

Železničář

26. DUBEN 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

O problematice spojené s údržbou, opravami a zajištěním provozu jsme hovořili s vrchním přednostou DKV Olomouc **Dušanem Tylichem**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Z Prahy do Harrachova již jezdí přímé vlaky Českých drah. Cestující se tak do krkonošského střediska a zpět mohou dostat bez přestupu dvakrát denně vždy o víkendech a svátcích.

11–13 TÉMA

České dráhy zahajují další sezonu **ČD Nostalgie**. Přípravují desítky akcí po celé republice, do plánu jsou zakomponovány i oslavy vzniku samostatného státu.

14 ZPRAVODAJSTVÍ

Tisíce lidí si nenechaly ujít desáté **Drážďanské setkání parních lokomotiv**. Do muzea Dresden Altstadt zavítaly i parní lokomotiva 477.043 a motorový vůz M 260.001 z nostalgického parku ČD.

16–17 RECENZE

Tentokrát jsme se zaměřili na model **elektrické lokomotivy řady E 469.1** od firmy MTB. Jde o stovacetkrát zmenšený model tohoto stroje.

18–19 CESTOPIS

Jak nyní vypadá krajina v **podhůří Nížkého Jeseníku**? To vám prozradí výlet, v němž nechybí tradiční ohlédnutí za dochovanými sakrálními či architektonickými památkami.

PODĚKOVÁNÍ MILOŠI PEITNEROVI

Po bezmála půlstoletí věrných služeb u bývalých ČSD a Českých drah odchází do důchodu pan Miloš Peitner, dlouholetý zaměstnanec a do současnosti oborový specialista na Odboru regionálních obchodních center GŘ – ROC Hradec Králové. K ČSD nastoupil v roce 1973 do funkce výpravčího. Od roku 1986 do 1990 působil jako dozorcí přepravy v Hradci Králové. Po roce 1990 zastával funkce inspektora pro školení, inženýra železniční dopravy a vedoucího oddělení na OPŘ v Hradci Králové, Praze a Pardubicích. Od roku 2004 byl vedoucím skupiny, poté náměstkem ředitele a následně manažerem na KCOD Hradec Králové. V roce 2014 se stal oborovým specialistou na Odboru regionálních obchodních center GŘ - ROC Hradec Králové.

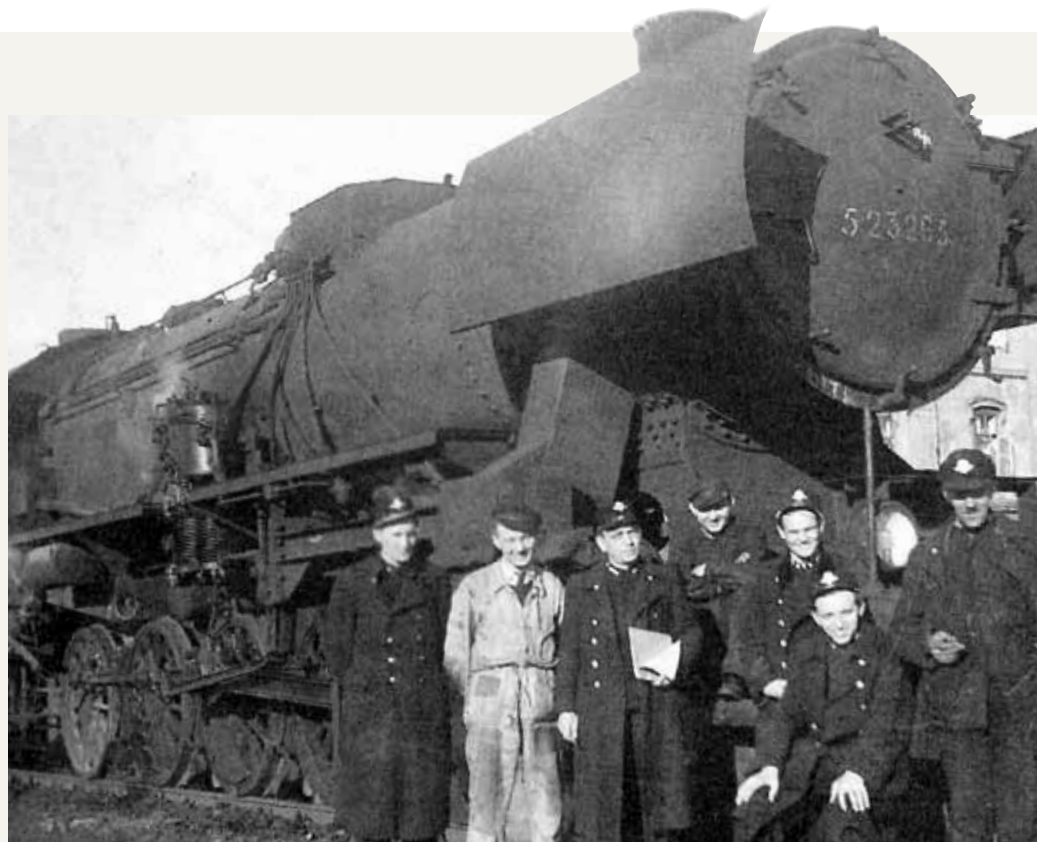
Díky za vše. Ať se daří i nadále!



TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Pomalou ožívající jarní příroda v okolí Vrbatova Kostelce s osobním vlakem z Pardubic do Havlíčkova Brodu



Nejrozšířenější válečnou lokomotivní řadou se stala BR52, později u ČSD označená jako 555.0.

Kořistní lokomotivy: exotičtí pomocníci

Petr Slonek | foto: sbírka Roman Jeschke

Tuzemská železnice v průběhu druhé světové války utrpěla značné škody. Nejinak tomu bylo i v případě vozového a lokomotivního parku. Z původních asi 94 tisíc nákladních vozů jich zbylo něco málo přes 17 tisíc a podobná situace panovala i u lokomotiv. Navíc všechny československé lokomotivky byly během války vybombardovány. Proto ČSD přišly vhod takzvané kořistní stroje. Šlo o lokomotivy německé konstrukce, které se ve 40. letech rozšířily po celé Evropě a po válce zůstaly v řadě osvobozených zemí jako kořistní. To byl také případ Československa.

K takovým strojům patří například zástupci řady BR 52, u nás známé jako Němky. Byla to normálněrozchodná parní lokomotiva zkonstruovaná pro Německé dráhy zejména pro válečné nasazení. Vyráběla se v letech 1942 až 1945 v třinácti evropských továrnách na úze-

mích okupovaných nacistickým Německem. Přesný počet není znám, mluví se přibližně o 7 000 kusech. V ČSR se jich po konci války nacházelo celkem stopětaosmdesát. ČSD je označily řadou 555.0

Dalším představitelem kořistních lokomotiv byla řada BR 86. Tento parní stroj se na naše území dostal po konci válečného běsnění v roce 1945. Vyráběl se u několika výrobců v Německu. U tehdejších ČSD jezdil v počtu šestadvaceti kusů jako řada 455.2. Z provozu byl vyřazen v šedesátých letech 20. století.

Opomenout nelze ani řadu 365.4. Tyto dvojčité tendrové lokomotivy, u DR označené řadou 64, se k nám dostaly v době okupace pohraničí. Po skončení války jich zde část zůstala a ČSD je přeznačily na již zmíněnou číselnou kombinaci 365.4. Lokomotivy byly soustředěny na severní Moravě, konkrétně v Bohumíně, Krnově a ve městě Lipová - Lázně, kde jezdily s osobními vlaky. ○



26 lokomotiv německé řady BR 86 jezdilo u ČSD jako řada 455.2. Vyřazovány z provozu byly během šedesátých let.

Vážení čtenáři,

národní dopravce na konci dubna zveřejní oficiální výsledky hospodaření za rok 2017. Tomu bude věnován dostatečný prostor v dalším vydání Železničáře. Nyní se nacházíme těsně před začátkem května a jsem rád, že i letos se nám společně daří držet po několik let trvající nárůst cestujících. Železniční doprava je kvalitním, moderním a hlavně bezpečným dopravním módem, a proto láká čím dál více lidí. A cestování je cenově přijatelné. Hezké počasí už předznamenává blížící se letní období, kdy železnice zažije další nápor zákazníků. Začátek máje přinese také sváteční dny, někomu i prodloužený víkend, a to je rovněž příležitost cestovat. Výlety, ale i cesty za poznáním se na sklonku léta dále zatraktivní i díky cenové politice státu, kdy se připravuje zavedení finančně zvýhodněného cestování dětí, mládeže a seniorů. České dráhy se na to připravují aktivací zálohy zhruba pěti desítek vozů, byť se nejedná o nové vagony, ale pouze o interiérově upravené starší oddílové vozy. Budeme bedlivě sledovat frekvenci v jednotlivých vlacích a tam, kde to bude účelné, zajistíme posílení souprav. Jsme připraveni upravit řazení vlaků tak, aby k případnému snížení kvality docházelo jen mimořádně.

Všechny vlaky ČD budou trvale přístupné všem skupinám cestujících, nepředpokládáme žádná opatření znamenající sebemenší omezení využití jízdének za zvýhodněnou cenu v našich spojích. Není to však jednoduché rozhodnutí, neboť naše vlaky nejsou, až na ojedinělé výjimky, povinně místenkové a někdy opravdu nelze přesně odhadnout, jak se frekvence případně přejeze mezi jednotlivými spoji nebo celkově změní na lince. To s sebou pak samozřejmě může přinést bohužel problém v podobě nižší kapacity vlaku v daném případě, a následnou nespokojenost některých cestujících. V tomto ohledu má konkurence bezesporu výhodu, protože odveze nejvíce tolik cestujících, kolik se rozhodne mít k dispozici v příslušném spoji míst k sezení, neboť jejich vlaky jsou povinně místenkové.

Jsme přesvědčeni, že vlaky národního dopravce mají sloužit úplně všem, tedy i těm, co chtějí cestovat na poslední chvíli anebo jim z nějakého důvodu ujel předchozí nebo jiný jimi zamýšlený spoj. Kdo chce jistotu místa, může si pořídit k jízdence místenku. Máme k dispozici sofistikovaný systém, který nás zpětně upozorní na vysoký stupeň vyprodaných místenek, a náš dispečink má možnost včas přijmout opatření k posílení příslušného spoje, je-li to provozně možné. I to je jedna z výhod síťového odbavení a provázaného systému, který zajišťují České dráhy. Nové tarifní podmínky přinesou následně k 1. 9. 2018 změnu některých našich tarifních nabídek. O všech úpravách Tarifu ČD budeme informovat v předstihu během první poloviny prázdnin, aby si každý z našich zákazníků mohl v klidu a včas vybrat to, co mu nejvíce vyhovuje.

Pro železničáře bude květen taky znamenat období, kdy si musí prolongovat jízdní výhody. Letos je to později než v jiných letech, ale rozhodnutím ministerstva dopravy nastaly zásadní úpravy systému užití jízdních výhod a tyto změny musely být promítnuty do informačních a prodejních systémů. Na letošní prolongaci, která začne 1. května 2018, bude tentokrát jen jeden měsíc. Tedy pouze v květnu bude možno bez dalších formalit uhradit příslušnou prolongační částku a řešit i pořízení dalších doplňkových časových kuponů, jež jsou nutné pro využití komerčních vlaků národního dopravce, nebo možnost přepravy zavazadel. Na tomto místě to zdůrazňuji také kvůli bývalým železničářům, kteří už jsou dnes v důchodu a z minulosti byli zvyklí na odlišné podmínky.



Michal Štěpán

člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu

Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Kořistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stěblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídavé trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+



Lokomotiva 365.4509, původní řada BR64



Dva motorové vozy označené u ČSD jako řada M 485.0 původně vyrobila firma MAN pro Turecké železnice (a to včetně tureckého záchodu).

Na Masarykově nádraží jsou otevřeny nové toalety

Cestující Českých drah mohou již přes týden využít nové toalety na pražském Masarykově nádraží. Vybudovány byly v suterénu s přístupem z hlavní dvorany, ze které odjíždějí vlakové spoje. „Pro řadu Pražanů jde o symbolickou změnu. Na Masarykovo nádraží jezdím od mládí a za posledních 40 let se tamní toalety nezměnily,“ zavzpomínal předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek. „Masarykovo nádraží nebylo součástí prodeje části závodu, v rámci něhož přešla většina výpravních budov do vlastnictví SŽDC. Je stále naším majetkem a společně s Pentou, která opravy provádí, bychom z něj rádi vybudovali moderní dopravní terminál. Jde o krásné historické nádraží a my z něj postupně uděláme výkladní skříň Českých drah. Denně sem míří desítky spojů zejména pražské příměstské dopravy a výhledově sem budou zájždět i vlaky z Letiště Václava Havla,“ zdůraznil Pavel Krtek. Nového zastřešení a dlažeb se před časem dočkala historická dvorana. V budově vznikla kavárna a další komerční prostory, byly vybudovány nové elektrické přípojky a trafostanice. Zprovozněním toalet opravy nádraží však nekončí, jeho rekonstrukce bude dále pokračovat.

(red)



před...



...po

V Pardubicích se rokovalo o modernizaci trati

Mottem čtvrtého ročníku Železniční konference Pardubice bylo zvyšování rychlosti a kapacity, modernizace a financování železniční infrastruktury v České republice a okolních státech. V jednotlivých diskuzních blocích 5. a 6. dubna vystoupili zástupci ministerstva dopravy, SŽDC i Českých drah. V Pardubicích zaznělo i téma modernizace tratí. Generální ředitel ČD Pavel Krtek zdůraznil, že národní dopravce stále pocítuje nedostatečnou kapacitu dopravní cesty a silnou přetíženost železničních koridorů. Zmínil se také o čtvrtém balíčku EU, který jasně definuje, že od roku 2023 se železniční osobní doprava bude soutěžit. Akcent kladl na fragmentovaný trh regionální dopravy, kde objednáva dopravu čtrnáct krajů. Ty mají rozdílné představy o organizování železniční dopravy. K tomu nastává konflikt dálkové a příměstské dopravy ve velkých aglomeracích, jako je Praha nebo Brno, které se snaží pomocí železnice řešit své problémy s MHD. Pavel Krtek neopomněl zmínit ani problematiku nákladní dopravy, která vzhledem k přetíženosti některých tras musí jezdit mnohdy jen v noci, což odporuje požadavkům zákazníků dceřiné společnosti ČD Cargo.

(mah)



Pavel Krtek dětem představil generální ředitelství

Generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek se na začátku dubna sešel se zástupci Klubu dopravní historie při Domě dětí a mládeže v Praze 5. Klub navštěvují především zájemci z řad dětí a mládeže o různé formy dopravy. Za patnáct let jeho řadami prošlo několik stovek železničních nadšenců, z nichž část po ukončení základní školy studovala dopravní průmyslové školy. Její absolventi se posléze stali zaměstnanci národního dopravce. Při neformálním setkání jim Pavel Krtek ukázal část Generálního ředitelství ČD i svou pracovnu a zasedací místnost, blíže je seznámil s fungováním a strukturou společnosti a odpověděl na několik dotazů od dětí, mládeže i vedení klubu. Návštěvníci byli navíc v rámci společenské odpovědnosti a prevence seznámeni s podmínkami bezpečného chování na železnici.

