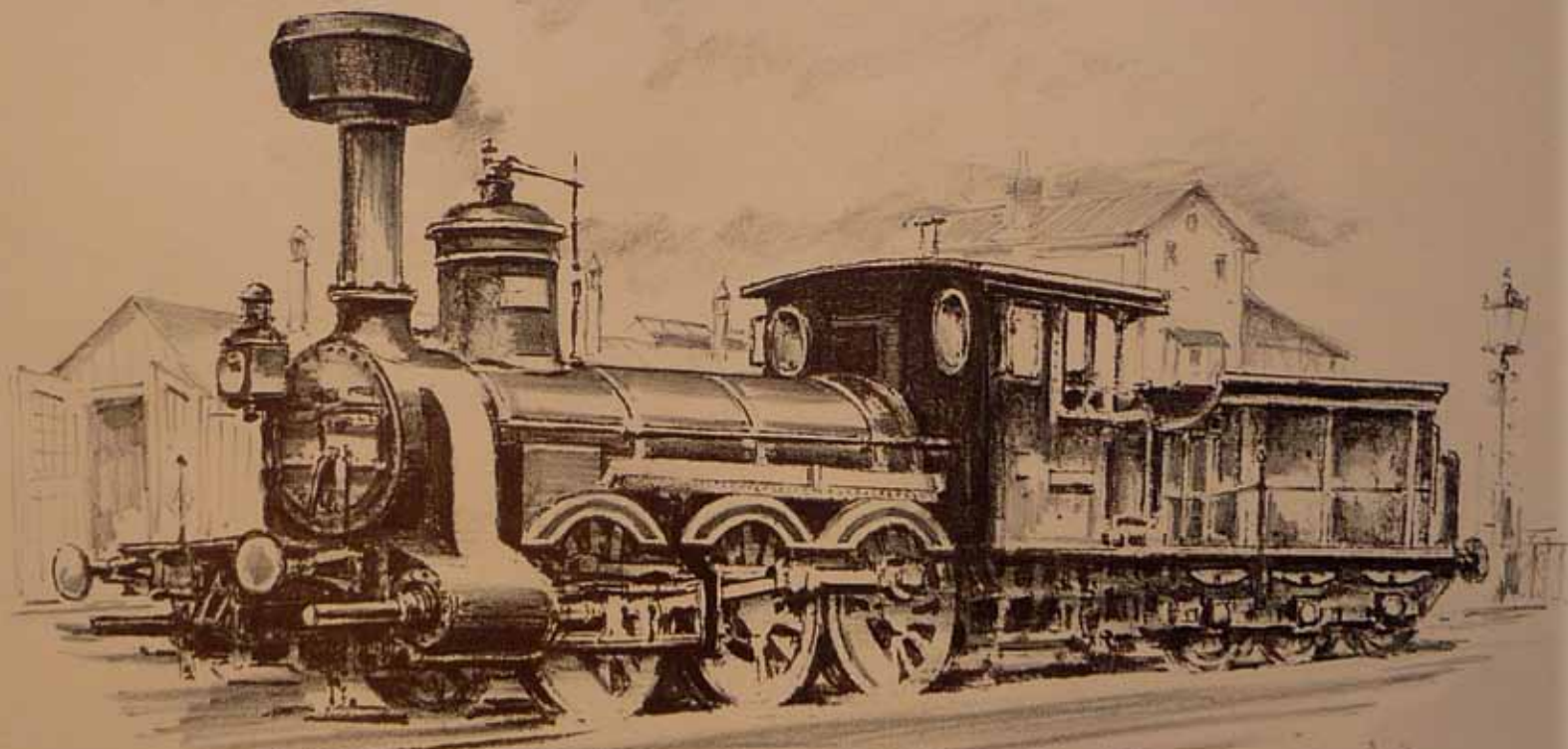
Hurá na lov

Sestře zbývá poslední celý den před odletem. Jen v samotném Kjótu jsou ještě stovky míst k vidění. Ale ona si postavila hlavu, že potřebuje fotku Shinkansenu na trati. Já už jsem na focení železnice asi moc zpozděný, ale co s ní mám dělat. Po obědě proto kupujeme lístky na příměstský vlak do stanice, která se podle mapy zdá být nejbližší vysokorychlostní trati.

