

Železničář

24. KVĚTNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



11

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Co čeká cestující v největším tuzemském regionu a jak v něm postupuje integrace? Nejen na to odpovídal ředitel ROC ČD v Praze **Jakub Goliáš**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Zákazníci ČD se budou moci do konce příštího roku připojit k internetu v dalších více než třech stovkách vozů pomocí služby **ČD Wi-Fi**.

11–13 TÉMA

Dvoupodlažní osobní vozy mají v Německu tradici. V případě západního Německa však cesta k těmto vlakům nebyla úplně jednoduchá.

18–19 CESTOPIS

Cestovat po **Myanmaru** lze mnoha způsoby, různou rychlostí a také s rozdílným pohodlím. Záleží na časových možnostech i na financích.



DOPIS PŘEDSEDOVI PŘEDSTAVENSTVA

Vážený pane předsedo,

touto cestou Vám chceme poděkovat za Vaši přízeň při řešení nezaměstnanosti a za spolupráci s Asociací romských podnikatelů a spolků ČR. Děkujeme, že některé z našich členských firem ČD poptávají do výběrových řízení. Díky Vám jsme se mohli stát jedinými sponzory prvního mezinárodního dne Romů v historii Ostravy, kterého se zúčastnilo 5 000 lidí. Tento den organizovalo Hnutí mladých romských studentů a byl sponzorován výhradně Asociací, a to bez jakýchkoliv dalších dotací nebo grantů. Hnutí mladých romských studentů bylo založeno jako první v ČR rovněž s podporou Asociace romských podnikatelů a spolků ČR a dělá osvětu na základních a středních školách. Jedině vzdělání Romové dokáží změnit pozici Romů v ČR. Chceme, aby se naše děti vzdělávaly, pracovaly a byly plátcí daně. Aby si mladí Romové plnili sny a cíle, musí rodiče pracovat.

Asociace romských podnikatelů a spolků ČR,
Prezident Vladimír Leško

Pozor na prolongace

Už jen několik dní zbývá do konce období, v němž je možné prodloužit platnost zaměstnaneckých jízdních výhod Českých drah, tzv. režijek. Prolongace letos netradičně probíhá v květnu a trvá pouze měsíc (od 1. 5. do 31. 5.). Prolongační částka pro rok 2018 platí do 8. 12. 2018, tedy do doby počátku jízdního řádu 2018/2019.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Lokomotiva 555.0153 patřící klubu KHKD bývá častým hostem železničního muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka. Více se o historii těchto strojů dočtete na stránkách 20–21 v rubrice Historie.



Nulkový Albatros v Brně Obřanech vyráží směrem k Vysočině. Na pozadí mezitím Kremák 534.0 s nákladním vlakem odbočuje k České Třebové.

50. léta ve znamení vrcholu parní trakce

Petr Slonek | foto: sbírka Roman Jeschke

Rostoucí nároky železnice spolu s rozvojem průmyslu vedly po druhé světové válce k potřebě pořízení výkonných lokomotiv. V případě nákladní dopravy po roce 1945 k nevykonnějším patřily stroje 534.0 a 555.0. Ty však přestávaly vyhovovat, a proto se řešila jejich náhrada. Tou se stal Štokr, lokomotiva řady 556.0. Společně s rychlíkovými stroji Papoušek a Albatros, tedy řadami 477.0 a 498.1, patřil k vrcholům výroby parních lokomotiv v Československu. Sekundovala jim ještě Šlechtična řady 475.1 vyráběná v letech 1947–1950 Škodovými závody v Plzni.

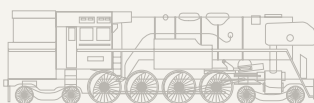
Vývoj Štokrů se datuje na konec 40. let a rozjezd výroby nebyl vůbec jednoduchý. Zkraje chyběly tendry. První dokončená lokomotiva tak absolvovala ve Škodovce tovární zkoušku až 6. března 1952. Pro běžný provoz byl dodán stroj 556.020 a vyzkoušen 13. června téhož roku. Poslední Štokr vyjel z Plzně v květnu 1958, nesl inventární číslo 510 a řada 556.0 tak

dosáhla největšího počtu vyrobených kusů pro ČSD. Dodnes drží absolutní rekord za přepravu uhlénoho vlaku o hmotnosti více než 8 tisíc tun. Štokr v 50. letech zastíňoval výkony v nákladní dopravě nastupující motorovou a elektrickou trakci.