(hol)





NDŽ: Z Prahy přijede Pendolino, z Plzně railjet

České dráhy ladí program a organizaci Národního dne železnice, který se letos uskuteční v Českých Budějovicích. V místním SOKV ČD Cargo se v polovině dubna uskutečnil další kontrolní den. Zástupci národního dopravce s policisty, městskými strážníky a úředníky samosprávy například probrali možnosti parkování, lokace Světů historie, změny a zábavy anebo umístění tribun. Naopak naplánované už jsou trasy protokolárních vlaků. Ty a další speciálně vypravené vlaky se promítnou do letní změny jízdních řádů, která vejde v platnost 10. června 2018. Prozradíme, že na jih Čech vyrazí z Prahy protokolární Pendolino, z Plzně přijede railjet. Na spoje budou v prodeji jízdenky a rezervační doklady. Další kontrolní den se uskuteční na konci června, samotný den železnice pak 22. září 2018. (hol)



Královéhradecké nádraží prochází obnovou

Působivá výpravní budova královéhradeckého hlavního nádraží z roku 1935 prochází za plného provozu postupnou rekonstrukcí. Ojedinelá multifunkční stavba, která ve své době patřila mezi nejmodernější v celé Evropě, se vyznačuje jednou atypičností – proskleným stropem, kterým do haly dopadají přirozené denní světlo. V současné době stavbaři prosklené zastřešení a pohledy stropu postupně vyměňují. Celá plocha sedlové střechy je pracovně rozdělena na jednotlivé sekce, kde se nejprve postupně demontuje starý skleněný plášť. Poté se opískovává a ošetřuje nosná ocelová konstrukce a ve finále montuje nový vnější i vnitřní skleněný plášť. Poté bude následovat výměna vodorovného prosklení stropu haly. Na podzim by měla proběhnout oprava omítek a podlah. Protože jde o památkově chráněnou budovu, musí se všechny práce provádět s co největší pečlivostí, navíc s přihlédnutím k pohybu značného množství cestujících zákazníků ČD. (mah)



Nemocnice v Táboře má od ČD monitory dechu

Do desátého roku vstoupila úspěšná spolupráce Českých drah s Nadací Křižovatka. Ta se jako jediná v České republice věnuje prevenci syndromu náhlého úmrtí dítěte. Díky oběma subjektům a dalším sponzorům je od pátku 13. dubna většina postýlek novorozeňat z tábořské porodnice vybavena speciální podložkou systému BabySense II hlídající zástavu dechu a jakékoliv nepravdivosti dechu ratolestí. Sedm monitorů předali primářce zdejší neonatologie Janě Chocholové člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán, obchodní ředitel českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD Jiří Kafka a ředitelka nadace Štěpánka Pokorníková. Ostatní monitory předali další sponzoři, celkově jich bylo do Tábora dodáno 13 kusů. Do konce loňského roku národní dopravce předal 200 monitorů dechu. Dalších šest monitorů ČD předají koncem dubna Vítkovické nemocnici. (hol)



Preventivní vlak Českých drah zavítal na sever Čech

Další ročník úspěšného projektu Preventivní vlak bezpečně železnice odstartoval 16. dubna na nádraží v Mostě. Člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán při zahájení konstatoval, že společenská odpovědnost ČD zahrnuje i oblast prevence na železnici. Národní dopravce ukazuje přímo v prostředí železnice, že je nutné respektovat zákon a dodržovat základní pravidla bezpečného chování. Každoroční statistiky nehod jsou pro ČD stále silným impulzem pokračovat v aktivitách v oblasti prevence. Většina nehod totiž vzniká zcela zbytečně, ve většině případů nekázní, riskováním a často fatálním podceněním situace na straně řidičů a chodců. K nejhroženějším skupinám obyvatelstva však patří mladí lidé. Z Mostu speciální vlak zamířil do Chomutova, ve druhém týdnu pak do Ústí nad Labem a Děčína. Za deset let unikátním vlakem prošlo přes 20 tisíc mladých lidí. (hol)

Zabezpečujeme provoz hned ve třech krajích

Depo kolejových vozidel Olomouc zajišťuje elektrickou i motorovou vozbu pro osobní regionální a příměstskou železniční dopravu hned ve třech krajích. A to kompletně v kraji Olomouckém a Moravskoslezském a z části na Zlínsku. Pro každý z tamních regionů je určena konkrétní Provozní jednotka či pracoviště, které mají dopravní obslužnost na starosti. O nejzajímavějších řadách vozidel Českých drah a problematice spojené s údržbou, opravami a zajištěním provozu jsme hovořili s vrchním přednostou olomouckého depa Dušanem Tylichem.

Martin Harák | Foto: autor

Můžete představit důležitá pracoviště olomouckého DKV?

Pro kraj Moravskoslezský je to Provozní jednotka Bohumín, pro kraj Olomoucký se nachází centrální místo, kde navíc sídlí vedení našeho DKV přímo v krajském městě Olomouci, a pro kraj Zlínský máme takové základní místo ve Valašském Meziříčí. K Moravskoslezskému kraji patří neodmyslitelně Provozní jednotka Bohumín, která je v rámci celého našeho depa specifická. Jde o multifunkční depo co do různorodosti řad vozidel, ale i výkonů, které zajišťuje jak na regionálních tratích a v silné příměstské dopravě, tak i v dálkové vnitrostátní i mezinárodní dopravě. Jen připomenu, že bohumínští strojevodoucí vozí například vlaky vyšší kvality do Prahy, Chebu, Žiliny či Košic, tak i polských Katowic. Bohumínské depo je navíc vybaveno areálem technicko-hygienické údržby s nadčasovým umístěním technologií pro pravidelnou údržbu rychlíkových osobních souprav bez nutnosti odvěšování. Na tomto místě poskytujeme servis i pro rychlovlaky Pendolino, které mají jinak své domovské depo v Praze. Jsme rádi, že jsme dokončili jednu z nutných a dlouhodobě potřebných investic – zatrolejování dvou kolejí haly technicko-hygienické údržby, kde jsme od letošního roku najeli již do rutinního provozu.

Čím se naopak zabýváte v centrálním bodu, tedy olomouckém depu?

Před deseti lety byla součástí olomouckého depa i nákladní opravna vozů, která prováděla jak pravidelnou údržbu nákladních vozů, tak ve velkém počtu i revize nákladních plošinových vozů řady Res 54. Vznikem dceřiné společnosti ČD Cargo se postupně činnost nákladní opravy diverzifikovala na běžné opravy nákladních vozů, které se vyskytovaly na olomouckém přednádraží. Bylo výhodné je opravovat v místě, než je přesouvat do vzdálených opraven společností ČD Cargo. Tato činnost se ale zredukovala natolik, že jsme od ní v roce 2012 odstoupili. Místo toho jsme využili volné kapacity pracovní síly a také prostorů a započali, po vzájemné dohodě s Odborem kolejových vozidel, s revizemi podvozků typů Görlitz IV a V osobních vozů řady B249. Později jsme rozšířili provádění revizí i na vozech s podvozků typů

GP 200 a Görlitz VI/ Dunakeszi. Dílna se specializovala na jednotlivé komponenty ať už v oblasti brzdové soustavy, tak i v oblasti vypružení celého podvozku. V tomto případě pomocí specializovaného pracoviště měření charakteristiky vinutých pružin odhalíme výrobní vady nových pružin a také dokážeme eliminovat nepoužitelné komponenty po demontáži vypružení opravovaných podvozků. I po této stránce jsme schopni po „repasi“ pečlivě sestavit podvozek do výrobních, takzvaných výkresových hodnot a zajistit tak standardy bezpečnosti kolejového vozidla. Díky šikovnosti našich pracovníků se dnes umíme pustit do revize jakéhokoliv standardního podvozku ať u hnacího vozidla, či jednotky a vozu. Jediným úskalím může být nestandardní komponent či díl nebo jejich dlouhá dodací lhůta při nutnosti jeho výměny.

Mnozí patrně ani netuší, že zabezpečujete i provoz na jediné úzkorozchodné dráze provozované národním dopravcem...

Zcela ojedinělou záležitostí našeho DKV je provoz osobní dopravy na dvacet kilometrů dlouhé úzkorozchodné trati z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy v Moravskoslezském kraji. V současném grafikonu vozí naši strojevodoucí denně pět párů osobních vlaků, sestavených z jedné lokomotivy řady 705 a přívesného vozu řady Btu. V dřívějších dobách byly zaturnosovány dvě lokomotivy a celkem jsme měli šest provozních vozů řady Btu. Díky vedoucímu osoblažského pracoviště, jenž slouží v roli správce malého depa a zároveň je i mechanikem a zámečnickem, funguje „úzká“ zcela samostatně. Abychom více zohospodárnili provoz na této malebné trati, zrekonstruovali jsme před pár lety lokomotivu 705.913-2 dodáním nového motoru a moderní regulace výkonu. Současně byl zmodernizován jeden přívesný vůz Btu, u něhož byl opraven interiér včetně nového čalounění sedáček a rekonstruováno sociální zařízení. Tato souprava je základní, přičemž dva další přívesné vozy slouží jako záloha pro další akce v rámci turistické sezony. Nicméně se ještě potýkáme

Zcela ojedinělou záležitostí našeho DKV je provoz osobní dopravy na dvacet kilometrů dlouhé úzkorozchodné trati z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy.



DUŠAN TYLICH

Po absolvování Střední průmyslové školy strojnické v Přerově v oboru Strojírenství a dalším studiu na Vysoké škole dopravy a strojů v oboru Provoz a údržba drážních vozidel nastoupil v roce 1987 k ČSD do tehdejšího Lokomotivního depa Valašské Meziříčí do funkce pomocníka strojvedoucího. Po dokončení zákonitých zkoušek u ostatních drážních vozidel a absolvování jízdních zácvků pokračoval v roce 1990 ve funkci inženýra železniční dopravy v Oddělení provozu. Od roku 1993 zastával funkci inženýra pro školení a o dva roky později byl jmenován přednostou Depa kolejových vozidel Valašské Meziříčí. Od roku 2007 zastává funkci vrchního přednosty DKV Olomouc.



s tím, co a jak dále s druhou záložní úzkorozchodnou lokomotivou 705.914-o. Ta je nyní neprovozní kvůli špatnému stavu motoru. Hledáme proto řešení, jak tento stroj zprovoznit, abychom měli plnohodnotnou zálohu v případě neschopnosti vlajkového stroje číslo 913.

Na Zlínsku již několikátou sezonu jezdí motorové jednotky RegioShark. Jak hodnotíte jejich údržbu a provoz?

Ve Zlínském kraji brázdí regionální železniční tratě šest jednotek, které spojují Rožnovsko s Kojetínem, Otrokovicemi, Zlínem a Vizovicemi. Jejich nasazením v grafikonu 2012/2013 se výrazně změnila kultura cestování, přestože začátky nebyly vůbec jednoduché. Po technické stránce se objevovaly problémy s klimatizací, která byla poruchová, špatně se regulovala a mnohdy zkondenzovaná vodní pára dokázala překvapit a potrápít zákazníky i v prostoru pro cestující. Na to navazovaly problémy s kapacitou připojení na wi-fi síť a závady v kvalitě čelních skel. To vše se nám podařilo odstranit ve vyšších stupních údržby, nebo postupně při vyvazovacích opravách v DPOV ve Veselí nad Moravou. Náš správkárenský personál se musel přeorientovat na údržbu nových komponentů, jako například na automatická spřáhla od výrobce firmy Dellner, nebo brzdy Knorr. Vše jsme řešili za pochodu, a to i přes jazykovou bariéru při komunikaci s polskou stranou. Řada těchto problémů je naštěstí už minulostí.

Specifickou roli hraje i provozní pracoviště Šumperk...

Strojvedoucí ze Šumperka zajišťují provoz vozidel na horské trati přes Ramzovou do Jeseníku, kde jsou náročné sklonové poměry a drsné povětrnostní podmínky zvláště na podzim a v zimě. Právě tady se projevuje um a zručnost našich zkušených strojvedoucích. Navíc naše řady v Šumperku posílilo i několik strojvedoucích od původního dopravce, firmy Arriva, která do předloňska zajišťovala osobní vozbu ze Šumperka do Koutů nad Desnou. Na této trati zajišťuje nyní provoz národní dopravec.

Jaká je situace v případě provozního personálu?

DKV Olomouc se potýká s nedostatkem jízdního personálu, tedy jak strojvedoucích, tak strojvedoucích v přípravě. U strojvedoucích chybí ke stavu 718 celkem 29 lidí. Problémem je demografický vývoj a odchody zaměstnanců v důchodovém věku, zdravotní nezpůsobilost a dlouhodobá pracovní neschopnost. Negativně se projevují také odchody některých zejména mladších ročníků za lukrativnějším zaměstnáním do společností, kde jsou zajímavější turnusy. U strojvedoucích v přípravě provádíme dvakrát do měsíce výběrová řízení, přičemž kvalita jednotlivých uchazečů značně kolísá. Navíc v našem regionu jsou již příjpadní adeпти pomalu vyčerpáni. U ostatních kategorií – vedoucí posunu, posunovač či stroj mistr – se nám daří stanovené počty držet na požadované úrovni bez větších problémů. ○

Prahu a Harrachov spojily přímé rychlíky

Z hlavního města do Harrachova jezdí přímé vlaky Českých drah. Cestující se tak do krkonošského střediska a zpět mohou dostat pohodlně bez přestupu dvakrát denně vždy o víkendech a svátcích. Národní dopravce na linku R 21 nasadil modernizované motorové vozy řady 854.2.



Josef Holec | Foto: autor

Rychlík R 1148 Kamenice Českých drah otevřel v polovině dubna provoz přímých spojů Prahy s krkonošským Harrachovem. Vlaky v čele s motorovým vozem řady 854.2 nově jezdí o víkendech a svátcích. Národní dopravce se na novince dohodl s organizátory hromadné dopravy pro Prahu, pro Středočeský kraj a s Libereckým krajem, který byl iniciátorem myšlenky.

„Vlaky Českých drah používám velmi často, zejména k výletům a jsem spokojen,“ nechal se slyšet liberecký hejtman Martin Půta při zavádění jízdy. „Jsem rád, že se podařilo prodloužit víkendové linky jedoucí z Prahy do Tanvaldu až do Harrachova. Věřím, že si najdou své cestující, protože přímé spojení je jednodušší a poho-



Na palubě pražského rychlíku do Harrachova nechyběl ani liberecký hejtman Martin Půta (vpravo). Na snímku s Michalem Štěpánem, členem představenstva ČD.