Čert vem ty japonské klikyháky. Kdo má vědět, že zrovna tenhle vlak ve stanici nestaví? Co teď, jet zpátky? Na to nemáme čas, nad obzorem se drží divný opar a nejpozději do hodiny budeme bez slunce. Ještě štěstí, že zdejší jízdenkové automaty jsou tak dobrozděnné a občas umí i anglicky. Stačí do něj strčit původní lístek a on vám dopočítá částku, kterou musíte doplatit, aby vás automatický turniket pustil ven. Geniální! Po chvíli už přese-

Holka a technika?

Do Japonska jsem přijel na 40 dní a v plánu bylo zůstat většinu času v Kjótu. I proto jsem nekupoval návštěvníky tak oblíbený Japan Rail Pass, díky kterému můžete za necelých tisíc korun denně jezdit po síti Japonských železnic téměř bez omezení. Navíc jsem si původně říkal, že mi jedna cesta Shinkansem stačí. Jenže pak na deset dní přiletěla mladší sestra, a když viděla pár fotek z mojí první cesty, rozhodla se, že musí jet také. Takže jsme právě vystoupili z Nozomi po cestě z Nagoyi do Kjóta a nepřestává mě udivovat, jak může být holka nadšená do železnice. Dobrou půlhodinu zůstáváme na nástupišti jen proto,



Litografie jedné z rekonstruovaných lokomotiv ř. 311.2

Nejstarší lokomotiva u ČSD dojezdila

Letos je tomu přesně devadesát let, které uplynuly od chvíle, kdy byly vyřazeny nejstarší lokomotivy, které kdy jezdily u bývalých Československých státních drah (ČSD). Fandové železnice si tento stroj díky archivním snímkům možná vybaví. Šlo dnes již trochu pozapomenutou řadu 311.2.

JAN DVOŘÁK | FOTO: ARCHIV, AUTOR, WIKIPEDIE

Tyto třínápravové lokomotivy se vyráběly v letech 1858 až 1870 v německé lokomotivce Hartmann (Lokomotivfabrik R. Hartmann Chemnitz). Stroje byly určeny v počtu dvaatřiceti kusů pro Jihoseveroněmeckou spojovací dráhu (zkratka SNDVB znamenala Süd-norddeutsche Verbindungsbahn) u nás známou jako Pardubicko-liberecká dráha. Ta vybudova-

la trati z Německého (Havlíčкова) Brodu do Liberce s odbočkami Liberec – Černousy a Železný Brod – Tanvald. V provozu byla též na trati Jaroměř – Královec. První stavební úsek byl odevzdán dopravě 4. listopadu roku 1857.

Když zahájila dopravu Rakouská severozápadní dráha, byly její lokomotivy od roku 1872 označovány s lokomotivami SNDVB jako jediný společný strojový park. Budoucí lokomotivy řady 311.2 tehdy obdržely řadu IVA

a byly přechíslovány na 101-132. Celkem dvanáct lokomotiv bylo v letech 1887-90 kompletně rekonstruováno – získaly například výkonnější kotel, nové válce a dvojkolí a dosazena v nich také byla budka – na řadu IVb a ostatní se postupně do roku 1896 zrušily.

Nesly jména měst a hor

Lokomotivy měly mimo číselného označení i jména měst a hor ze severozápadních Čech, samozřejmě v němčině. Nad koly měly ozdobné blatníky. Parní kotel měl mohutný dóm uprostřed válcové části (po rekonstrukcích se posadil blíže ke komínu), komín byl válcový zakončený zesilovací ozdobnou obrubou. Na bocích kotle byla upevněná tabulka se jménem stroje. Konstruktivní uspořádání mnohých z nich doznalo během let několika změn. Tyto lokomotivy byly určeny pro dopravu osobních vlaků, ale hlavním těžištěm jejich působnosti se postupem času stala vozba vlaků nákladních.