V osobní dopravě sehrál výraznou roli Albatros 498.0. Šlo o první poválečnou rychlíkovou lokomotivu v ČSR. Vznikala v letech 1946–1947 ve Škodových závodech v Plzni. Všechny 40 kusů bylo určeno pro těžké rychlíky na hlavních tratích. Na ni navázala řada 498.1, již se v roce 1954 vyrobilo 15 exemplářů. Stroje zaměřily na rychlíky na hlavní trati Praha – Bratislava, do elektrifikace také na štace Bratislava – Košice či Žilina – Bohumín.

Důležité místo mezi parními stroji měla i lokomotiva řady 477.0 zvaná Papoušek. Vyráběla se v letech 1951–1952 a 1955 v ČKD ve dvou sériích. Jednalo se o tendrovku určenou pro rychlou osobní dopravu na předměstských tratích a také pro dopravu rychlíků.

Parní trakci začal zvonit umíráček s postupným nástupem elektrické a motorové trakce koncem 60. let, kdy se začala přesouvat na vedlejší trati. Definitivní konec parního provozu v Československu nastal v roce 1981. ○



Vážení čtenáři,

bezpečnosti a také prevenci rizikového chování se České dráhy věnují dlouhodobě a velice intenzivně. I díky tomu její úroveň na tuzemské železnici v posledních letech výrazně vzrostla. Národní dopravce si například už několik let na ochranu majetku a cestujících objednávaly služby bezpečnostní agentury. A od chvíle, kdy začali „černí šerifové“ působit ve vlacích či objektech ČD, se snížila intenzita trestné činnosti řádově o desítky procent. Bezpečnostní postupy jsou samozřejmě propracované do detailu.

Samostatnou kapitolou jsou přepravy problémových sportovních, zejména fotbalových fanoušků. V průběhu dubna se sešli zástupci jednotlivých ředitelství Policie ČR se členem představenstva ČD odpovědným za úsek osobní dopavy Michalem Štěpánem a bezpečnostním ředitelem ČD Otou Zachariášem. Společně vyhodnotili dosavadní spolupráci národního dopravce a pořádkových policejních složek a zároveň řešili spolupráci do budoucna. Doprava skupiny rowdies totiž přináší vždy potřebu určitých bezpečnostních opatření. České dráhy v mnoha případech posilují vlakové soupravy o vozy vyhrazené jen pro tyto fandky, čímž odpadá například riziko obtěžování ostatních cestujících anebo střet s umírněnými fanoušky soupeře.

A aby nezůstalo jen u teorie, nedávno se v plzeňském Depu kolejových vozidel uskutečnil nácvik zásahu při narušení veřejného pořádku. Konkrétně se jednalo o zvládnutí davu agresivních sportovních fanoušků, jejich zajištění a vyvedení ven z vlaku. Akce se zúčastnila pořádková jednotka a její kolegyně z německého Bayreuthu. Šlo o součást týdenního mezinárodního soustředění, kdy kromě zásahu ve vlaku policisté nacvičovali záchranu osob při živelních katastrofách z vody anebo zajištění pořádku při demonstracích.

O tom, že bezpečnost cestujících nebereme na lehkou váhu, zvláště v dnešní době plné násilí a terorismu, svědčí i další dvě cvičení. Jedno se odehrálo v polovině května v Chabařovicích. Šlo o simulovaný teroristický útok tří mužů na soupravu včetně následného výbuchu vlaku. Několik desítek záchranářů spolu s hasiči Ústeckého kraje, SŽDC i dobrovolnými sbory nacvičovali obtížný zásah při této události. Byť si samozřejmě nikdo z nás nepřeje, aby taková situace vůbec nastala, je dobré se na eventuální hrozbu dobře připravit. A toho se dosáhne právě jen díky poctivému tréninku.

To je i případ druhého cvičení na železniční trati mezi Semily a Železným Brodem. Jednotky Integrovaného záchranného systému zde v polovině května nacvičovaly zákrok u vykolejeného vlaku s oběťmi a těžce zraněnými pasažéry.

Kromě všech těchto zmíněných aktivit stejně jako v předchozích letech i letos pokračují osvětové projekty zaměřené na prevenci. Tím nejznámějším je Preventivní vlak bezpečné železnice, který letos svou pouť zahájil v severních Čechách, konkrétně v Mostě. Za deset let trvání jej navštívilo už dvacet tisíc žáků a studentů z více než čtyřiceti měst České republiky.