JÍZDNÍ ŘÁD HARRACHOVSKÝCH RYCHLÍKŮ

Vlaky jezdí z Prahy-Vršovic (7:13 a 13:13) a Prahy hl.n. (7:25 a 13:25) přes Prahu-Vysočany, Prahu-Čakovice, Neratovice, Všetaty, Mladou Boleslav hl.n., Bakov nad Jizerou, Bakov nad Jizerou město, Mnichovo Hradiště, Turnov, Malou Skálu, Železný Brod, Jesenný, Plavy, Velké Hamry, Tanvald a nově pokračují do Dolního Polubného (10:25 a 16:25), Kořenova (10:31 a 16:31) a Harrachova (10:40 a 16:40). V opačném směru pojedou z Harrachova v 11:06 a 17:06 přes Kořenov (11:14 a 17:14), Dolní Polubný (11:22 a 17:22), Tanvald (11:49 a 17:49) a na pražské hlavní nádraží přijedou ve 14:37, resp. ve 20:37. Liberecký kraj má kompletně integrovanou dálkovou i regionální osobní železniční dopravu, proto cestující mohou využít tarifní odbavení i v nových rychlicích Českých drah podle podmínek Tarifu ČD i Tarifu IDOL.

dlnější. Turistické spoje v Libereckém kraji také dlouhodobě podporujeme,“ pokračoval.

Přepraví i kola

Zavedení přímých rychlíků byla pro národního dopravce zajímavá výzva. Kvůli značnému sklonu, pro který byla trať v minulosti vybudována jako ozubnicová, a s ohledem na zajištění bezpečnosti na ní mohou jezdit jen vybraná vozidla. Na rychlíky linky R 21 proto České dráhy nasadily výkonné, modernizované stroje splňující další kvalitativní parametry, do Tanvaldu navíc se zařazenými vozy řady Bdt757. „Čtveřici vozů jsme do Prahy zajistili výměnou z jiných lokalit,“ upřesnil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. „Kromě moderního a pohodlného interiéru jsou vlaky vybaveny informačním vizuálním a audio systémem. Vůz také disponuje menším zavazadlovým oddílem, v němž je možné přepravit jízdní kola,“ doplnil Štěpán, který rovněž připomněl, že pokud budou mít České dráhy předhlášené skupiny cyklistů, jsou schopny jejich přepravu rovněž zajistit.

Cestu do hor vlaky zvládnou za 3 hodiny a 15 minut, opačně je to za 3 hodiny a 31 minut. Z Prahy bude vyjždět vlak složený ze čtyř vozů, do Harrachova ale dorazí jen jediný, ostatní se odpojí cestou. Kvůli zavedení rychlíků byl zrušen spěšný „cyklovlak“ 1913 z Kořenova do Turnova. Místo něj do města míří přímé vozy s možností přepravy kol na rychlíku R 1145. Zrušen byl i přímý vůz R 1146/Os 553 z Prahy-Vršovic do Rovenska pod Troskami. Turisté, kteří míří na polskou stranu Krkonoš, mají dále možnost v Tanvaldu nebo Harrachově přestoupit na osobní vlaky ČD mířící do Sklářské Poruby. V tomto případě se svezou moderními motorovými vozy řady 840 RegioSpider. ○

Drážní úřad informuje



Změna názvu stanice

Koncem března jsme vydali rozhodnutí, které mění název stanice Hrušovany nad Jevišovkou. Se zahájením nového grafikonu vlakové dopravy 2018/2019 ponese železniční stanice nový název Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov. Ke změně označení dochází na základě žádosti obce Šanov, na jejímž území se železniční stanice nachází. Náklady spojené se změnou názvu uhradí žadatel.

Summit o bezpečnosti železnice

Ve dnech 10. – 12. dubna proběhl v chorvatském Dubrovniku první evropský summit o bezpečnosti železnic. Summit pořádala agentura ERA ve spolupráci s Evropskou komisí a zaměřen byl na zvyšování firemní kultury v oblasti bezpečnosti. Přítomní zástupci organizací, mezi nimiž nechyběli ani pracovníci Drážního úřadu v čele s ředitelem sekce provozně-technické Ondřejem Fantou, podepsali Evropskou deklaraci o bezpečnosti železniční kultury. Ta má za cíl zlepšit podporu a spolupráci v segmentu bezpečnosti, jakož i zvyšovat a pozitivně působit na kulturu bezpečnosti v jednotlivých organizacích.

Na prolongace je určen květen

Prolongace zaměstnaneckých jízdních výhod poskytovaných Českými drahami má několik novinek. Letos se uskuteční v netradičním jarním termínu, navíc držitelům jízdních výhod bude muset na úhradu stačit jeden měsíc. Kromě délky prolongace se mění i výše prolongační částky.

Redakce | Foto: archiv

Další novinkou je, že platnost v květnu prodloužených aplikací skončí již v prosinci tohoto roku při změně jízdního řádu. Ministerstvo dopravy totiž změnilo prolongační období z kalendářního roku na období jednoho jízdního řádu. Změna platí i pro jízdy komerčními spoji národního dopravce – zde bude nutný příplatek, který si držitel jízdních výhod může pořídit při úhradě prolongace.

Jízdní výhody pro rok 2018 doznaly významných úprav podmínek jejich užití, proto bylo nutno upravit několik systémů, jež s jízdními výhodami pracují. Prolongace v běžném termínu, tedy od 1. ledna, nezačala a platnost všech stávajících aplikací železniční průkazka na In Kartě (režijce) z roku 2017 byla prodloužena až do 31. května 2018. Ve dnech 1. května – 31. května 2018 je tak nutno provést prolongaci pro další období. Pokud tak držitel jízdních výhod neučiní, od 1. června 2018 nebude mít aktivní zaměstnanecké jízdní výhody a při jízdě vlakem ČD uhradí jízdné dle tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel (tarif TR 10).

Letošní novinky

V prvé řadě jsou to prolongační částky pro rok 2018. Jiná výše bude nejen pro zaměstnance, ale nově i pro rodinné příslušníky. Prolongační částky pro rok 2018 jsou stanoveny takto: zaměstnanci zaplatí 1 100 Kč, rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři) 1 250 Kč, pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků) 1 250 Kč, důchodci 600 Kč a děti a studenti do 26 let (dětí zaměstnanců, důchodců a sirotci) 600 Kč.



Zaplacením prolongační částky se tak prodlouží platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě na další období v roce 2018 (prolongační částka uhrazená pro rok 2017 je platná do 31. května 2018). Nově bude aplikace železniční průkazka aktivní jen do 8. prosince 2018 a tímto dnem platnost prolongace 2018 skončí.



Koncem tohoto roku tedy začne další prolongace pro období JŘ 2018/19, k tomu budou ještě podrobnosti sděleny, zatím je předběžně pro její odstartování v úvaze měsíc listopad 2018. Je nutné si uvědomit, že úhrada prolongační částky nově neopravňuje držitele k jízdě v komerčních spojích ČD ani k bezplatné přepravě zavazadel, tedy ani jízdních kol.

Časové příplatky jako doplněk

Novinkou jsou časové příplatky pro komerční spoje ČD, tedy vlaky vedené nad rámec objednávky státu nebo krajů, včetně lanovky ČD na Ještěd. Pro období 2018 se jedná o roční příplatek ve výši 690 Kč pro držitele starší 15 let, 350 Kč pro držitele do 15 let a 350 Kč pro důchodce. Tento příplatek opravňuje během platnosti prolongace k cestování také komerčními spoji ČD včetně lanovky na Ještěd. Bez jeho pořízení je možno komerčními spoji nebo lanovkou cestovat na režijku pouze po zaplacení jednorázového příplatku za 125 Kč (platí do 24:00 druhého dne) nebo si zakoupit jízdné podle tarifu TR 10, případně tarifu TR 14 na lanovce. Seznam komerčních spojů je uveden v prolongačním rozkazu, v aplikaci Můj vlak a na webu ČD.

Druhým typem časových příplatků je příplatek pro zavazadla, především jízdní kola. Změny podmínek užívání jízdních výhod nově dává možnost pořídit si i tento časový příplatek, avšak jen zaměstnancům ČD, a to za 490 Kč na rok. Ostatní zaměstnanci, všechny kategorie rodinných příslušníků a důchodci nově již zdarma cestovní zavazadla ani kola nepřepřeví, musí zaplatit cenu dle tarifu TR 10, stejně jako všichni ostatní zákazníci národního dopravce.

Dokládání potvrzení

V době nadcházející prolongace je nutné doručit na Evidenční centra jízdních výhod (ECJV) pro důchodce a pozůstalé nová potvrzení o pobírání invalidního, vdovského, vdoveckého či sirotčího důchodu. Tato potvrzení lze odevzdat osobně nebo zaslat doporučenou poštou či elektronicky naskenované e-mailem.

V době prolongace lze požádat v souladu s předpisem ČD Ok 9 o průkazy pro bezplatnou jízdu. To se týká pouze zaměstnanců Českých drah a důchodců ČD, kteří splňují podmínky pro vydání tohoto dokladu. ○

Informační systém pro chytré parkování dodává ČD - Telematika

Koordinátor Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje – společnost KORDIS JMK společně s městem Blansko vycházejí vstříc rostoucímu počtu uživatelů místního nádraží a připravili pro ně zlepšení informovanosti o možnostech parkování na nedávno vybudovaném parkovišti P+R přímo u vlakového nádraží Blansko. Klíčovým prvkem bude nový informační systém, který společností KORDIS dodává ČD - Telematika. Díky němu budou jak provozovatel parkoviště, tak i motoristé znát aktuální stav obsazenosti parkoviště a podle toho se například rozhodnou, kde mají zaparkovat. „KORDIS JMK i město Blansko jsou pro nás dalšími významnými zákazníky, kterým dodáváme systém řešení chytrého parkování,“ uvedl Peter Hudák, obchodní ředitel ČD - Telematiky. „Systém parkovišť P+R, kam motoristé dojedou vlastním vozem a dále pak pokračují veřejnou dopravou, je stále populárnější a Blansko je dobrým příkladem, že není doménou jen těch největších měst,“ dodal.

Systém je navržen jako kombinace podzemních průjezdových detektorů a detektorů obsazenosti parkovacích míst. Veškerá data o obsazenosti se budou agregovat do centrálního prvku systému, který poskytne výstup pro potřeby třetích stran prostřednictvím aplikačního rozhraní. Škála využití bude záviset na vlastníkově systému podle toho, jaké aplikace se rozhodne použít, resp. zpřístupnit. Software centrálního prvku bude provozován v cloudovém řešení ve správě KORDIS JMK. Celý systém je navržen tak, aby měl minimální nároky na údržbu. Například baterie, které napájí detektory, mají garantovanou životnost pět let. Systém bude dodán ve druhém čtvrtletí letošního roku. Uskutečnění těchto opatření je možné díky podpoře z evropského projektu SOLEZ za účasti Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Nádraží Blansko využívá stále více cestujících. To souvisí i se skutečností, že na regionální vlakové lince S2 i dálkové lince R19 jsou nasazeny nové komfortní

soupravy. Zvýšené počty odbavených cestujících registrují i na dalších železničních stanicích v Jihomoravském kraji i na dálkové trase Česká Třebová – Svitavy – Skalice nad Svitavou – Letovice.

Rostoucí poptávka po možnostech parkování u nádraží a železničních stanic je ale celorepublikovým jevem. „Parkoviště typu P+R umožňují propojit individuální a hromadnou dopravu. I když jejich počet průběžně roste, má Česká republika stále co dohánět i co se týče 'chytrosti' těchto parkovišť, tedy například dostupnosti informací o obsazenosti v reálném čase,“ uzavřel Hudák s tím, že řešení chytrého parkování dodávaného ČD - Telematikou je vhodné právě i pro záhybná parkoviště u významných vlakových nádraží. (red)



České dráhy se připravují na GDPR

Obecné nařízení Evropské unie o ochraně osobních údajů (GDPR) implementují do své agendy i České dráhy. Ucelený soubor pravidel na ochranu dat bude v celé Unii účinný od konce května. Národní dopravce připravil řadu opatření, která umožní zákazníkům, respektive cestujícím uplatnit práva týkající se jejich osobních údajů, jež o nich shromažďuje.



Josef Holek | Foto: Shutterstock

Nařízení o ochraně osobních údajů GDPR (General Data Protection Regulation), které vchází v účinnost 25. května a vzhledem ke své povaze bude od tohoto data přímo použitelné (tedy bez nutnosti jeho transpozice do českého právního řádu) i na území ČR, se dotkne i Českých drah. Jsou totiž společností, která shromažďuje nebo zpracovává osobní údaje svých zákazníků.

Cílem GDPR je ochrana osobních údajů všech občanů žijících v EU. Evropské právní předpisy, kterými se zákony o ochraně osobních údajů doposud řídily, jsou již překonané. V devadesátých letech, kdy vznikala dosavadní nařízení, neexistovala úložiště dat, sociální sítě a další – především digitální – technologie, bez nichž si dnes život neumíme představit. Národní dopravce se na start dlouhodobě připravuje, prakticky od jara 2016, kdy bylo v Bruselu GDPR schváleno.

„Vedení společnosti se nařízení věnuje a s velkým předstihem se začalo zabývat analýzou, v jakém stavu ochrana osobních údajů u národního dopravce je. Ochrana osobních údajů pro nás není ničím novým,“ uvedl David

Hepner, pověřenec pro ochranu osobních údajů a vedoucí oddělení legislativního a compliance ČD. Existuje totiž zákon č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů. Znamená to, že České dráhy mají již na základě českého právního řádu s problematikou

mnohaleté zkušenosti a GDPR je dále rozšiřuje. „Zhruba šedesát procent zákonných požadavků vyplývajících ze stávajícího českého zákona je obsaženo i v nové unijní právní úpravě,“ potvrdil Hepner.

Práva jsou dána

Ochrana osobních údajů tedy bude přísnější, právo dozvědět se, jak je s osobními údaji nakládáno, bude lidem dostupnější. Dále bude rozšířena možnost žádat o výmaz zpracovávaných osobních údajů. V prostředí národního dopravce se nařízení dotkne milionů cestujících, ale i zaměstnanců, kterých je zhruba 15 tisíc. „Práva, která budou mít, jsou v nařízení jasně pojmenována,“ konstatoval Hepner. Zákazník může žádat informace, které o něm ČD mají, a jak je s nimi nakládáno. Dostane to, na co má zákonný nárok. Jenže co je osobní údaj? Téměř vše, podle čeho lze identifikovat konkrétní osobu, například i lokalizační údaje z chytrého telefonu. Definice je velmi široká. Podle námi oslovených odborníků bude člověk, o jehož osobní údaje půjde, ve většině případů v silnějším postavení a instituce se tomu budou muset přizpůsobit.

Novinkou také je, že GDPR chce omezit hojně užívaný právní titul umožňující zpracování osobních údajů, a sice souhlas subjektu údajů – doposud to bylo tak, že subjekt dával souhlas k poskytnutí svých údajů. Nyní se nařízení snaží o to, aby byl souhlas minimalizován, tedy tento právní titul poskytnutí souhlasu je a bude, ale bude „zbytkový“. GDPR rekvatifikovalo právní tituly (důvody vyplývající z právních předpisů, pro které údaj poskytnete, resp. pro které je lze zpracovávat). V prostředí ČD tak dojde například ke změně textace v žádosti o vydání In Karty.