STROJ V DATECH

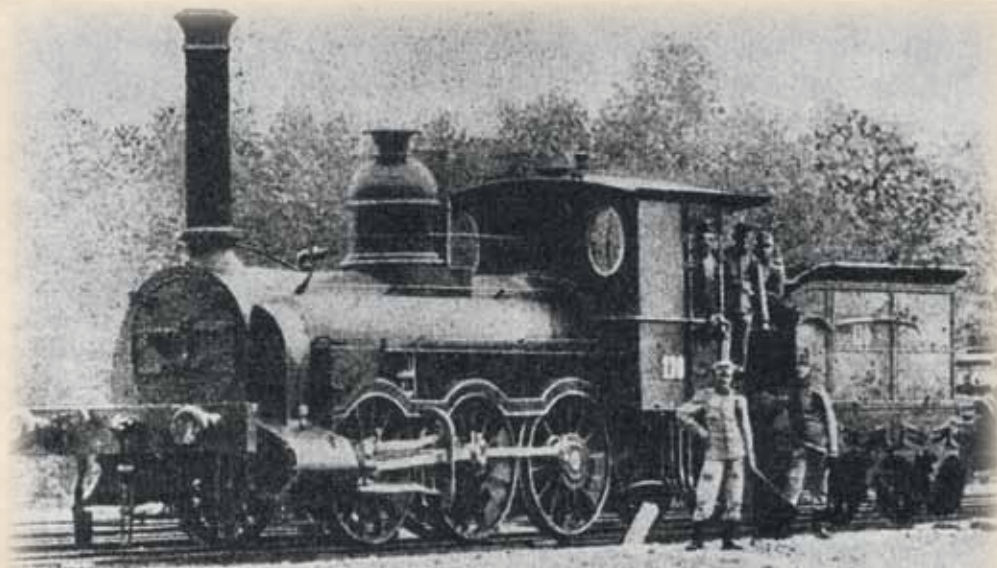
Lokomotivy řady 311.2 byly parní lokomotivy Československých státních drah pocházející z let 1858–1876. Dva stroje byly vyrobeny v roce 1858 pro Jihoseveroněmeckou spojovací dráhu v rámci série lokomotiv č. 13–44. Po vytvoření Rakouské severozápadní dráhy obdržely řadu IVA a byly přechíslovány na 101–132. Po rekonstrukci v roce 1893 přešly některé do řady IVb, po zestátnění v roce 1909 všechny obdržely řadu 133.01–12. Po skončení první světové války zaměřily dva stroje do majetku ČSD, které je označily jako 311.201 a 311.202. V provozu vydržely až do roku 1927.



Stroj řady 311.201 na vlečce kamenolomů u Skutče

KLADNO PŘEŽILO

Nejstarší dochovanou parní lokomotivou v České republice je I.103 Kladno z roku 1855. Tvoří část expozice Národního technického muzea v Praze na Letné. Patří k první sérii lokomotiv, které si objednala nově dobudovaná Buštěhradská dráha v roce 1855. Jednalo se o lokomotivu zvláštního polotentrového uspořádání podle návrhu Ing. Engertha. Protože buštěhradská dráha, zabývající přepravou uhlí, měla na vlečkách ostré oblouky, potřebovala stroje, které by je byly schopny projet. Proto měla i tato lokomotiva krátký rozvor a její zadní část spočívala posuvně na tendru. Jedná se o nejstarší ze tří ve světě dochovaných exemplářů Engerthovy konstrukce.



šily čtyři stroje ještě před přeznačením do roku 1925. Dva parní stroje vyrobené v roce 1858 byly pak označeny řadou 311.2 (311.201 a 202) a měly za sebou tendry řady 209.o. Šest strojů, které přešly k bývalým ČSD, mělo názvy Iserkamm, Eisenbrod, Falgendorf, Jeschken (od roku 1871 Rübzahl), Langenbruck a Nachod.

Maximem rychlost 45 km/h

Parní lokomotiva řady 311.2 měla délku i s tendrem něco přes 10 metrů a dosahovala maximální rychlosti 45 kilometrů za hodinu. Průměr jejího hnacího kola byl téměř 1 400 mm. Její prázdná hmotnost byla 31 tun, adhezní (služební) pak 33,50 tun. Prázdný

třínápravový tendr vážil 10,5 tun a ve službě 23,8 tun. Lokomotiva měla indikovaný výkon 265 kW, dva parní válce, výhřevnou plochu kotle 106,4 m² a roštovou plochu 1,55 m².