Každoroční statistiky nehod jsou pro ČD stále silným impulzem pokračovat právě v aktivitách v oblasti prevence. Z praxe víme, že většina nehod vzniká zcela zbytečně, ve většině případů nekázní, riskováním a podceněním situace na straně řidičů a chodců. A také že k nejohroženějším patří věková skupina mladých mezi 14 a 19 lety. Aktivně a především soustavně se proto snažíme apelovat na děti a mládež. Ukazujeme přímo v prostředí železnice, že je nutné respektovat zákon a dodržovat základní pravidla bezpečného chování.

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
Koňistní 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+



Nepřehlédnutelným znakem Papoušků byl velký reflektor na dýmních dvířkách.



Výkonné Štokry se staly jedním ze symbolů hnutí těžkotonážníků.



Jiří Jeřeta

ředitel Odboru obchodu osobní dopavy

Poláci vyzkoušeli na Moravě své Pendolino řady ED 250

Jeden vlak z flotily polských Pendolin společnosti PKP Intercity se podrobil 14. a 15. května první zkoušce, nezbytné pro získání schválení pro provoz na území České republiky. Elektrická jednotka řady ED 250 z produkce firmy Alstom byla nejprve dopravena v neděli 13. května z polských Zebrzydowic do Bohumína českou lokomotivou 163.048. Následující den se podrobila v bohumínském depu stacionárnímu odzkoušení a seřízení některých zařízení. Samotné dvě zkušební jízdy se odehrály v úterý 15. května v úseku Bohumín – Polom a zpět. Hlavním účelem bylo nejen ověření spolupráce sběračů vozidla s trakčním vedením, ale také se zabezpečovacím zařízením používaným na našich tratích. Zkoušky zajišťovala svými zaměstnanci firma Alstom ve spolupráci s pracovníky vybrané právnické osoby. Služeb polského a českého národního dopravce využil Alstom pouze k přepravě jednotky z Varšavy do Bohumína a zpět včetně českého „pilota“ se znalostí traťových poměrů při zkušebních jízdách. (mah)



Nádraží v Berouně se proměnilo ve staveniště

Cestující Českých drah musí v Berouně stále počítat s omezením. Správa železniční dopravní cesty tu totiž opravuje koleje sudé skupiny včetně přilehlých nástupišť s podchody, přístřešky a navazující střední zhlaví včetně hlavní sudé koleje. Znamená to, že vlaky už nejezdí na první a druhé nástupiště, uzavřený je i podchod. Nyní už nejsou v místě ani koleje. Pro cestující jsou dále od výpravní budovy zřízená provizorní nástupiště, příchod k nim je možný přímo plotovým koridorem z haly. Následný přechod přes koleje je řízen zaměstnancem SŽDC. Na konci září začne další, více než dvouměsíční etapa stavby. Dělníci opraví obě zhlaví liché skupiny kolejí a dokončí rekonstrukci větší části 3. nástupišť s podchody a zastřešením. Na konci roku budou funkční nová nástupiště 1 až 3 včetně podchodu, výtahů, zastřešení, osvětlení, rozhlasu a informačního systému. Konec stavebních prací je plánován na říjen 2019. Rekonstrukce haly není předmětem stavby a aktuálně se řeší projektové práce na její rekonstrukci. Oprava stanice je součástí stavby traťového úseku z Berouna do Králova Dvora za více než dvě miliardy korun. (hol)



Sofistikovaný stroj umí posunovat celé soupravy

Čerstvou novinkou na brněnském odstavném nádraží je německé posunovací zařízení Zagro – Maxi, které zrychluje posun se soupravami na správkových kolejích, při přístavbě na prohlížečím jámu. Plně nahrazuje lokomotivu se strojvedoucím. Zagro může bez problému obsluhovat proškolení kterýkoli zaměstnanec s odpovídající kvalifikací a zdravotní způsobilostí. Tento sofistikovaný univerzální přístroj dokáže jezdit jak po kolejích, tak i po zpevněném povrchu a utáhne po rovině až 400 tun. Na brněnském odstavném nádraží, kde je spád okolo dvou promile, uvede do pohybu rychlostí chůze bez problému zátěž okolo 250 tun, což představuje soupravu až pěti osobních vozů. Zagro je vybaven automatickým spřáhlem, což zjednodušuje spojování a rozpojování se soupravou. Pohyb stroje řídí obsluha ovládací páčkou akcelerace. Základním bezpečnostním prvkem je, že při jejím uvolnění stroj samočinně zabrzdí pomocí hydraulických brzd sebe i celou soupravu. (mah)