Do běžné agendy

Aby veškeré principy plynoucí z GDPR byly promítnuty do fungování velké obchodní společnosti, kterou České dráhy bezesporu jsou, schází se na generálním ředitelství ČD pracovní skupina. Řeší jednotlivé požadavky GDPR a novinky implementuje do běžné agendy odborů a dalších organizačních složek. Ve skupině jsou i experti na IT. Změny se dotknou i Směrnice o stížnostech a její nově vznikající přílohy v gesci odboru právního, která bude platformou pro uplatňování žádostí o uplatnění příslušných práv subjektů údajů. „Jak bude proces poskytování na všech úrovních vypadat, právě řešíme,“ doplnil Hepner s tím, že generální ředitelství ČD vydá konkrétní, stručnou, vnitřní směrnici o GDPR. „Usilujeme o naplnění požadavků GDPR, ale zároveň nechceme být, zejména na úrovni provozu, zatíženi administrativou více, než je nezbytně nutné.“

Na konci května by však měly být veškeré procesy nastaveny tak, aby principy vyplývající z nařízení byly splněny. „Věcně příslušné odbory mezi sebou spolupracují. Děláme maximum, a tak pevně věříme, že 25. května bude proces nastaven,“ uzavřel Hepner. ○

CO JE OSOBNÍ ÚDAJ

Osobním údajem se rozumí veškeré informace o identifikované nebo identifikovatelné fyzické osobě. Identifikovatelnou fyzickou osobou je osoba, kterou lze přímo či nepřímo identifikovat zejména odkazem na určitý identifikátor. Například jméno, identifikační číslo, lokační údaje, síťový identifikátor nebo jeden či více zvláštních prvků fyzické, fyziologické, genetické, psychické, ekonomické, kulturní nebo společenské identity této fyzické osoby. Tím je i číslo In Karty. ČD totiž mají klíč, podle kterého se doberou k identifikaci karty a jejího konkrétního držitele. Stačí na to přenosná osobní pokladna (POPka).



ČD Nostalgie 2018: Oslavy vzniku republiky i zprovoznění Heligónu

České dráhy zahajují další sezonu ČD Nostalgie. Připravují desítky akcí po celé republice, v plánu jsou i oslavy vzniku samostatného státu. Připravili jsme přehled historické techniky, která je ve správě Depa historických vozidel Lužná u Rakovníka a s níž se letos máte možnost setkat.



Josef Holec | Foto: archiv ČD

Na tuzemských tratích se opět objeví při mnoha nejrůznějších příležitostech nostalgické vlaky pod hlavičkou Českých drah. Naplno se totiž rozjíždí další sezona ČD Nostalgie. Od předchozích let se ale přece jen trochu liší. Bude totiž mít dvě nosná témata – výročí 100 let Československé republiky a tím i vlastně československé železnice a výročí 190 let koněspřežky České Budějovice – Línec. Všechny aktivity se uskuteční v duchu myšlenky „100 let spolu“. Kromě toho přinášíme ucelený přehled techniky, se kterou se letos setkáte ať už na některých z řady akcí a výletů, anebo v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka.

„Národní dopravce pracuje na nostalgii velice rád. Jde o proces, který v sobě zahrnuje myšlenku zachovat a prezentovat technický um našich předků, ale i kvalitu práce a konstrukci strojů, jež v dobách minulých spolehlivě sloužily. Jsme potěšeni, že fenomén můžeme sdílet s našimi cestujícími,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. „Železnice a její historie jsou skutečně velice oblíbené a mezi lidmi hojně vyhledávané záležitosti,“ doplnil Marek Plochý, manažer ČD Nostalgie.

Heligón se dočká provoznění

Letos se tak může veřejnost těšit na putování prezidentského vlaku. Chybět samozřejmě nebude ani celá řada již tradičních výletů po Česku. V tomto smyslu můžeme zmínit například Léto s Elinkou a Bobinkou na Bechyňce, výletní vlaky do Lednice, Králický Sněžník, Rožnovské parní léto, Mattoni expres anebo

Prázdniny ve Věžáku. Rok 2018 je také zapsán jako kulaté výročí zahájení provozu na mnoha tratích. „Připravujeme například oslavy sto šedesáti let trati Ústí nad Labem – Teplice v Čechách, sto třicet let Dráhy moravskoslezských měst anebo jízdu parního Swing expresu, jenž připomene bezmála sto

Počty vozidel v DHV Lužná

DHV Lužná u Rakovníka má ve správě celkem 498 vozidel, z toho je 156 hnacích vozidel a 342 vozů

Provozní hnací vozidla

Parní lokomotivy	13
Elektrické lokomotivy	5
Elektrické vozy	1
Elektrické jednotky	1
Motorové lokomotivy	22
Motorové vozy	14

Provozní osobní vozy

Dvounápravové vozy lehké stavby	6
Dvounápravové vozy normální stavby	28
Čtyřnápravové vozy	21
Patrové vozy	1/4
Buřetové vozy	7

Česká Lípa

475.1,
T 478.3,
M 131.1

Chomutov

M 152.0,
M 262.1,
Btax

Lužná u Rakovníka

354.1, 423.0,
477.0, 534.0.,
556.0, 669.0,
T 435.0, T 458.1,
T 444.0, T 466.0,
T 478.1, T 478.3,
T 669.0, T 679.1,
M 131.1, M 240.0,
M 262.0, Rybák,
Ci, Balm, BFalm,
Bam, Btjo, Ce

Plzeň

310.0, M 131.1,
CDFIm, CDIm

Praha

E 499.1,
T 444.1,
Rybák, Aa,
Bai, Ce, WR

Kolín

M 131.1

Tábor

E 422.0,
EM 400.1,
Bnp



O ČD MUZEU

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka se již od roku 1999 zabývá údržbou a provozem historických kolejových vozidel, která po dlouhých letech ve službě dělají radost železničním nadšencům i všem zájemcům o historii železniční dopravy pod taktovkou Československých státních a poté Českých drah. V expozici jsou k vidění jak parní lokomotivy různých kategorií a z různých období, tak i historické motorové lokomotivy, motorové vozy či ukázky technických zařízení na železnici.

padesát let trati České Budějovice – České Velenice. Na palubě budou i Sestry Havelkovy,“ pozval zájemce Michal Štěpán.

A které lokomotivy a vozy budou v letošní sezoně hrát prim? Národní dopravce hodlá dokončit zprovoznění unikátní lokomotivy 414.096, která opustila vídeňský závod v roce 1906. Ze všech 453 strojů, jimž se přezdívá Heligón, se v celé tehdejší monarchii dochovaly jen tři exponáty, přičemž pouze ten z parku ČD by měl sloužit účelu, k němuž byl stvořen.

„Lokomotiva bude obrovským lákadlem pro železniční fanoušky prakticky ze všech zemí bývalé monarchie,“ připomněl Marek Plochý. Přesné datum uvedení do provozu zatím není známo. Vrchní přednosta Depa historických vozidel v Lužné Miloslav Kothera připomněl, že v provozu se objeví i rekonstruovaná parní lokomotiva EP 1000 patřící Národnímu technickému muzeu. „Nyní čeká na schválení od Drážního úřadu,“ sdělil Kothera s tím, že se na železnici objeví i páry řad 475.1, 477.0, 556.0, 423.0 nebo motorové vozy řad M 131.1, M 260.0, M 120.4, M 262.1, M 286.0 či elektrický vůz EM 400.1. „Sezona vyvrcholí Národním dnem železnice, jehož osmý ročník letos přivítají České Budějovice. V jihočeské metropoli bude vedle moderních vlaků a jednotek ČD prezentována i historická technika,“ zmínil Michal Štěpán další lákadlo.

Masaryk, Šlechtična a vznik republiky

Vrátíme-li se ke „100 letům spolu“, národní dopravce připomene osobnost prvního československého prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka. „Před Vánocemi si připomeneme příjezd českého státníka z exilu speciálně vypraveným vlakem, který pojede z rakouského Summerau přes České Budějovice a Tábor do Prahy. V čele dobové soupravy bude lokomotiva 310.32 z rakouského Eisenbahnmuseum Strasshof,“ sdělil Plochý další podrobnosti. Dodal, že v rámci oslav vzniku republiky bude vypraven i speciální vlak ke slavnostem první republiky na Křivo-

klátě. Vlak s parní Šlechtičnou bude pokračovat až do Lužné. Odtud bude možné v ten samý den vyrazit do Stochova, kde Masaryk při cestách do Lán využíval svůj salonek. Soupravy s vozy řady Ci by měla vézt pára 414.096.

„Děkuji všem spolupracovníkům, kteří se starají o jednotlivé projekty a domlouvají partnery pro každou akci, protože bez externích partnerství by to prostě nešlo. Můj obrovský dík patří všem lidem, kteří s láskou pečují o technické skvosty a připravují je na jejich službu,“ uzavřel Michal Štěpán. Podrobný přehled akcí včetně nasazené techniky a přesných termínů zveřejníme v některém z dalších vydání. ○

PLÁN OPRAV ŽKV V ROCE 2018

- zprovoznění lokomotivy 414.096
- dokončení opravy kotle 310.072
- zahájení opravy lokomotivy 365.024
- oprava lokomotivy 423.009
- oprava lokomotivy 434.2186
- oprava tendru lokomotivy 475.101
- oprava vyhlídkového vozu Dak (Dakar)
- oprava vozů řad Bai a Be
- oprava motorového vozu 801.487
- dokončení opravy motorového vozu 801.105
- nátěry lokomotiv E 499.1, T 435.0, T 466.0, T 478.1 a další
- dokončení oprav dalších vozů do soupravy nákladního vlaku – celkový počet cca 15 nákladních vozů

radec Králové

464.0,
T 435.0

Česká Třebová

423.0, T 669.1,
BDIm, Rybák

Šumperk

EM 475.1,
M 131.1,
M 120.4

Bohumín

E 499.0

Olomouc

313.4, 464.2,
534.0, E 499.0,
T 466.0,
T 679.1,
M 286.0,
Bmx

Valašské Meziříčí

433.0,
T 334.0,
Rybák,
Ci, Ce

Brno

433.0, 475.1,
T 478.1,
M 131.1,
M 262.0,
CDIm, CIm,
Rybák, Ba-R

Veselí na Moravě

T 478.1,
Bmx

Telč

310.0, Ci

Stav k 30. 11. 2017



OPRAVA SALONNÍHO VOZU TGM A FILMOVÝ DOKUMENT

V polovině dubna se na salonní vůz T. G. Masaryka, jenž je v Lužné deponován, vrhnou restaurátoři. Z těchto důvodů bude vůz umístěn mimo obvyklou expozici a nebude možné si prohlédnout jeho interiér. Práce potvrzují do poloviny května, poté se vrátí zpět na své obvyklé místo v expozici. Vůz řady AZa 80 bude součástí Prezidentského vlaku, který bude od počátku července do konce září putovat po celé republice. Přesnou trasu národní dopravy připravuje.

Redakce chystá dokument o unikátním salonním voze T. G. Masaryka řady AZa 80. Jeho příběh zveřejníme ve filmové podobě na redakčním profilu na YouTube.

Papoušek a Stříbrný šíp ozdobou drážďanské přehlídky

Tisíce lidí si nenechaly ujít o druhém dubnovém víkendu desáté Drážďanské setkání parních lokomotiv. Do bývalého depa a dnes muzea Dresden Altstadt zavítaly i parní lokomotiva 477.043 a motorový vůz M 260.001 z nostalgického parku Českých drah. Oba exponáty doprovodila elektrická lokomotiva řady 371, která přivážela zrychlené osobní vlaky z Ústí nad Labem.



Josef Holek | Foto: autor

Depo však opanovala osmička parních lokomotiv různých typů. Z řady černých strojů však vyčníval modrý Papoušek z DHV Lužná. Zájem o něj byl obrovský, lidé na prohlídku stanoviště stáli frontu. Děti využívaly stupačky k pózování před fotoaparáty. Podobně na tom

byl i Stříbrný šíp stojící po boku motorových lokomotiv německých řad 130, 120 a V 240. „Dveře se netrhnou. Provádím návštěvníky po celém voze, ukazují stanoviště. Ještěže tu mám letáky v angličtině a němčině. Lidé jsou nadšení,“ zhodnotil průvodce Českých drah.

Páry i diesely na jednom místě

Dampfloktreffen je největší setkání historických železničních vozidel v Sasku. Nejpočetněji byla zastoupena německá řada 52, válečná lokomotiva, která byla vyrobena ve více než 7 000 exemplářích a do začátku 70. let minulého století křížovala jako řada 555.0 také československé tratě. Návštěvníci si mohli vychutnat i jejich otáčení na točném nebo je zahlédnout v čele několika zvláštních vlaků. „My jsme však nejezdili na speciálních vlcích, nemáme zabezpečovače,“ vysvětlil strojvedoucí Papouška Jindřich Vlasák důvod, proč české stroje zůstaly celé tři dny v depu. V Drážďanech byly dále k vidění páry 35 1097, 44 1486, 50 3648, 03 2155. Doplnily je zástupci modernějších řad, například východoněmeckých motorových lokomotiv řady 118 ze 60. let 20. století anebo elektrická lokomotiva E 77.10 z roku 1925.

Oba zástupci národního dopravce přijeli do saské metropole v soupravě. „Jeli jsme z Lužné u Rakovníka přes Mladou Boleslav, Jedlovou a Rumburk. V čele byla českolipská lokomotiva 753.001, následoval Papoušek, dva doprovodné osobní vozy a Stříbrný šíp. Na hranicích Brejlovce nahradil jeho německý kolega,“ řekl strojvedoucí Vlasák s tím, že na cestách strávilo šest lidí celkem pět dní. ○



Stipendium pro budoucí strojvedoucí i vlakvedoucí

Stipendijní program ČeDés je jedním z nástrojů, který podporuje nábor nových zaměstnanců k Českým drahám. Národní dopravce se ve spolupráci s partnerskými školami věnuje tomuto projektu již desátým rokem. ČeDés je převážně zaměřen na získání nových strojvedoucích a vlakvedoucích, kde je potřeba omladit personál a získat absolventy smluvních škol.

Na začátku dubna se uskutečnilo letos už druhé výběrové řízení na pozici strojvedoucí pro osm chlapců ve věku 15 až 16 let na Vyšší odborné škole a Střední škole technické v České Třebové. Jde o strategického smluvního partnera ČD nejen z hlediska stipendijního programu, ale i odborných praxí a dalších aktivit. „V posledních letech se uchazeči více profilují. Málokdy se stane, že by si podal přihlášku někdo, kdo by o železnici nic nevěděl. Potvrzuje se nám, že jde o studenty, kteří mají o práci na dráze zájem. Je to pro nás příjemné zjištění, že se uchazeči nehlásí jen kvůli finančním

výhodám, ale hlavní motivací je vlastní práce,“ řekla šéfka programu ČeDés Věra Nadějová. Sekundárním cílem stipendijního programu je podle ní podpora zájmu o technické vzdělávání na středních školách. Stipendisté jsou často vybíráni již mezi žáky devátých tříd, kteří se teprve na střední školy hlásí.