Parní lokomotivy řady 311.2 byly pro ČSD už v roce 1918 zastaralé, a tak bylo otázkou času, kdy doslouží. Lokomotiva řady 311.201 (Langenbruck neboli česky Dlouhý most) byla vyřazena 24. 9. 1927 a prodána toho roku na vlečky kamenolomů u Skutče. Vlečky vedly z nádraží Skuteč (do roku 1961 Skuteč-město) a Žďárec u Skutče (do roku 1961 Skuteč) do lomů na rulu a žulu. Jak dlouho tam jezdila, se nikdy nepodařilo zjistit. Druhý stroj řady 311.202 (Iserkamm, česky Jizerský hřeben) byl 12. 4. 1927 předělán na vytápěcí kotel. ♦

před 90 lety

Po zestátnění Pardubicko-liberecké dráhy roku 1908 všechny zbývající lokomotivy obdržely řadu 133 (č. 01-12). V letech 1914-15 bylo zrušeno dalších šest strojů a zbylá šestice byla v roce 1918 přidělena k nově vzniklým Československým státním drahám, které zru-



Železničáři v uniformách z druhé poloviny 19. století pózuji ve stanici Rositz (Rosice u Pardubic) před lokomotivou z roku 1858 jménem Paka (podle východočeského města). Lokomotiva je v původním provedení a nebyla zařazena mezi budoucí rekonstruované stroje, a tím pádem byla z provozu vyřazena roku 1896.



POŠTA



Jídelní vozy ve vlacích ČD jsou na vysoké úrovni, nabízí skvělý servis

Rád bych vám poděkoval za vaše jídelní vozy ve vlacích Českých a slovenských drah. Jezdím jimi velmi často a musím říct, že mi opravdu zlepšují život. Na cestách po republice neznám místo, kde bych se najedl lépe než právě u vás. Kromě vynikajícího a kvalitního jídla mě každé potěší také úroveň obsluhy. Vždy ochotní číšníci, kteří svou práci dělají rádi – i v tomto ohledu jsou vaše vozy nesrovnatelné s čímkoli, co je dostupné poblíž hlavních nádraží. Střídající se sezonní nabídka sleduje trendy v gastronomii a těší mě, že díky ní nejsem odkázaný jen na řízek a svičkovou. Vše mohu zapít docela dobrou kávou (i zde je občas prostor pro zlepšení). Když k tomu všemu připočtu krásný výhled do kraje, mohu zcela zodpovědně říct, že jídelní vozy jednoduše miluji. Je škoda, že jimi nejezdí víc lidí. Je to jen otázka času, než lidé zjistí, že ceny jsou slušné a jídlo skvělé. Cestující u nás nejsou na jídelní vozy zvyklí, chce to čas. Odvádíte skvělou práci. Vždy, když vyhlížím vlak EC, děším se toho, aby v něm náhodou nebyl zařazený maďarský jídelní vůz. Držím palce do dalších let.

LADISLAV ZIBURA

Pozn. red.: O pochvalu se s námi podělil za dodavatele gastro služby generální ředitel JLV Bohumír Bárta.

Při pietním aktu jsme zavzpomínali na železničáře Jiřího Sedláčka

Na hřbitově v Golčově Jeníkově se ve středu 5. dubna konal pietní akt, při kterém byla uložena urna s ostatky Jiřího Sedláčka do rodinného hrobu. Celoživotní železničář Jiří Sedláček (1935–2014) zasvětil svůj život společnosti ŽOS České Velenice a své veliké lásce – parním lokomotivám. Od konce 60. let byl členem Skupiny pro dějiny a dokumentaci železnic při Národním technickém muzeu, která iniciovala opravu první muzejní lokomotivy do provozuschopného stavu na počátku sedmdesátých let. Jiřího doprovází i na pamětní desce rodinné hrobky. Na jeho konto lze připsat i záchranu a restaurování Masarykova salonního vozu nebo slovenské úzkorozchodné lokomotivy U 36.003 z košické pionýrské dráhy. Byl také jedním ze zakladatelů Nadace Okřídlené kolo a na její činnosti se aktivně podílel, dokud mu to zdraví umožňovalo. Uložení ostatků se zúčastnili mimo dalších smutečních hostů také starostové Českých Velenic a Golčova Jeníkova Jaromír Slíva a Vlastimil Marušák. Za železničáře se s panem Sedláčkem rozloučil Jindřich Rachota. Město Golčův Jeníkov získá hrob do svého vlastnictví a bude se o něj starat.