Půjčovny ČD Bike v jižních Čechách se těší velké oblibě

Jihočeské půjčovny kol Českých drah ČD Bike zažívají už zkraje sezony boom. Ve všech stanicích a zastávkách, kde si je možné za úplatu bicykl či koloběžku vypůjčit, RP ZAP České Budějovice jen v dubnu evidoval 162 půjčených kol, oproti loňským 87. Kromě toho některé půjčovny rozšířily počty strojů, mnohdy i o stále oblíbenější elektrokola. Českobudějovický manažer Zákaznického personálu ČD Jaromír Půta zmínil, že například nově byla otevřena cyklopůjčovna ve stanici České Budějovice, České Velenice, Plzeň, Železná Ruda město a Vyšší Brod klášter. Dostatečná kapacita je připravena i v oblíbené Třeboni, Třeboni lázních nebo Jindřichově Hradci. Vedení Českých drah předpokládá, že intenzita půjčování s příchodem léta ještě poroste.

Pokud si půjčíte kolo v půjčovně ČD Bike, nemáte žádné náklady na přepravu kola do místa výletu, kolo můžete zdarma uschovat ve vybraných úschovných zavazadel ČD a většinou ho můžete vrátit i v jiné destinaci. Bicykly je možné i rezervovat. (hol)



Lidé v Nezvěsticích si připomněli tragicky zesnulou železničářku

Pietním aktem vzpomenu v sobotu 12. května obyvatelé Nezvěstic na Plzeňsku památky tragicky zesnulé jedenadvacetileté železničářky Marie Vršecké a dalších zaměstnanců drah, kteří zemřeli v závěru druhé světové války při hloubkových náletech spojeneckých letounů. Symbolicky, v čase 19:45, představili zástupci obce, Odborového sdružení železničářů a Správy železniční dopravní cesty pamětní desku na výpravní budově. Zazpomínat na slečnu Vršeckou přišli nejen její rodinní příslušníci, ale i dalších několik stovek obyvatel obce. České dráhy na akci zapůjčily historický osobní vůz řady Ci, ve kterém si mohli lidé prohlédnout výstavu fotografií pořízených po náletech anebo exponáty z válečné doby. Na závěr večera bylo přichystáno divadelní představení na motivy novely Ostře sledované vlaky. (hol)



SŽDC slíbila postupné odstraňování pomalých jízd

Řešení neutěšeného stavu na některých tratích ve Středočeském kraji a snaha kraje posílit vlakovou dopravu na páteřních linkách v okolí Prahy byly hlavními tématy dalšího setkání u kulatých stolů projektu Železniční doprava pro kraje. Tentokrát se diskuse zúčastnili zástupci krajů Jihočeského, Plzeňského a také klíčových objednatelů – kraje Středočeského a hlavního města Prahy. Generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda uvedl, že správce infrastruktury ještě letos sníží počet pomalých jízd a provozních omezení nejméně o 65 procent oproti výchozímu stavu v závěru roku 2017. SŽDC rovněž představila projekty modernizace infrastruktury. Člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopavy Michal Štěpán přislíbil maximální vstřícnost k požadavkům jednotlivých krajů na nová vozidla. Upozornil ale, že pořídit nová vozidla trvá minimálně dva roky od uzavření kontraktu s výrobcem a ČD mohou celý proces spustit až na základě konkrétní dohody s krajem. Celý projekt společně pořádají ČD a SŽDC. (red)



Patnáctá sezona Kinematovlaku začala ve Zlíně

Osmapadesátý ročník mezinárodního filmového festivalu pro děti a mládež byl zahájen tradičním Kinematovlakem. Ten byl slavnostně vypraven v úterý 15. května ředitelkami zlínského Regionálního obchodního centra ČD Lenkou Hrdinovou a filmového festivalu Jarmilou Záhorovou, společně se zlínským primátorem Miroslavem Adámkem. Ve spolupráci národní dopravy a ČD Cargo se letošní Kinematovlak vydal z „města obuvi“ přes Hodonín a Znojmo do východních Čech a také Turnova a Liberce, aby cestu ukončil v Mladé Boleslavi. První projekce pro děti a mládež byla spuštěna ve stanici Zlín střed již 14. května. Vlak, který se skládá také z historického vagonu s výstavou o dějinách železnice a dětské herny – vláčku hráčku, dojde do cíle 31. května, kde zůstane ještě následující den. Letos se nejmenší návštěvníci kina na kolejích mohou těšit například na Krtkova dobrodružství či na Macha a Šebestovu. (mah)