Stipendista Kryštof Prejs, který studuje ve druhém ročníku elektrotechniky českotřebovské průmyslovky, se svěřil, že ČeDés pro něj byla velká výzva. „Můj děda pracoval na železnici jako výhybkář, tak jsem si říkal, že získám nějaké prestižnější místo, jako je třeba strojvedoucí. Uvědomuji si stoprocentně náročnost a nástrahy této služby.“ Čerstvý žadatel o stipendium Zdeněk Petráš potvrdil, že jedná z vlastní vůle a už dlouho je je-

ho snem práce strojvedoucího. Říká, že pro studenty jde o skvělou příležitost, jak mohou získat režijní jízdenku a další benefity. Především si ale cení toho, že bude mít po škole zajištěnou práci, která ho bude bavit.

Ředitel českotřebovské technické školy Jan Kovář má primární přání vrátit lesk nejen průmyslovce, ale především železnici jako takové. Škola má dlouholetou tradici výchovy jak železničního obslužného personálu, tak i strojvedoucích či techniků pro zabezpečovací službu. „Masivní kampaní se snažíme přilákat zpět studenty k těmto oborům. Nabízíme jim zajímavé možnosti spolupráce s dopravci, stipendia, snažíme se pro ně zřídit například odborné kroužky nebo výběrový předmět pro železniční provoz.“ Dodal, že studenti elektrotechniky, kteří se přicházejí seznámit s elektrickou trakcí v dopravě, patří k nejlepším a nejspěšnějším na celé škole. „Tento obor není jednoduchý, ale ti, kteří si jej vyberou, jsou většinou odhodláni obor dokončit,“ uzavřel ředitel Kovář. (mah)

ČeDes
Stipendijní program

Od traťového vozíku po vysokorychlostní vozidla

Akreditovaná zkušební laboratoř VUZ dokáže zákazníkům nabídnout různorodé spektrum služeb zejména v oblasti zkoušek drážních vozidel. Díky statutu pověřené právnické osoby také nabízí poradenský servis a podporu při schvalování vozidel v České republice a na Slovensku včetně vypracování závěrečných stanovisek ke schválení typu vozidla příslušným národním úřadem.

Petr Chlum | Foto: Vratislav Šuk, Michal Svoboda a archiv

V rámci úzké spolupráce s Autorizovanou osobou dokáže laboratoř poskytnout komplexní servis při homologaci železničních vozidel. Důkazem toho je široké spektrum zákazníků, jejichž produkty pokrývají vše, co po zejména tuzemských, ale nejen tuzemských kolejích jezdí. Experti zkušební laboratoře se zabývali zkouškami od nejmenších traťových vozíků, přes dvoucestná vozidla a traťovou mechanizaci, nákladních vozů různorodého určení, osobních vozů zejména pro dálkovou dopravu, příměstských jednotek až po zkoušky vysokorychlostních vozidel pro dálkovou dopravu. Každému zákazníkovi je zkušební laboratoř připravena nejprve poskytnout konzultaci, jakým způsobem dosáhnout potřebné homologace, a sestavit zkušební program doslova „na míru“ pro jeho konkrétní potřebu.

Základem je měřicí technika

Experti zkušební laboratoře při zkouškách využívají moderní měřicí techniku založenou na průmyslově vyráběných měřicích počítačích a specifická zařízení vycházející z požadavků na konkrétní typ zkoušek. K nezbytnému vybavení zkušební laboratoře patří čtyři speciálně upravené měřicí vozy, které poskytují zázemí pro realizaci zkoušek až do rychlosti 160 km/h – konkrétně:

- **Měřicí vůz MV1**, který slouží zejména pro zkoušky změnami napájecího napětí osobních vozů a pro zkoušky brzd tažených vozidel. Během zkoušek změnami napájecího napětí je využívána jeho vysokonapěťová výzbroj, která dokáže zkoušený vůz napájet buď z trakčního vedení pomocí sběračů, anebo ze stojanu EPZ

přes dva vypínače, které mohou být řízeny měřicím počítačem. Tím lze dosáhnout efektu krátkodobých přerušení napájecího napětí na vlakové sběrnici prakticky v libovolném časovém rozsahu. Při zkouškách brzd tažených vozidel je zase využívána jeho kompletní brzdová výzbroj, která je navíc upravena tak, aby bylo možno za jízdy zkoušený vůz odvěsit, aniž by došlo k zabrzdění zbytku soupravy.



Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD

- **Měřicí vůz MV2** slouží zejména pro trakční a výkonové zkoušky a zkoušky dynamické brzdy zejména lokomotiv. Lze říci, že tento vůz ve své prapůvodní podobě založil základ zkoušení drážních vozidel v tehdejší Československu. Disponuje totiž dnes již nepoužívaným dynamometrem od firmy Amsler z roku 1924, který za svoji měřicí kariéru byl zabudován postupně do tří vozů. V roce 1991 byl odpojen a nahrazen tenzometrickým snímačem podélných sil do 500 kN. Vůz však stále využívá mechanismus provahadlování nárazníků spojené s hákem. Tento mechanismus umožňuje měření tažných a tlačných sil též v oblouku.
- **Měřicí vůz MV4** je určen pro zkoušky brzd zejména tažených vozidel a za tím účelem je vybaven příslušnou vzduchovou výzbrojí podobně jako MV1. Spolu s vozem MV1 se jedná v posledních letech o nejvíce využívané měřicí vozy, a proto na něm byla loni provedena vyvazovací oprava spojená s obnovou historického laku.
- **Měřicí vůz MV5** byl původně určen jako pojízdná laboratoř pro zkoušky jízdní bezpečnosti, nicméně s tím, jak se za poslední dvě desetiletí

zmenšily prostorové nároky na měřicí techniku, přestal být pro tyto zkoušky využíván. Pro to byl pro provoz v rámci zkušebního centra Velim vybaven nekovovými špalky a je využíván jako oddělovací vůz pro hlukové zkoušky.

Zkušební laboratoř VUZ má v současné době akreditováno celkem 40 zkoušek a mezi její hlavní aktivity patří:

- **Zkoušky jízdních vlastností:** zjištění bezpečnosti proti vykolejení, chodových vlastností kolejových vozidel a namáhání jízdní dráhy.
- **Trakčně energetické zkoušky:** zjištění trakčních charakteristik a charakteristik dynamické brzdy hnacích kolejových vozidel, měření jízdního odporu, měření energetických parametrů a oteplovací zkoušky.
- **Brzdové zkoušky:** stacionární a jízdní zkoušky pneumatické brzdy, zkoušky součinnosti jednotlivých druhů brzd a zkoušky protismykového zařízení kolejových vozidel.
- **Hygienické zkoušky:** měření akustických parametrů (hluk) a vibrací působících na člověka.
- **Elektrotechnické zkoušky – silnoproud:** zkoušky elektrických a napájecích systémů kolejových vozidel, pantografů a rozvodného systému elektrifikovaných tratí.
- **Elektrotechnické zkoušky – slaboproud:** elektrické zkoušky a zkoušky vlivu prostředí pro sdělovací a zabezpečovací zařízení a zkoušky elektromagnetické kompatibility (EMC) drážních vozidel.
- **Pevnostní a únavové zkoušky – pevnostní** zkoušky rámu podvozku, pevnostní zkoušky kol, únavové zkoušky náprav, termomechanické zkoušky kol, zkoušky šroubovek a nárazníků, pevnostní zkoušky svárů kolejnic, defektoskopické zkoušky. Tyto zkoušky jsou prováděny výhradně na dynamickém zkušebním stavu, který je součástí zkušebního centra Velim.

Specialisté zkušební laboratoře se snaží vyslyšet požadavky zákazníků. Jednak v rámci flexibility, kdy lze při zachování principu zkoušky provádět zkoušky i v souladu s normami, které nejsou přímo v rozsahu akreditace, tak rozvíjením zkušebních metod a rozšiřováním rozsahu nabízených zkoušek. ○



Měřicí vůz MV4



Měřicí vůz MV1 při zkouškách vozu pro České dráhy

Dynamometr Amsler →





Elektrická lokomotiva E469.1

Tentokrát jsme se v naší recenzi zaměřili na model elektrické lokomotivy řady E 469.1 od firmy MTB. Jde o stovacetkrát zmenšený model tohoto stroje. Někdejší ČSD jeho skutečný předobraz používaly v čele nákladních vlaků, především při přepravě hnědého uhlí ze severních Čech. Jak se Bobina povedla?

Michal Bednář | Foto: autor

Prototypem řady E 469.1 se stal jedním z posledních sériových strojů E 499.1. Při výrobě bylo do každé převodovky vloženo mezikolo pro dosažení pomalejšího převodu a celková hmotnost lokomotivy se tak zvýšila na 88 tun. Díky dobrým výsledkům ze zkušebního provozu prototypu se v roce 1960 uskutečnila sériová výroba obdobně upravených lokomotiv, označených řadou E 469.1. Maximální rychlost činila 90 km/h, výkon 2 032 kW, rozvor podvozku 3 330 mm, vzdálenost otočných čepů 8 170 mm, délka přes nárazníky (kromě čísel 030, 056 a 070) 16 140 mm, průjezdnost oblouků min. 120 m. Výrobce dodal 85 kusů. Tak alespoň stroj ve stručnosti představuje server prototypy.cz.

Stovacetkrát zmenšený model nabízí firma MTB. My nyní máme možnost podívat se mu trochu na zoubek, model totiž zapůjčil spřátelený zubař-modelář Jan Prouza.



- volba předlohy
- relativně dobré jízdní vlastnosti



- tvarové a rozměrové odchylky
- křivé střešní sběrače
- rezervy v povrchové úpravě
- prosvítající střecha

Vzhled a vybavení

Model je balen v tradiční krabičce MTB. Navíc je vložen blistr, který je nasunut na střešní partii lokomotivy a chrání sběrače před poškozením během manipulace. Ochrana je dostačující, zde není co vytknout. Vlastní provedení modelu se drží zajetých standardů výrobce. To znamená, že jsou zde menší či větší kompromisy, které není část modelářů ochotna akceptovat. Předlohu nemám vůbec „ve vku“, takže až na výjimky nehodlám hodnotit míru věrnosti po zmenšení. Zaměřím se především na vzhledové a technické provedení modelu a jeho vlastnosti. Na kolejišti s vlakem vypadá dobře, je to typický stroj ČSD, po kterém asi prahne spousta tuzemských modelářů, takže, jak je již obvyklé, jsou-li tam nepřesnosti, budou je ti lačnější tolerovat. Povrchová úprava se nijak zvlášť nevymyká běžné kvalitě MTB. Neostré či nerovné přechody, podfouknutá barva, drobné nečistoty, některé neostré nápisy, nedotisknuté rámy



Pohon a jízdní vlastnosti

Po zjetí je zvuk modelu sice nepřeslechnutelný, ale nijak výrazně rušivý. Jízda není úplně plynulá, patrně je to však pouze při velmi nízké rychlosti. Je vidět, jak lokomotiva pravidelně rázuje, jako by v převodech něco překáželo nebo si úplně nesedly. Poznat je to při pozornějším pohledu, při provozu a běžné rychlosti to pozorovatel nepostřehne a zvukově se problém nijak neprojevuje. Kola mají průměr 10 mm, to je 1 200 mm v realu, jmenovitý průměr kol předlohy je 1 250 mm. Pohon od motoru se setrvačnickem je veden pomocí kardanů na oba podvozky. Hnaná jsou všechna čty-



oken a obroučky světel. V zájmu objektivitu nutno říci, že je to přece jenom v menší míře než na jiných modelech MTB, které mi prošly „zkušební laboratoří“.

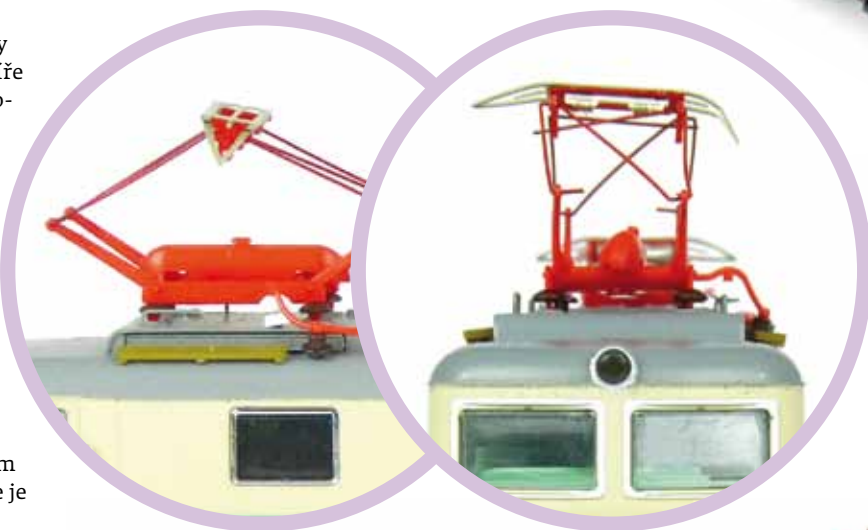
Ačkoli má předloha loukoťová kola, u modelu jsou plná. Část modelářů na fóru samozřejmě protestovala, ovšem já za sebe mohu říci, že v tomto případě bych to nepovažoval za nedostatek. Kola nejsou prakticky vidět, masky podvozků je z velké části zakrývají a při provozu na kolejišti je to naprosto nerozpoznatelné. Uživateli může v tomto ohledu kazit dojem pouze vědomí, že tam být mají, ale nejsou. Masky podvozků jsou odnímatelné, drží celkem pevně na dvou čepích v šasi podvozku. Lze je demontovat povytažením do strany.

Přibaleny jsou doplňky v podobě houkaček, háků, brzdových hadic apod. Skříň na rámu drží díky čtyřem zámkům, lze ji sejmout po odehnutí bočnic, což je v návodu uvedeno. V kabinách je jen velmi nedetailně znázorněno stanoviště strojvedoucího.

Pohyblivá část sběračů je kovová, spodek plastový. Sběr proudu z troleje se zde nepředpokládá, což asi nikoho nepřekvapí. V době digitálu už je to zbytečné. Sběrače, resp. jejich ližina, působí poněkud humpolácky. Jejich dalším problémem je fakt, že špatně drží v dolní poloze a jsou nakloněné. Jeden je dokonce křivý. Navíc je volný jeden kryt pružiny, takže stále odpadává a sklopený sběrač pak v dolní poloze nedrží.

Přes nárazníky model měří 131,4 mm, předloha měří 16 140 mm, čemuž by ve velikosti TT měla odpovídat hodnota 134,5 mm. Odchylka je 3,1 mm. Zřejmě i díky tomu působí čela modelu znatelně plošším dojmem než v realu. Někde se kratší skříň kompenzovat musí. Další viditelnou odchylkou je vzdálenost oken strojovny od spodku střechy, jsou příliš vysoko. A samotná střecha na mě (čistě subjektivně) působí také moc ploše.