JIŘÍ STŘECHA, PRAHA

Pavel Krtek: O zákazníka jsme vždy bojovali poctivě

Server Politico.eu publikoval rozhovor s generálním ředitelem a předsedou představenstva ČD Pavlem Krtkem s titulkem „Liberalizace železničního trhu ano, ale férová a s jasnými pravidly hry...! Generální ředitel v něm hovoří o možných rizicích liberalizace železniční dopravy. Odpověděl i na následující dotaz: „Dva soukromí dopravci vozí cestující na nejlukrativnější lince Praha – Ostrava. Oba si stěžují na to, že je chtěly České dráhy podnákladovými cenami vytlačit z trhu. Jaký je váš postoj?“ „Regiojet a LEO Express na ní operují od roku 2011 a 2012. Stát na to doplácí nejen několikanásobně vyššími úhradami z veřejných rozpočtů, ale také tím, že se na trať už nevejde nákladní doprava a regionální vlaky se kvůli přeuhřtěnímu dálkovému provozu zpožďují. Předloni Městský soud v Praze žalobu LEO Expressu vůči ČD prvoinstančně zamítl. Velice mě také mrzí, že i eurokomisařky Violeta Bulcová a Margrethe Vestagerová hovoří o vyšetřování Českých drah jako o „příkladu potírání nekalých praktik“. V očích mnoha lidí nás to poškodilo, zejména v očích akcionářů a věřitelů, přestože jsme se nedopustili ničeho nezákonného a vždy jsme o své zákazníky bojovali poctivě. Jsem v kontaktu s českými zástupci v EU, abych je aktuálně informoval o zájmech ČD.“

POLITICO.EU 31. 3. 2017



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

Opravy souprav railjet zajistí ÖBB – Technische services

Pravidelné opravy souprav railjet Českých drah zajistí rakouská společnost ÖBB - Technische Services, která patří do skupiny rakouských drah. Za desetiletý kontrakt na zajištění tzv. vyvazovacích a hlavních oprav získá zhruba 547 milionů korun. Vyplývá to z Věstníku veřejných zakázek. Kvalifikační soutěže podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského prošly čtyři společnosti, pouze rakouské opravní ale nakonec podaly nabídku. S touto společností pak České dráhy jednaly o konečné ceně, dodal mluvčí. Vyvazovací opravy se u vozidel railjet provádí po ujetí 1,2 milionu kilometrů a hlavní oprava po ujetí 2,4 milionu kilometrů. České dráhy provozují soupravy railjet na trati z Prahy do Grazu přes Vídeň od roku 2014. První ze sedmi souprav najela milion kilometrů letos začátkem března. Kvalifikační soutěže podle Štáhlavského prošly čtyři společnosti, pouze rakouské opravní ale nakonec podaly nabídku. „S touto společností pak České dráhy jednaly o konečné ceně,“ dodal mluvčí. Dopravce denně vypraví více než 7000 spojů. Společnost provozuje přes dva tisíce lokomotiv, elektrických a diesellových jednotek a více než 2100 osobních vagonů.

ČTK, E15 28. 3. 2017

Oprava železniční trati z Hradce Králové do Trutnova skončila

Správa železniční dopravní cesty koncem března oficiálně ukončila rozsáhlou opravu a modernizaci železniční trati z Hradce Králové přes Jaroměř do Trutnova. Stavba trvala od června 2015 a náklady činily 999 milionů korun bez DPH. Z nich 80% je pokryje evropská dotace, zbytek hradí Státní fond dopravní infrastruktury. Provoz na trati by měl být nyní podle SŽDC bezpečnější, pohodlnější a rychlejší. Stavbaři z firmy STRABAG Rail na trati z Hradce do Trutnova upravili železniční svršek a spodek, mosty, proputky a technologická zařízení. V některých místech se tak rychlost vlaků může zvýšit až na 120 kilometrů v hodině. Rekonstrukcí prošly i železniční stanice a zastávky, takže nyní je nastupování do vlaků pohodlnější a bezpečnější díky zvýšeným nástupišťům. Železniční přejezdy, kde byl dosud jen výstražný kříž, byly doplněny semaforem. Mezi Předměřicemi nad Labem a Smiřicemi a také v úseku Česká Skalice – Staroč – Červený Kostelec – Malé Svatoňovice bylo zřízeno nové zabezpečovací zařízení, které nahradilo telefonický způsob dorozumívání. Kvůli opravě byla loni na trati mezi Hradcem Králové a Jaroměří více než tříměsíční výluka. ČTK, MF Dnes 29. 3. 2017