Integrace funguje na většině území kraje

Železniční infrastruktura v Praze a okolí je pro současné provozní požadavky poddimenzovaná, míní ředitel Regionálního obchodního centra ČD (ROC) Jakub Goliáš. Působí to problémy zvláště v době, kdy cestujících v příměstské i dálkové dopravě razantně přibývá. Co čeká cestující Českých drah v největším tuzemském regionu a jak postupuje integrace?

Josef Holec | Foto: Jan Chaloupka

Vlaky ČD musí jezdit po ne vždy kvalitních tratích. Kde máte největší problémy?

Ve Středočeském kraji jsou trati vesměs poddimenzované a mnohdy na hraně své životnosti. Největší problémy přetrvávají na regionálních tratích, ty však mají nemalý význam pro zajištění dopravní obslužnosti. Mluvím o oblasti Horního Posázaví, tedy trati Kolín – Ledčecko, Zruč nad Sázavou – Kutná Hora anebo Kácov – Sázava – Čerčany. Ve špatném stavu jsou ale i trati Mladá Boleslav – Mšeno, Čáslav – Třemošnice, Brandýs – Čelákovice anebo Plaňany – Kouřim. SŽDC má v plánu opravy realizovat. Nedávno jsme byli informováni vedením této organizace, že problémové trati se budou řešit. To ale znamená mnoho výluk.

Hrozí zastavení provozu?

Zatím ne, ale v případě neřešení problémů na těchto tratích by mohlo dojít k trvalému snížení traťové rychlosti. My pak nebudeme schopni zajistit objednaný jízdní řád v rozsahu, který kraj požaduje. O kvalitě ani nemluvě.

Jaký je stav na koridorových tratích?

Velké problémy máme například na koridorové trati z Prahy do Berouna. Každý rok se zde potýkáme s dlouhými výlukami kvůli udržení provozuschopnosti. To nás trápí, ale stav se nezlepší, dokud nedojde k zásadní rekonstrukci. Letos by se konečně měla rozeběhnout i dlouho očekávaná rekonstrukce trati Praha-Hostivař – Praha hl. n. Měla by tu vzniknout nová zastávka Praha-Slavia a stanice Praha-Zahradní město. Ty by měly být významným přestupním bodem v rámci městských linek. Naopak vlivem stavby zanikne zastávka Praha-Strašnice.

Jaké problémy na infrastrukturu pak zákonitě spadnou na národní dopravce?

Máme potíže s plánováním jízdních řádů, které řešíme s objednavateli. Je potlačen i rozvoj dalších linek, což je v době, kdy nám cestující přibývají, absurdní. My nevíme, kdy nám stavby začnou, kdy nám infrastruktura umožní navýšení spojů nebo zkrácení intervalu jízdy vlaků.

Kde budou mít letos vlaky potíže kvůli výlukám?

Pokračuje rekonstrukce Negrelliho viaduktu, takže omezení na tratích 120 a 090. V létě jsou ze strany SŽDC plánovány výluky na již zmiňované trati do Berouna, dodělávat se bude oprava stanice Čelákovice, začala oprava mostu přes stanici Lysá nad Labem, připravována je rozsáhlá výluka na trati z Davle

do Čerčan. Na červenec se připravujeme na rozsáhlou výluku téměř všech tratí směřujících do Mladé Boleslavi, která bude znamenat nasazení skutečně velkého množství autobusů.

Praha chce po pádu lávky v Troji opravit i stěžejní železniční most. Co by to způsobilo?

Pražský železniční most je stěžejní dopravní stavbou, bez které se neobejdeme. Leží na ní prakticky veškerá regionální i dálková doprava z Prahy na západ, dopad v dopravě by jistě byl v celé republice. Odklony možné jsou, ale pouze v omezené míře přes most Inteligence v Braníku. Zatím však není rozhodnuto, zda a jakým způsobem bude tato významná dopravní stavba vyřešena. Není znám ani časový horizont.