Osvětlení je řešeno pomocí čtyř SMD ledek na obou čelech, přičemž v pozičních světlech jsou dvojbarevné ledky teple bílá/červená. Osvětlené je i stanoviště strojvedoucího, ale naprosto zbytečně, neboť jej zvládá rozzářit vrchní reflektor, který navíc na obou čelech silně prosvítá střechou. Tu je nutno zespu odstínit. Ledky pro poziční světla jsou na malé DPS v čele, pro horní reflektor a stanoviště jsou pod střechou. Světlo se samozřejmě přepíná v závislosti na směru jízdy. Na hlavní DPS nalezneme rozhraní PluX16.



HODNOCENÍ

Model nemá čím překvapit. Výrobce se drží v zaběhnutých kolejích, své zákazníkovi si produkt vždy najde, takže není vůle se v něčem zlepšovat. Otázkou je, zda to železničnímu modelářství trochu neškodí. Dnešní technologie umožňují provést jak správné přenesení tvarů a proporcí, tak povrchovou úpravu opravdu o dost lépe, než je nám občas nabízeno. Není nutné to brát jako kritiku. Spíše je to povzdech, který není směřován pouze na MTB, ale obecně ke všem výrobcům. Co se občas k modelářům dostává, nad tím zůstává rozum stát. A je to zpravidla výsledek lajdáctví než nezvládnutých technologií.



ři dvojkolí, žádné není opatřeno bandážemi a ani v sáčku s doplňky není bandážované dvojkolí přibaleno. Proud je sbírán všemi osmi koly. Pojezd tvoří kovový rám, celý model váží 202 g. Při rozjíždění po delší přestávce model několik sekund odebírá cca 400 mA, ale postupně odběr proudu klesá a ustálí se při 12 V na hodnotě 175 mA. Při tomto napětí jede přepočtenou rychlostí 102 km/h. Rozjezd nastává při napětí 3,2 V s odběrem proudu 150 mA, rychlost odpovídá přibližně 9,8 km/h. Nejvyšší rychlosti předlohy, tedy 90 km/h, model dosahuje při 10,7 V a odebírá 160 mA. Při přerušení napájení při 12 V má model dojezd 32 mm. S lokomotivou jsem zkušebně projížděl oblouky o poloměru 267 a 286 mm. V prvně jmenovaném nemá šanci, prakticky ihned vykolejí, podvozky nemají takovou vůli se natočit. Poloměr 286 mm projede, ale nezvládá protioblouk. Výrobce deklarovaných 300 mm je tedy reálná hodnota. ○

Za historií dvou místních drah v Nízkém Jeseníku

Jak nyní vypadá krajina a města v podhůří Nízkého Jeseníku? Odpověď nejen na tuto otázku vám dá výlet, v němž nechybí tradiční ohlédnutí za dochovanými sakrálními či architektonickými památkami. Své místo v něm však má i železnice. Vydáme se nejen po zrušené úzkorozchodné malodráze Ondrášov – Moravský Beroun – Dvorce, ale i na funkční trať standardního rozchodu, která spojuje Valšov se čtrnáct kilometrů vzdáleným Rýmařovem. Málokdo tuší, že jde o nejstarší moravskou místní dráhu.

Martin Harák | Foto: sbírka Petr Čermák, Wikipedia, autor

Na putování vyrazím z olomouckého hlavního nádraží, kam přijíždí ze všech směrů velké množství dálkových a regionálních spojů. Třívozové rychlíky, vedené motorovými vozy řady 843, se odsud vydávají na cestu v pravidelných dvouhodinových intervalech v liché hodiny čtyři minuty po „celé“. Jedinou výjimku tvoří spoj o deváté ranní, který je veden jako osobní zrychlený spoj do Krnova. Právě tento vlak se mi zdál nejvýhodnější.

Začátek mého historického bádání je v Moravském Berouně. Po výstupu z vlaku se lze do dva kilometry vzdáleného města vydat buď pěšky, nebo některým z autobusových přípojků. Nádraží totiž leží v katastru obce Ondrášov. A právě pod „velkým“ nádražím začínala malebná dráha na rozchodu 760 mm, která se táhlým obloukem stáčela k Moravskému Berounu a do obce Dvorce.

Dávno zrušená úzkorozchodka

Zdatní turisté si na Google mapách snadno najdou poměrně přesné zakreslení původního tělesa a mohou se vydat ve stopách parních vláčků, jež na úzké dráze jezdily v letech 1898 až 1933. Provoz na hlavní trati standardního rozchodu 1 435 mm z Olomouce do Moravského Berouna a dále do Krnova byl zahájen v říjnu 1872. Dříve se stanice Moravský Beroun nazývala Beroun-Ondřejov (Bärn-Andersdorf). Nedaleké Dvorce tak zůstaly mimo hru a trvalo ještě dlouhých dvacet šest let, než se tam rozjel první vlak. Protože šlo o hospodářsky slabý kraj, rakouské státní dráhy zvolily při výstavbě lokálky levnější alternativu – úzký rozchod. Stavba trati začala na jaře roku 1898 a dokončena byla již v prosinci, takže veřejný provoz mohl být zahájen na Silvestra téhož roku. Ve 20. letech minulého století se dokonce uvažovalo o přebudování trati na standardní rozchod a její prodloužení až do Budišova nad Budišovkou, kde se nachází koncová stanice regionální dráhy ze Suchdola nad Odrou.

Trať o délce 11,5 kilometru vedla z Ondrášova, dříve Ondřejova (německy Andersdorfu) přes Moravský Beroun (Bärn), Čabovou (Brokersdorf) a Rejchartice (Reigersdorf) do Dvorců na Moravě (Hof). Převážně výkony však by-



Most za nádražím v Moravském Berouně je jedním z dochovaných pozůstatků úzkokolejky.

ŠOTOINFO

Trať 310 spojuje Olomouc s Krnovem a Opavou. Jezdí zde hlavně rychlíky v čele s motorovými vozy řady 843, regionální spoje zajišťují RegioNovy nebo vozy řady 810. Přípojná trať Valšov – Rýmařov, kde byl zahájen provoz 15. října 1878, nese označení 311 a cestující zde vozí výhradně motoráky řady 810. Na původní úzkorozchodné trati Ondrášov – Moravský Beroun – Dvorce byl zahájen provoz státními drahami 31. 12. 1898. Největší stoupání dosahovalo 26,95 promile, nejmenší poloměr oblouku 75 metrů a nacházelo se tu 12 mostů. Od zahájení provozu byly nasazeny dva parní stroje původního označení U.12 a U.16, které vyrobila firma Krauss v Linci. Lokomotiva U.12, u ČSD přeznačená na U37.002, byla po zrušení provozu předána na trať Třemešná ve Slezsku – Osoblaha, později pak na Jindřichohradecké místní dráhy.

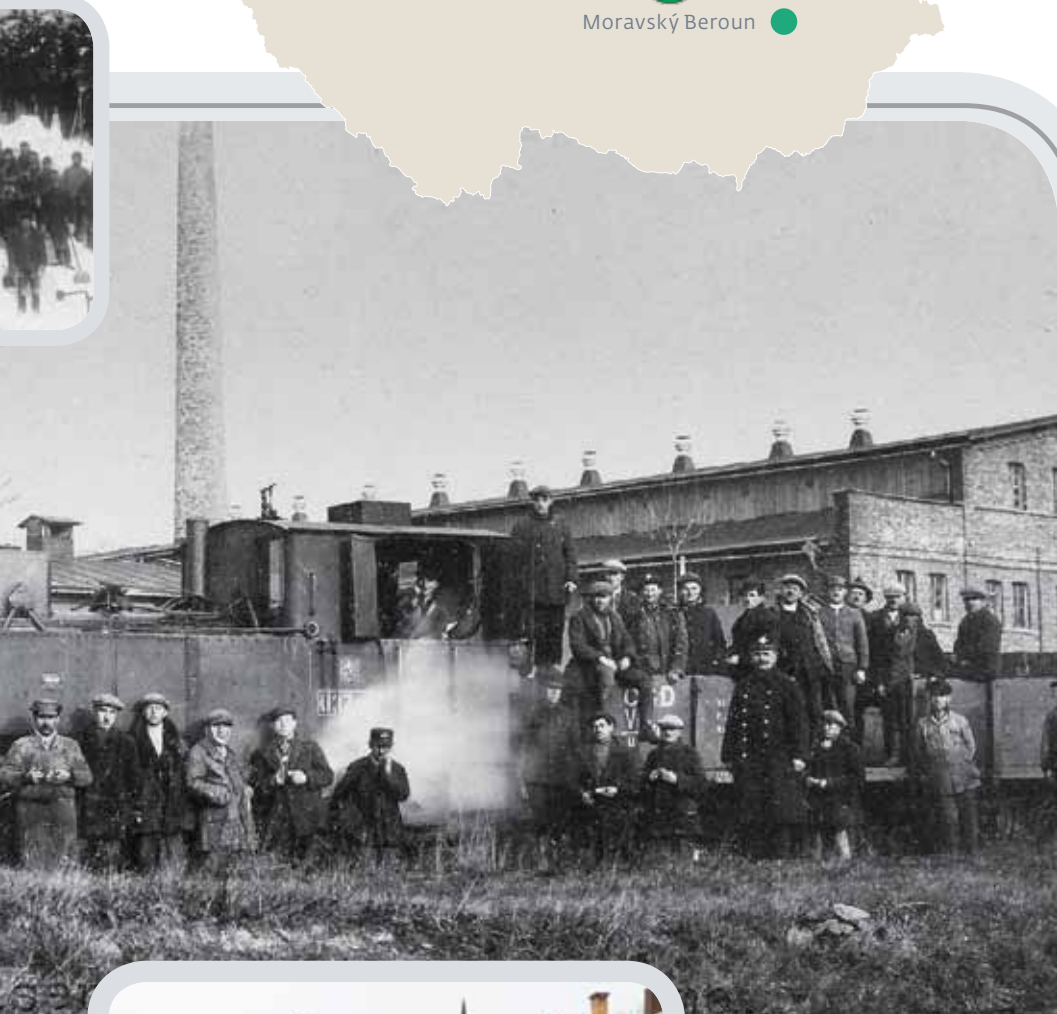
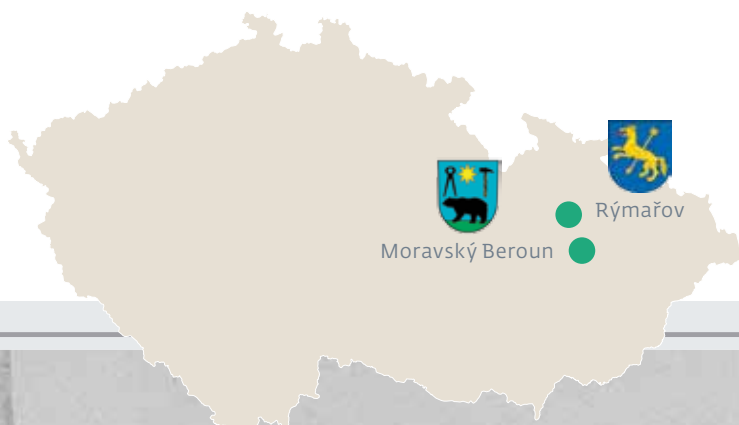


Dobové záběry zachycující odstraňování sněhové nadílky v roce 1929 i samotné trati o sedm let později.

ly zanedbatelné a denně na „úzké“ jezdily jen tři páry smíšených vlaků. Od října 1932 zajišťoval přepravu cestujících už jen jeden pár vlaků denně, a nakonec byla osobní přeprava 14. září 1933 zcela zastavena, přičemž kolejový svrsek byl odstraněn v roce 1937.

Po trati pěšky až do Dvorců

Z původní úzkorozchodky se vlastně dochovaly pouze prvky, v nichž nebyl kov a dřevo. V terénu je možné poznat až osmdesát procent tělesa trati a kamenné mosty. Poměrně zachovalé je původní nádraží ve Dvorcích, kde je patrné i torzo topírny. Nejznámější je pak most u nádraží v Ondrášově, v lese mezi Čabovou a Dvorcí jsou to naopak dva klenuté propustky a podle Petra Čermáka, který se zabývá historií tamních železnic, se dají najít i čtyři pozůstatky ocelových mostů. V lese je ještě několik kamenných hra-



Zatímco nádraží na nutnou rekonstrukci teprve čeká, na rýmařovském náměstí už většina budov stačila prokouknout do krásy.



ničních kamenů s pořadovým číslem. Pokud by si někdo vzal s sebou na tělo minohledačku, dají se mimořádně najít i podkladnice s hřebíky. Fotografovat terénní pozůstatky lze jen časem z jara, kdy sleze sníh a ještě nevyroste zelená všepohlcující džungle. Tedy právě teď.

Určitě stojí za to si najít chvílku volného času v samotném Moravském Berouně, kde se na náměstí nachází informační centrum.

Získat tu lze prospekty, mapy a další turistické předměty. Moravský Beroun byl osídlen českým obyvatelstvem prakticky až po vzniku Československa, do té doby byl osídlen Němci. Za povšimnutí stojí určitě farní kostel Nanebevzetí Panny Marie. Vnitřní zařízení kostela pochází z 18. a 19. století, kamenná křtitelnice je z konce 17. století. Zvon na věži z roku 1584 má původ v zaniklé vesnici Jestřebí.

Na návrší na okraji města najdeme barokní kostel Povýšení svatého Kříže, který je zapsaný do státního seznamu kulturních památek České republiky.