Sesuv ohrožuje existenci horské trati na Moldavě

Správa železniční dopravní cesty řeší zapeklitý technický problém. Vody z jarního tání pohnuly náspem proslulé lokálky do stanice Moldava v Krušných horách. Existence trati zapsané na seznamu kulturních památek je tak už poněkolkáté ohrožena. Od poloviny března provoz zajišťují autobusy a řešení není v dohledu. „Zatím se stále držíme myšlenky trať sanovat,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Trať je nesjízdná v posledním úseku mezi Mikulovem a Moldavou, kde je nejhůře přístupná. Experti hledají technické řešení oprav a upřesňují náklady. Odhady pohybují kolem padesáti milionů korun. Termín opravy není zatím jasný, výluka je ale napsaná v systému Českých drah až do 9. prosince, kdy přestává platit letošní jízdní řád. Víkendová lokálka přitom nabývá na významu především o prázdninách, kdy jezdí denně a vozí stovky turistů, především cyklistů. Minimálně letošní sezona je ale ztracena. „To je velká komplikace, protože když nastane příznivé počasí, přepravujeme zhruba dvacet kol v jednom vlaku,“ uvedla mluvčí ČD Radka Pistoriusová. Náhradní autobusová doprava přitom nemůže vlak cyklistům nahradit, soupravu autobusu s přívěsem na kola nelze v oblasti využít.

E15 5. 4. 2017

Stát vybere za železnici méně peněz, příští rok poplatky dál klesnou

Ročně vyberou správci české železnice okolo čtyř miliard korun od vlakových dopravců. Jde o peníze za použití tratí, které však nepokryjí ani náklady na údržbu či platy zaměstnanců. Od příštího roku poplatky za železnici ještě klesnou kvůli podpoře nákladní dopravy. Stát kvůli tomu vybere o více než půl miliardy korun méně. Pro lepší představu: nákladní vlak mezi Brnem a Děčínem přinese do železniční „pokladničky“ 4 199 korun. Od příštího roku zaplatí dopravce za tuto soupravu – vezoucí různé druhy zásilek – o 1 511 korun méně. To aby měl motivaci tento nepopulární druh nákladu, který zpravidla nezaplňuje celý vlak, vozit dál a zboží se ještě více nepřesouvalo z kolejí na silnice. Sazebníky pro nákladní a osobní dopravce se na základě vůle ministerstva dopravy od roku 2018 sjednotí. Cenové kategorie se budou odvíjet mimo jiné od úrovně tratí či hmotnosti soupravy. Podle SŽDC ušetří nejen nákladní dopravci s těžkými vlaky, ale i firmy, které vozí cestující. Výpadek ve výši zhruba 600 milionů korun bude správcům železnice kompenzovat Státní fond dopravní infrastruktury. Ve srovnání s okolními zeměmi je Česko už dnes nejlevnější.

Lidové noviny 29. 3. 2017



Hotel RIVA***

BULHARSKO

Slunečné pobřeží

Poslední volné pokoje v červnových termínech:

Hotel RIVA*** – all inclusive, od 10.100 Kč po dotaci (SŽDC, Cargo)

Hotel KIPARISITE**** – polopenze, od 10.100 Kč po dotaci (SŽDC, Cargo)

2-4 lůžkové pokoje jsou klimatizované s vlastním soc. zařízením, TV, ledničkou a balkonem
Cena zahrnuje ubytování, stravu a dopravu dle popisu,
služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.