Museli jste už při plánování současného jízdního řádu zohlednit zvyšující se počty cestujících?

Ano, na základě požadavku objednatelů jsme zajistili nárůst o více než čtyři procenta vlakových kilometrů ve Středočeském kraji i Praze. Spoje přibýly, zahuštěna byla především příměstská doprava. Dále se rozšířil třeba provoz na lokální trati Zadní Třebañ – Lochovice, Praha – Vrané – Čerčany, zavedeny byly nové vlaky do Mělníka a na trati Slaný – Louny. Vlaky ale posilujeme i během platnosti jízdního řádu. Například od 9. května jsme posílili ranní spoje na lince S6 z Rudné u Prahy do Prahy-Smíchova.

Lze nárůst řešit i pořízením kapacitnějších vozidel?

Lokalita Prahy a Středočeského kraje není jen o nedostatečné infrastruktuře, ale i počtu vozidel. Nárůst počtu cestujících je v posledních letech skutečně markantní. Pravda, vozů máme nedostatek, ale pracujeme na tom. Přeplněné vlaky posilujeme, soupravy operativně zdvojujeme a vše průběžně řešíme s objednatelům. ČD procesují dodávku deseti motorových jednotek pro trať z Prahy do Kladna. V tomto smyslu řešíme i jízdní řád a dopravní model, jak budou vlaky na této trati jezdit. Různé varianty dostanou na stůl objednatelé a ti se rozhodnou. Kvalita dopravy se rozhodně zlepší, byť ani tato trať není v ideálním stavu. Pokud vše dobře půjde, nové vozy by se měly objevit během platnosti jízdního řádu 2020/2021.

”
Pražský železniční most je stěžejní dopravní stavbou, bez které se neobejdeme. Leží na ní prakticky veškerá regionální i dálková doprava z Prahy na západ, dopad v dopravě by jistě byl v celé republice.



Jakub Goliáš

Po maturitě na SPŠ dopravní v Praze nastoupil na Fakultu dopravní ČVUT a vystudoval obor Management a logistika dopravy. Při studiu na vysoké škole pracoval jako výpravčí v několika stanicích, jako čerstvý vysokoškolák nastoupil na pozici dozorců provozu v železniční stanici Dobříš. Od roku 2004 do roku 2008 byl přednostou stanice Praha-Uhřetěves, posléze se stal náměstkem pražského Krajského centra osobní dopravy ČD. Od roku 2014 do roku 2016 byl manažerem RP ZAP Praha, ředitelem ROC je od začátku roku 2017. Jakub Goliáš rád cestuje – v zimě vyráží s rodinou lyžovat na hory a v létě na výlety pěšky nebo na kole. Jeho koníčkem je mimo jiné historie železnice.



Jak to vypadá s novými vozy pro linku Milovice – Benešov u Prahy?

České dráhy podaly na ministerstvo dopravy žádost na nákup vozidel s příspěvím Operačního programu doprava II. Jezdilo by se napříč metropolí nízkopodlažními, elektrickými jednotkami. Každá z nich by měla mít kapacitu 620 míst a disponovat alespoň sedmi vozy. Patrové jednotky 471 z této linky bychom chtěli nasaďit na ostatní trati. Nové soupravy by fungovaly obdobně jako linky S-Bahn v Německu. Průjezdné linky, viz Beroun – Český Brod, se ukazují být dobrým modelem. Lidé ho využívají a nevstupují a nenastupují jen na pražském hlavním nádraží. Otázkou je, zda nakonec prostředky z OPD II bude možno využít.

Do počtu lidí promlouvá i integrace. Pozitivně, anebo negativně?

Pozitivně. Jak jsem řekl, lidé postupně opouští auta, mohou se na jeden lístek a za nízkou cenu dostat do centra Prahy a zde cestovat i městskou hromadnou dopravou. A až všichni zjistí, jaké výhody integrace má, budeme mít cestujících ještě více. Dokončena bude příští rok. Počítáme s nárůstem, řešíme pořízení nových vozidel, máme i na posily, ale zatím chybí infrastruktura. Rozvíjí se města, staví se satelitní městečka, v metropoli jsou v módě modré zóny, takže se tu obtížně parkuje a my na to reagujeme vhodnou, levnou, flexibilní a pohodlnou alternativou – jízdou vlakem.

Rozvíjí se integrace podle plánu?