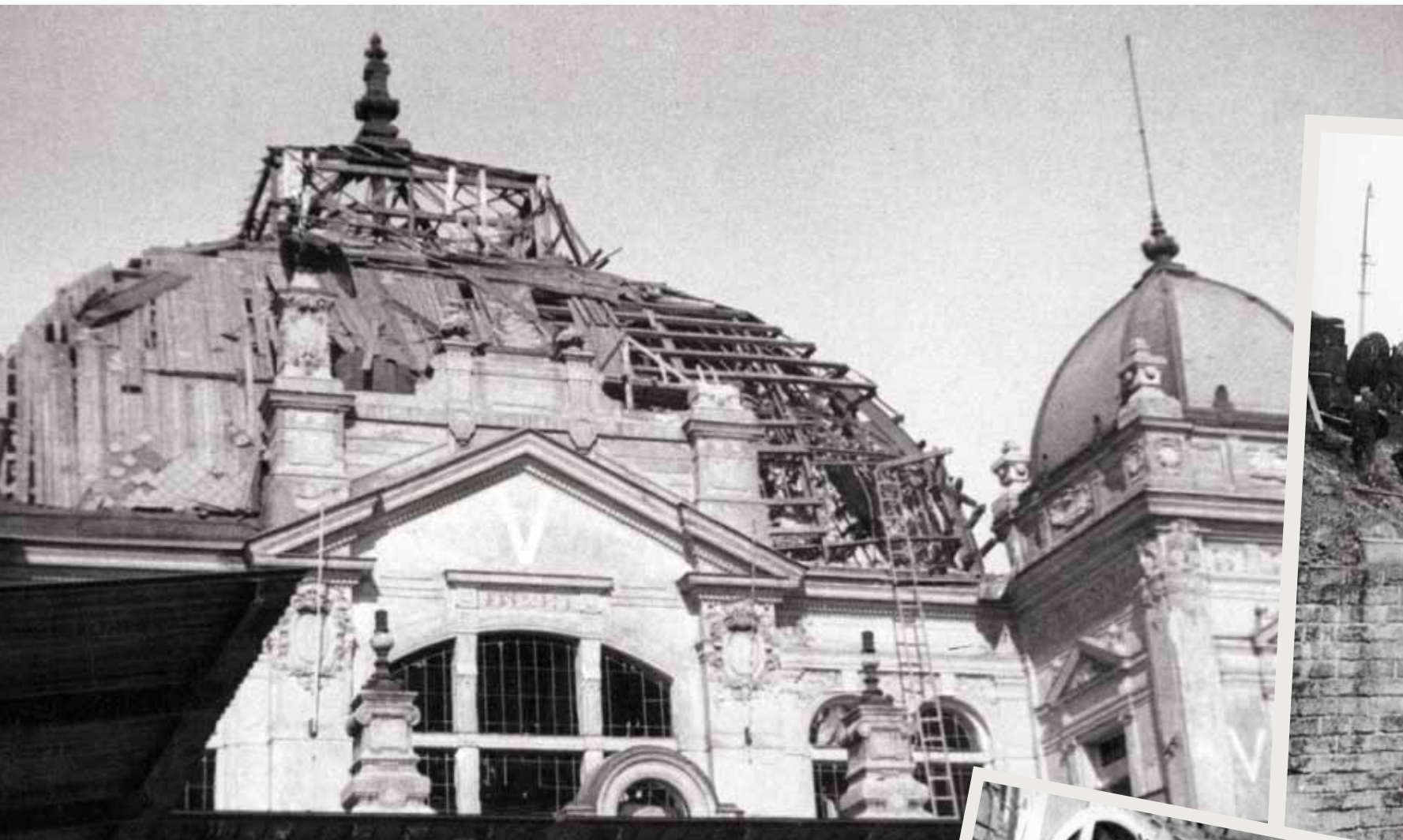
První místní dráha na Moravě

Necelou půlhodinku je to z Moravského Berouna po „dráze“ do Valšova, kde začíná čtrnáct kilometrů dlouhá regionální trať do Rýmařova. Ta se navíc stala první místní drahou na území Země moravské. Po dlouhých peripetiích, kdy rýmařovští starousedlíci od roku 1871 žádali státní správu o souhlas ke stavbě místní dráhy do Valšova, se věci daly do pohybu až roku 1876 vydáním obchodního výnosu. Místní továrníci na pokyn státní správy nabídli své finanční příspěvky na stavbu dráhy, a tak mohli Rýmařovští přivítat 15. října 1878 první parní vlak. Dokonce se pak v dalších letech uvažovalo o propojení se Sobotínem na Desensku, ale náročný horský terén investory nakonec odradil. Jen na okraj – železniční stanice ve Valšově, na níž se podepsal zub času, by letos měla projít kompletní revitalizací. Náklady představují částku kolem 13,5 milionu korun. Úplnou opravu by si zasloužila i historická budova v Rýmařově, která dnes vypadá tak trochu jako po náletu spojeneckých vojsk. Je to velká škoda, ale třeba se časem najdou peníze i na modernizaci této stanice, kde se mimochodem poměrně čile odehrává nakládka dřeva. Osobní dopravu zajišťují sólo motorové vozy řady 810, jež zpravidla jezdí z Rýmařova až do vzdálené Opavy.

Na rozdíl od tristně vypadajícího nádraží samotný Rýmařov působí sympatickým dojmem a je z větší části opraven. Městem se stal v roce 1406 a po ničivém požáru v roce 1790 byl znovu postaven v duchu klasicismu a empiro.

Od roku 1938 byl Rýmařov součástí Velkoněmecké Říše a po roce 1945 bylo původní obyvatelstvo na základě Benešových dekretů odsunuto. Historické jádro města bylo v roce 2003 vyhlášeno městskou památkovou zónou, byť je „narušeno“ novodobou výstavbou především z dob budování socialismu. Historický střed města je postupně rekonstruován a na hlavním náměstí zaujme návštěvníky nejen radnice – monumentální stavba s prvky gotiky, renesance, baroka a klasicismu, ale také barokní plastika, kterou představuje Sloup Panny Marie od olomouckého sochaře Franze Leblöse z roku 1683. Místní navíc doporučují navštívit kapli navštívení Panny Marie zvanou „V Lipkách“, představující mimořádně hodnotnou barokní architekturu místního stavitele Höslera. Kaple bývá otevřena pro veřejnost pouze od května do září.

A kdo by měl ještě trochu času, může z Rýmařova využít autobusového spojení do necelých dvacet kilometrů vzdáleného Sovinice. Zde se nachází v romantickém prostředí hrad, jenž ve své současné podobě představuje unikátně zachovalou stavebně-technickou ukázkou barokní vojenské architektury. Památka bývá otevřena zpravidla od dubna do října. Více informací lze najít na webových stránkách. ○



Když nad nádraží přiletěla smrt

Druhá světová válka se nezadržitelně chýlila k závěru, když spojenecké letectvo podniklo v polovině dubna roku 1945 na plzeňské nádraží mohutný nálet. Ranžír i depo byly zcela zpuštěny, obrovské materiální škody byly patrné také na nádraží. Bombardérům se podařilo zasáhnout i muniční vlak.



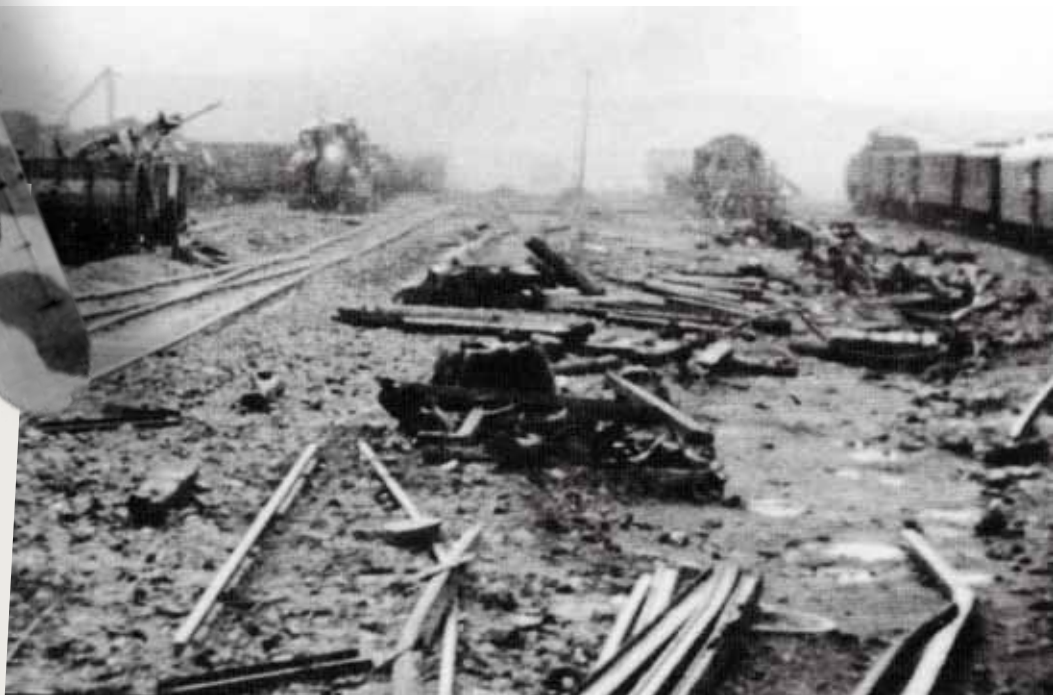
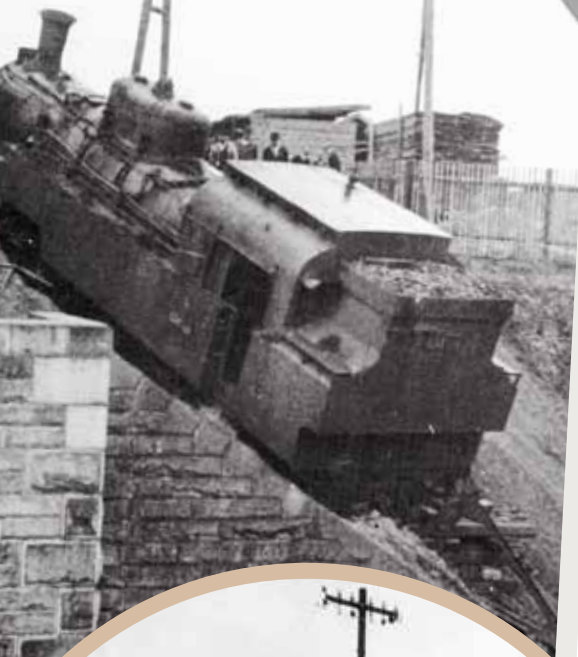
Josef Holec | Foto: repro Práce je čest! Plzeň a Škodovka za protektorátu, Canadian Military Museum

Plzeň byla za druhé světové války hospodářsky významným centrem Hitlerovy Třetí říše. Škodovy závody, tehdy součást koncernu Reichswerke Hermann Göring, vyráběly pro Wehrmacht tanky, děla i munici a nedaleký železniční uzel byl pro export na frontu přímo strategicky významný. To si velmi dobře uvědo-

movali i Spojenci, neboť na Plzeň v posledních letech války podnikli řadu náletů. Ovšem ten z noci ze 16. na 17. dubna 1945, namířený na Škodovku a ranžír, byl bezpochyby nejničivější.

Ještě za tmy vzlétlo ze základny v Anglii 233 bombardérů Lancaster a 11 víceúčelových bojových letounů Mosquito 5. skupiny Royal Air Force (RAF), aby dvě minuty před čtvrtou hodinou ranní dorazily nad západočeskou metropolí. Hlavnímu svazu předcházel průlet lehčích

strojů, který shodil kovové proužky pro zmatení nepřátelských radarů a značkařů označujících cíle světelnými pumami. A protože letecký útok začal od severu, významným orientačním bodem se staly Bolevecké rybníky. Poté následovala bezmála dvacetiminutová apokalypsa. Němci, byť vybaveni protiletadlovými kanóny, se zmohli na pramalý odpor. Budiž důkazem, že



šího problému – technika byla přes sebe zpřeházená anebo skončila v krátkých vzniklých explozích. Zdevastováno bylo za pár minut přes sto lokomotiv, dva tisíce vozů naložených převážně vojenským materiálem a asi padesát kilometrů kolejí. Velkým „majstrštykem“ byla i likvidace muničního vlaku, který do Plzně přijel navečer 16. dubna a drážní zaměstnanci jej nestihli odsunout. Po zásahu mohutně explodoval.

Dodnes na dny po náletu vzpomíná i osmdesátiletý plzeňský rodák František Příbáň. „Koleje byly spletené do sebe. Ranžír byl rozsekáný na padrť. V jednom vlaku byly zásoby potravin, tak jsme si těsně před koncem války došli s maminkou pro konzervy,“ směje se dnes pan Příbáň. „Lidi tam běhalo samozřejmě více.“ Hledání jídla zastavil až ozbrojený muž s trikolorou na brigadýr-

ce. Na malého Františka a jeho maminku křičel, aby se raději schovali doma. Že prý je konec války. „Už byly hlášky, že se blíží Američané. Lidi měli radost, že se válka chýlí ke konci,“ říká pamětník. Maminka Příbáňová ale domů neprchala, konzervy nechala konzervami, popadla malého synka a okolo pivovaru spěchala k náměstí Republiky. „Zapomněla ale, že Němci ještě střílí. To už ale do centra najížděli Američané, rozmístili se a jeden kulomet na jeepu zlikvidoval kulometné hnízdo ve věži katedrály sv. Bartoloměje, ze kterého Němci na Američany stříleli.“ Plzeň byla osvobozena ráno 6. května 1945.

Smrt našli v průchodu

Ale zpět k náletu. Silně utrpěly nástupiště, puma proletěla i kopulí hlavního nádraží. Zcela zdevastováno bylo nedaleké lokomotivní depo a bezpečet drážních budov. Pumy, které dopadly do odbavovací haly, zasáhly i výstupní tunely, v té době předělané na kryty. A i když se mohlo německé vedení dráhy snažit sebevíc, v uzlu, jímž každý měsíc projelo 370 vojenských transportů, byl provoz až do konce války naštěstí zastaven. Bombardéry tehdy shodily bezmála 900 tun trhavých i zápalných bomb.

Smrtonosný náklad letěl z pumovnic ze zhruba čtyřkilometrové výšky. Na nádraží i v okolí zahynulo přes šest stovek osob, z nichž většina byli němečtí vojáci anebo uprchlíci. Smrt našli v zasažených průchodech. V okolí cílového pásma bylo vybombardováno i několik obytných domů.

Několik náletů na Plzeň a její Škodovy závody byly po únoru 1948 relativně ožehavým tématem. Propaganda se snažila veřejnosti, ale i západním zemím vsugerovat, že tyto útoky byly naprosto zbytečné. Argumentovala především tím, že Spojenci chtěli nenávratně poškodit hospodářství a těžký průmysl socialistického Československa. To už je ale jiný příběh. ○

Autor děkuje za laskavou spolupráci Zápaadočeskému muzeu v Plzni a za poskytnutí fotografií Zdeňku Roučkovi, autoru knihy Práce je čest! Plzeň a Škodovka za protektorátu.

17. DUBNA 1945

Do historie zápaadočeského města se ten den zapsal černým písmem. Nálet na Plzeň z noci na 17. dubna 1945 byl pro civilní obyvatelstvo tragický. Sirény ohlásily letecký poplach kolem čtvrté ranní. Následovala dvacetiminutová ofenziva Spojenců, která měla za následek naprostou destrukci. Cílem se stal plzeňský železniční uzel a Škodovka. Během té kritické chvíle shodily bombardéry typu Lancaster 891 tun bomb a 5 tun zápalných bomb. Zničeny byly desítky kilometrů kolejí, tisíce vagonů, 80 lokomotiv, nádražní depo a řada dalších budov. Běsnění nezůstalo ušetřeno ani samotné nádraží, kam dopadly dvě bomby. Jedna pohnula obrovskou kopulí nádražní budovy a druhá propadla až do nádražního krytu, kde zahynulo 350 železničářů a cestujících. Zásah dostal i právě projíždějící vlak s municí, který okamžitě explodoval. Přesný počet obětí se nikdy nepodařilo zjistit.

bombardéry Bomber Command RAF zpátky na Britské ostrovy doletěly s naprostým minimem poškození.

Vzpomínky na konzervy

Pumy z více než dvou stovek britských Lancasterů udělaly z nádraží a přilehlého ranžíru kotel kovového šrotu smíchaného se zeminou. Zdemolována byla veškerá technika určená na frontu. Tu trčely kolejnice do vzduchu, jinde byly alespoň vytržené či prohnuté. Tlakové vlny i výbuchy rozmetaly kolejová vozidla bez sebemen-

Vodáci

František Tylšar

Před jízdou vlaku je potřeba udělat spoustu věcí. Zkontrolovat soupravu, sepsat vlakovou dokumentaci, vyzkoušet brzdu a nakonec včas stát před soupravou, abychom byli k dispozici přicházejícím cestujícím.