Více na www.cdtravel.cz nebo tel. 972 243 053, 602 397 359 pí. Štěchová



Hotel KIPARISITE****



ŘECKO – KRÉTA

odlety Praha, Brno

Studia ANATOLI, Staliida, 50m od pláže

ubytování bez stravy ve studiu pro 2-3 osoby s nově zrekonstruovanou koupelnou,
kuchyňským koutem
pouze termín 3.6.-14.6. a 14.6.-24.6. za 6.800 Kč po dotaci, 3.osoba jen za 4.450 Kč po dotaci.

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 055, 723 811 984 pí. Handrejchová



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

Hudební festival Pražské jaro

Klenot mezi středoevropskými festivaly těží z jedinečného spojení promyšlené a pestré dramaturgie a genia loci skvostných prostor, v nichž se jednotlivá představení odehrávají. Na 45 koncertů bohatého programu letošního 72. ročníku nadchne milovníky velkého orchestrálního zvuku, obdivovatele hudby komorní i příznivce hudby současné. Světla pražských koncertních sálů i letos spatří mnoho světových hvězd v čele s legendárním dirigentem Danielem Barenboimem a Vídeňskými filharmoniky, kteří festival zahájí. Výjimečnou událostí bude závěrečný koncert pod taktovkou jedné z největších skladatelských osobností 2. poloviny 20. století a současnosti, Krzysztofem Pendereckim. Příslibem vrcholných uměleckých zážitků jsou koncerty vynikajících zahraničních orchestrů, Toronto Symphony Orchestra, Orchestre de Paris či Cameraty Salzburg. I letos nebude chybět vášnivá a strhující hudba hispánské oblasti: soubor Forma Antiqua, sourozenecké trio Zapico Brothers a hvězda španělského flamenka, zpěvačka Rocío Márquez. Představí se také nejlepší čeští umělci, jakými jsou hornista a dlouholetý člen Berlínské filharmonie Radek Baborák, tři koncertní mistři České filharmonie, houslisté Josef Špaček, Jiří Vodička a Jan Mráček, jazzový trumpetista Laco Déczi či vítěz soutěže Pražské jaro, violoncellista Tomáš Jamník.

Jako příznivce vlakové dopravy vás jistě potěší, že na koncerty Pražského jara 2017 můžete cestovat vlakem Českých drah s 50% slevou. Slevu lze uplatnit i při cestě ze zahraničí.

www.festival.cz

Tři z vás mohou vyhrát po dvou vstupenkách na koncert Symfonického orchestru hl. m. Prahy FOK s dirigentem Jonathonem Heywardem, jenž se uskuteční v úterý 30. 5. ve Smetanově síni Obecního domu. V rámci debutu Pražské jaro vystoupí sólisté Jan Mráček a Radek Baborák.

Vlak+ PRAŽSKÉ JARO

Cestujte na Pražské jaro vlakem Českých drah a získáte 50% slevu na jízdném!

- Jízdenku VLAK+ Pražské jaro získáte na požádání v kterékoliv pokladně Českých drah nebo u průvodčího ve vlaku.
- Sleva se vztahuje na zpáteční jízdenku s datem nástupu od 8. května do 4. června 2017.
- Slevu nelze slučovat s jinými slevami a nelze ji uplatnit online.
- Při cestě zpět je nutné se prokázat platnou vstupenkou na Pražské jaro 2017.
- Kombinace slevy VLAK+ ze zahraničí je přípustná.
- Více informací na www.festival.cz/vlak



soutěž

Na jaký nástroj hraje Jan Mráček?

- na basu
- na kytaru
- na housle

Odpovědi pošlete do pátku 5. května na e-mail zeleznicar@cd.cz, do předmětu pište heslo soutěž – Pražské jaro a nepamenejte uvést svou adresu.

f

Partnerem projektu jsou České dráhy.



15. A 16. DUBNA 2017

Parním vlakem na Královské Velikonoce na Křivoklátě

O velikonočním víkendu 15. a 16. dubna se můžete svést parním vlakem na tradiční křivoklátské vítání jara. Křivoklátský expres tažený parní lokomotivou Šlechtičnou odjíždí v sobotu i v neděli v 9:40 h z pražského smíchovského nádraží a přes Beroun dojezdí na Křivoklát v 11:14 h. Na tamním hradě se v tyto dny konají Královské Velikonoce - každoroční oblíbený řemeslný jarmark s bohatým kulturním programem. Po předložení zpáteční jízdenky parního vlaku získáte 20% slevu na vstupné do hradu. Vstupenka na prohlídku umožní i volný vstup na jarmark. Pokud vás více než lidové tradice zajímá historie techniky, můžete pokračovat parním vlakem přes Rakovník až do Lužné u Rakovníka, kde se nachází naše největší železniční muzeum. Na zpáteční jízdu se parní vlak vydá z Lužné ve 14:53 h, v Křivoklátu do něj můžete přistoupit v 15:37 h. Více informací najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:

Praha-Smíchov/Beroun/Křivoklát/Rakovník/Lužná u R.