Někdy je to ale trochu jinak. Přijedete jedním vlakem (například zpožděným) a za dvě, tři minuty se jede dalším vlakem dál. Všechny potřebné přípravy jsou již hotovy, a tak v rychlosti odložíte pomůcky do služebního oddílu, a jede se. Právě tak to bylo i dne, kdy se stal tento příběh.

Sotva jsem se chytl madla na konci vlaku, už dával píšťalkou strojvedoucí pokyn k odjezdu. Zkontroloval jsem, zda nikdo nedobíhá, zeleným terčíkem jsem potvrdil svůj souhlas a vlak se rozjel.

Naše trať vede podle překrásné řeky, a proto jsem se ještě před příjezdem do nejbližší stanice „prorazítkoval“ až ke skupině vodáků. A jak asi tušíte, vodáci, ač by to podle jména bylo logické, nepijí vodu. Po té se pouze plaví. Zato alkoholu vypijí jako průměrný Rus či Dán. Tato skupina nebyla výjimkou.

Dalším nepsaným zákonem je skutečnost, že na větu: „Dobrý den, jízdenky prosím“ odpovídá celá parta úsměvem a slovem: „Nemáme“. Je to rituál, který lze řešit mnoha způsoby. Znam kolegu, kterému okamžitě stoupne tlak jako voda při povodni a do nejbližší stanice dokáže situaci natolik vyhrotit, že vodáci musejí vlak opustit. Mně se spíš osvědčilo na jejich hru přistoupit a nerozčílovat se. Proto jsem dělal, že větu neslyším, a šel pomalým krokem dát další „odjezd“.

Zabralo to. Ještě ve chvíli, kdy jsem sledoval mizející peron, se za mými zády ozvalo: „My jízdenku máme, já jen žertoval.“ A pravdu. Jízdenka byla v pořádku. Poděkoval jsem a situaci uzavřel svojí oblíbenou hláškou: „Vy jste vedoucí zájezdu? Gratuluji.“ To vždy zabere.

Oslovíte-li člověka jako šéfa, zalichotí mu to a je váš. Tím ale také získáte autoritu celé skupiny. Nevím proč, ale funguje to.

Bohužel to nezabrání dalšímu jevu, který je u vodáků v průběhu cesty stále zřetelnější. Přímo úměrně k ujeté vzdálenosti stoupá i množství alkoholu ve vodácké krvi.



Vyšší koncentrace se většinou ohlásí hučební produkcí. V tomto případě to ale nebyla kytara ani garmoška, natožpak silné hlasy vodáků, ale hudba se začala šířit z kazeťáku. A samé retro pecky v originále. „Katušu“ vystřídala píseň „Dobrý den, majore Gagarine“ a došlo i na „Internacionálu“.

Procházel jsem okolo nich po každém zastavení, abych se ujistil, že jejich produkce neobtěžuje ostatní cestující. Vždy, když jsem se blížil, ozvala se provokační hláška: „Pozor, průvodčí“, kterou jsem úspěšně ignoroval.

Procenta vodky dva cestovatele unavila natolik, že si ustlali ke spánku na zemi mezi se-

dadly. O zastávku dál se jeden z nich probral z polospánku, ztratil orientaci, vyskočil na peron, a místo obvyklého smíchu a návratu zpět do vlaku se rozběhl přes louku směrem k lesu.

Nikdo ho nevolal, nikomu nescházal, tak jsme jeli dál. Zbýval už jen poslední úsek do stanice, kde se nachází vodácká základna s půjčovnou lodí. Potom vystoupí a ve vlaku bude klid.

Ve stanici jsme zastavili za pár minut. V tom se ozvalo: „Kde je Vojta?“ „Myslíte toho v klobouku a v maskáčích?“ zeptal jsem se pro změnu já.

„Jo, toho.“ „Tak ten vystoupil o stanici dříve a utíkal někam k lesu,“ informoval jsem vedoucího. A přestože moje odpověď asi nebyla taková, jakou očekával, uklidnila ho. Možná z ní lihem nasáklý mozek zaznamenal jen to slovo „vystoupil“.

Začali pomalíčku sbírat bágly a sunuli se ke dveřím. To už výpravčí na peroně nervózně přešlapoval. Gestem jsem mu naznačil, že ještě jeden. Ten, kterého kamarádi už dvě minuty budili na podlaze. Na pomoc jim do vlaku přispěchali další dva. Společně ho dovedli až ke dveřím, kde se jim vysmekl a znovu skončil na podlaze. Při pádu se ho jeden snažil zachytit a při tom mu vypadla litrová láhev vodky z ruky. Zvuk tříštění skla a vůně ruských pláň svědčily o maléru.

V tom to už jeden nevydržel a se slovy: „Ku**a, vstávej, Pepane!“ mu dal jednu přes hubu. A stal se zázrak. Pepan, podobně jako kdysi Lazar, vstal a klátivě vyšel z vlaku. Kamarádi se ještě snažili posbírat ty největší střepty, ale to už jsem je raději hnal ven s prosbou, aby „Pepana“ dobře drželi, až se budeme rozjíždět.

Ve voze to smrdělo jako v páleníci. Otevřel jsem tedy všechna okna, podlahu vytřel papírovými ručníky a byl rád, že vše nakonec dobře dopadlo. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Desítkám tratí hrozí omezení rychlosti, někde i na 10 km/h

Vlaky na mnoha místech příští rok výrazně zpomalí. Snížení maximální dovolené rychlosti od příštího roku na 30 kilometrů v hodině na trase z Vysočan do Horních Počernic, z Velvar do Kralup nebo na 20 km/h v případě trati mezi Kolínem a Ledečkem navíc mohou tvrdě dopadnout na systém pražské integrované dopravy. Omezení rychlosti navrhla SŽDC v takzvaném Prohlášení o dráze. Důvodem byly podle státního správce kolejí nedostatečné investice do údržby těchto tratí. Primátorka Adriana Krnáčová a hejtmanka Středočeského kraje Jaroslava Pokorná Jermanová kvůli tomu napsaly stížnost ministru dopravy Danu Ťokovi. Vyzývají ho, aby věc pomohl vyřešit hned na začátku dubna, kdy dopravci začínají pracovat na sestavování jízdního řádu pro příští rok. Kvůli zanedbané údržbě kolejí se rychlostní omezení od příštího roku dotkne zhruba 250 kilometrů tratí v okolí hlavního města. MF Dnes 10. 4. 2018

Plošné slevy pro mládež a seniory se odkládají, platit začnou v září

Asociace krajů vyzvala vládu, aby odložila start plošných slev pro mládež a seniory. Ty by místo 10. června měly začít platit až od 1. září. Usnesení schválila dopravní komise Asociace krajů během videokonference. Účastníci se jí i zástupci ministerstva dopravy. To už na počátku týdne uvedlo, že s regionálními organizátory jedná. „Hlavním důvodem jsou obavy, že systém nebude technicky od června fungovat,“ řekl liberecký hejtmán a předseda komise pro dopravu Asociace krajů Martin Půta. Pro kraje a dopravce to znamená kompletně předělat ceníky a také smlouvy. Na část cestujících by dopravní firmy měly dostávat kromě krajských peněz ještě kompenzace od státu. Proti červnovému termínu se ozvala už minulý týden Česká asociace organizátorů veřejné dopravy, podle níž je čas na zavedení slev příliš krátký. Necelé dva měsíce před startem není hotová ani vyhláška, která má upravit pravidla pro takové slevy. DENÍKY 23. 4. 2018

České dráhy si hodlají pronajmout 15 lokomotiv s rychlostí 160 km/h

České dráhy si chtějí na příštích pět let pronajmout 15 lokomotiv s rychlostí 160 kilometrů v hodině. Zakázka, která počítá i se servisem, má odhadovanou hodnotu 1,1 miliardy korun. Nové lokomotivy mají nahradit stroje řad 362 a 371. Na rozdíl od podobné soutěže na lokomotivy pro vlaky do Berlína a Hamburku, kde podmínkou byla rychlost 200 kilometrů v hodině, teď stačí rychlost 160 km/h. To je stávající maximum železnice. Pronájem má překlenout období, než si dopravce pořídí vlastní nové stroje. S těmi se počítá hlavně na vnitrostátní spoje. „České dráhy potřebují pořídit až 60 nových elektrických lokomotiv s maximální rychlostí až 200 km/h. Jejich zajištění si ovšem vyžádá delší období. Po přechodnou dobu proto využijeme pronájem moderních elektrických lokomotiv, který nabízí operativní řešení provozních potřeb,“ řekl člen představenstva odpovědný za techniku a majetek Miroslav Kupec. ČTK 18. 4. 2018



ŠVÝCARSKO – léto v Bernských Alpách

Čtyři dny v Bernských Alpách pod vrcholy Eiger, Mönch a Jungfrau, dále městečko Brienz ležící u stejnojmenného jezera, Trümmelbašské vodopády, průsmyk velkého svatého Bernarda a hlavní město Švýcarska, Bern, jehož historické jádro je zapsáno na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO.

Termín zájezdu je 31. 7.–5. 8. 2018. Cena 6 490 Kč zahrnuje 4x místenku, 3x nocleh se snídaní, služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou dopravu, místní dopravu – lanovky, lodě, autobus, případnou úschovu zavazadel a pojištění, za příplatek jsou lehátka T6 (T4) Wien-Zürich-Wien.

Bližší info na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 053, K. Štěchová.

NABÍDKA PRO SENIORY CHORVATSKO – DRVENIK

Hotely: Zagreb, Plaža, Aroma Botanika 2–4 lůžkové pokoje a apartmány

Termín zájezdu je 16. 9.–25. 9. 2018 autobusem 10 dní s polopenzí

Cena 5 200 Kč dospělí, dítě 3–12 let 4 100 Kč (ceny jsou dotované pro zaměstnance a důchodce skupiny ČD, Cargo a SŽDC).

Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí s polopenzí, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 052, H. Fagulová.



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

Dopravní vzdělávací institut aktuálně nabízí volnou pracovní pozici

Dopravní lektor

Lektor pro školení všeobecných, dopravních a technických předpisů

Pracovní poměr: plný úvazek

Lokalita práce: Regionální centrum vzdělávání Plzeň – školící obvod Plzeň, Klatovy, Domažlice, Protivín

Pracovní náplň: výuka a vyhotovování podkladů pro výuku

Pracovní doba: pružná

Požadujeme: nejméně ÚSO s maturitní zkouškou, odbornou zkoušku D-07 (výpravčí) s minimální praxí pět let v oboru, spolehlivost, aktivitu, časovou flexibilitu, dobré vyjadřovací schopnosti slovem i písmem, znalost práce na PC (OS Windows, MS Office – Word, Excel, PowerPoint). Znalosti NJ slovem i písmem výhodou.

Nabízíme: příjemný kolektiv a zázemí stabilní společnosti, 6 týdnů dovolené, příspěvek na stravování a penzijní připojištění a odpovídající platové ohodnocení

V případě zájmu zašlete strukturovaný životopis na sek@dvi.cz, případně kontaktujte přímo vedoucí RCV Plzeň paní Janu Zádamskou – tel. 724 259 995.



 Člen Skupiny ČD




28. a 29. dubna 2018

Stříbrným šípem a Hurvínkem do Musea Rosice nad Labem

O víkendu 28. a 29. dubna se můžete svést na zahájení 18. sezony Musea Rosice nad Labem historickými vlaky. V sobotu odjíždí v 9:16 hodin z pražského hlavního nádraží motorový vůz Stříbrný šíp (M 260.001) a přes Kolín a pardubické hlavní nádraží vás doveze za dvě hodiny do Pardubic-Rosic n. L. Zpět do Prahy se vydá v 16:17 hodin. Během soboty Stříbrný šíp uskuteční ještě dvě jízdy tam i zpět po trase Pardubice-Rosice n. L. – Chrudim – Slatiňany. Poslední dubnový víkend bude mezi Pardubicemi, Rosicemi n. L. a Slatiňany jezdit také motorový vůz Hurvínek (M 131.1133). V muzeu železniční a městské hromadné dopravy v Rosicích n. L. je pro návštěvníky připraven bohatý program včetně komentovaných prohlídek nejstaršího motorového vozu u nás (M 120.206). K vidění bude také výstava 100 let moderní české železnice. Více informací na www.pshzd.cz a www.cd.cz/nostalgie.

Nejbližší železniční stanice: Pardubice-Rosice nad Labem ad.



1. května 2018

Vlakem do vojenského prostoru Libavá

I letos se koná tradiční cyklo-turistická akce Bílý kámen. Za poznáním zajímavých míst jinak celoročně uzavřeného vojenského prostoru Libavá se můžete vypravit z olomouckého hlavního nádraží vlakem, který odjíždí v 8:35 hodin. Souprava nabídne 256 míst k sezení a přepraví až 108 jízdních kol. Pokud vystoupíte v Hrubé Vodě-Smilově a Jívové nebo ve stanici Domašov nad Bystřicí, máte povolené vstupy do vojenského újezdu na dosah ruky. Více na www.cd.cz/zazitky nebo www.akcebilykamen.cz.

Nejbližší železniční stanice:

Olomouc hl. n./Jívová/Domašov n. B./Moravský Beroun ad.



27. až 29. dubna 2018

Přijďte do Kuksu na zahradnické trhy

Chystáte se do Kuksu na zahradnické trhy? Vlak je ideální volbou, jak se na akci dopravit. Zastávka se nachází na dohled baroknímu areálu a o víkendu 28. a 29. dubna budou v Kuksu mimořádně zastavovat vlaky, které jindy zastávkou jen projíždějí. V sobotu jsou navíc zavedeny pro návštěvníky i další spoje. Jejich přehled najdete na www.cd.cz/zazitky. Zahradnické trhy nabídnou široký sortiment balkonových i zahradních rostlin, ovocných stromků, skalniček, kaktusů a doplňkového zboží. Připraveny jsou také přednášky odborníků.

Nejbližší železniční zastávka:

Kuks



12. května 2018

Středočeský železniční den v Mladé Boleslavi

Druhou sobotu v květnu se v Mladé Boleslavi koná Středočeský železniční den. Na mlado-boleslavském hlavním nádraží si můžete prohlédnout výstavu vozidel, pro nejmenší bude přichystán Dětský vůz a také Kinematovlak. Moderní motorová jednotka RegioShark vás doveze do areálu automobilky Škoda a parními vlaky s historickými vozy se lze vydat například do Dolního Bousova. Mladoboleslavský železniční spolek bude organizovat několik jízd z hlavního nádraží do areálu cukrovary Dobruška s prohlídkou muzea. Pro více info navštivte stránky www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:

Mladá Boleslav hl. n.

Foto: Petr Týšar, Dreamstime.com, archiv ČD

Železničář

VIDAVATEL: České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
 web: zeleznicar.cd.cz | **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.
VIDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTŮJÍ: 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