OD 28. DUBNA DO 1. KVĚTNA A OD 5. DO 8. KVĚTNA 2017

Foto: Výstaviště Floria



22. DUBNA 2016



OD 20. DO 23. DUBNA 2017

Foto: KŽM Praha 7-Bubny

Do Kroměříže na výstavu Floria JARO

Kroměřížské výstaviště Floria je jedinečný areál s dvěma výstavními halami, jehož chloubou jsou okrasné zahrady. I letos na výstavišti pořádají tradiční zahradnickou výstavu Floria JARO, na níž mohou návštěvníci nakoupit květiny, stromy, keře, zahradní techniku a další věci potřebné pro zahradu. Výstava je specifická z pohledu termínů konání. Je totiž rozdělena na dvě části: První bude od pátku 28. 4. do pondělí 1. 5., druhá začne v pátek 5. 5. a skončí v pondělí 8. 5. Po celou dobu konání výstavy se mohou návštěvníci těšit na hudební doprovodný program. Na pódiu se vystřídají například David Deyl, Wabi Daněk nebo Petra Černocká. Pokud do Kroměříže na výstavu přijedete vlakem, získáte pro předložení platné jízdenky ČD (do stanice Kroměříž nebo Hulín) k jedné zakoupené vstupence za základní vstupné druhou zdarma. Více informací najdete na www.vystavistefloria.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Kroměříž

Expresem sv. Jiří (nejen) na Řípskou pouť

V sobotu 22. dubna v 9:00 h vyjede z nádraží Praha-Braník zvláštní parní expres tažený lokomotivou Bulík (464.008) z roku 1935. Vlak bude sestavený z historických osobních vozů a najdete v něm rovněž bufetový vůz s nabídkou občerstvení a upomínkových předmětů. Na trase vlaku si můžete vybrat z bohatého kulturního programu. Pro rodiny s dětmi bude parní vlak především atraktivním způsobem dopravy na tradiční Řípskou pouť pořádanou obcí Krabčice. Akce se koná nedaleko od zastávky Ctíněves a po předložení jízdenky z parního vlaku získáte slevu na vstupné. Pokud patříte mezi významy zlatavého moku, jen pár set metrů od zastávky najdete také Pořípský rodinný minipivovar. Od cílové stanice parního vlaku ve Zlonicích bude zajištěna kyvadlová autobusová doprava k železničnímu muzeu v Lisovicích. Více informací najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice/zastávka:
Praha-Braník/Nelahozeves zámek/Ctíněves/Zlonice ad.

Výstava úzkorozchodných modelových kolejí

V kulturním sále na pražském smíchovském nádraží se od 20. do 23. dubna představí úzkorozchodná modelová kolejiště Klubu železničních modelářů z Prahy 7-Bubny. K vidění bude kolejiště Hoe (1:87) s tratí dlouhou bezmála 30 metrů. Na ní vyrostou hned tři nádraží - Koněprusy ze zrušené malodráhy KBK (Králov Dvůr - Beroun - Koněprusy), Hůrky z jináříchovradeckých úzkokolejek a Dvorce ze zrušené moravské úzkokolejky Ondrášov - Dvorce. Na kolejišti budou jezdit modely vozidel bývalých ČSD a malodráhy KBK. Prohlédnout si můžete také kolejiště 1:17 připomínající Čiernohronskou železnici (muzejní, dříve lesní železnici na středním Slovensku). Výstava bude přístupná v uvedené dny od 10 do 18 hodin. Kulturní sál se nachází v nejvyšším podlaží nádražní budovy a přístup do sálu by měl být vyznačen z 1. nástupiště.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Smíchov