Ano. Integrace funguje na devadesáti procentech území Středočeského kraje a v celé Praze. Do příštího roku by mělo fungovat osmé pásmo, které pokryje zbytek oblasti. Integrovaná je i většina rychlíků jedoucích do metropole. Snažíme se na základě objednávky kraje instalovat označovače jízdenek do všech stanic a zastávek. Od 1. dubna všechny osobní pokladny ČD na území Prahy a Středočeského kraje prodávají většinu jízdních dokladů PID. Zároveň to znamená, že naše pokladny v kraji nejsou jen výdejny jízdenek, ale jsou i kontaktními místy PID. Staneme se součástí distribuční sítě PID a bude to i naše konkurenční výhoda.

Co letos chystáte zajímavého?

Na objednávku Středočeského kraje a hlavního města Prahy vypravujeme nové rekreační vlaky nejen pro přepravu cyklistů. Každý víkend jezdí z Prahy přes Příbram do Březnice a zpět vlak Cyklo Brdy. Kromě osvědčeného Cyklohráčku jsme nově zavedli turistický vlak Český Ráj, který bude jezdit z Prahy přes Nymburk-město do Jičína a Turnova. Všechny vyjmenované vlaky pojedou každou sobotu, neděli a státní svátek až do 28. října.

Chystáte i jízdy nostalgických vlaků?

Ano, připravujeme nejen tradiční jízdy Křivoklátských expresů z Prahy-Smíchova do Lužné u Rakovníka a zpět, které jsme odstavovali velikonočními jízdami. Samozřejmě jsou i jízdy parních vlaků na Posázavský Pacifik. Letos přidáme ještě výlet parním vlakem z Prahy přes Kolín a Kutnou Horu do městečka Žleby, na Svatooanenský jarmark. Ke 100. výročí vzniku republiky vypravíme 28. října vlak z Prahy přes Beroun a Křivoklát do Lužné u Rakovníka. V soupravě bude zařazen salonní vůz prezidenta T. G. Masaryka. Nostalgickou sezonu zakončí Mikulášské jízdy v okolí Prahy a adventní jízdy z Prahy-Smíchova na Křivoklát a do Rakovníka. ○

Internet se rozšíří do dalších vozů ČD

Zákazníci Českých drah se budou moci do konce příštího roku připojit k internetu v dalších více než třech stovkách vozů pomocí služby ČD Wi-Fi. Zdarma se nově připojí i v nočních vlacích. Národní dopravce totiž plánuje instalaci technologie i do osmnácti lůžkových a lehátkových vozů.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Internet zdarma prostřednictvím služby ČD Wi-Fi bude pro cestující národního dopravce dostupný v dalších více než třech stovkách vozů určených pro dálkovou i regionální dopravu. Už nyní České dráhy postupně instalují wi-fi routery do modernizovaných vozů řady Amz³⁸, Bmz²²⁹ a Bmz²³⁵, které odkoupily od ÖBB. Putují především na linku Ex 6 (Praha – Plzeň – Cheb / Domažlice).

„Pětadvacet vozů pro linku Ex 6 dostává wi-fi routery přímo v DPOV. Hotové by měly být do konce letošního roku,“ upřesnil Petr Vondráček, vedoucí oddělení produktů ČD. Objednatelé dopravy i zákazníci začali technologii vyžadovat, ČD se proto rozhodly dovybavit speciálními routery další stovky vozů. „Více než dvě stě šedesát vozů 1. a 2. třídy určených pro dálkovou dopravu na samotné doplnění systému čeká,“ upřesnil Vondráček. Další šedesát vagonů 2. třídy získá bezdrátové připojení k internetu v rámci modernizace interiéru.

Internet i pod peřinou

Změn dozná i noční dálková doprava. Cestující se budou moci zdarma připojit v devíti lehátkových vozech řady Bcmz a ve dvanácti lůžkových vozech řady WLABmz. Člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán doplnil, že služba ČD Wi-Fi popu-



tuje i do jednatřiceti motorových vozů řady 843 a dvaatřiceti řady 854, které dálkovou dopravu taktéž zajišťují. „S instalací wi-fi jsme ve skluzu, proto věřím, že nyní aktuální harmonogram bude dodržen,“ uvedl Štěpán.

Co se týče regionální dopravy, pak ČD plánují instalaci do sedmnácti motorových vozů řady 841 pro Vysočinu a Pardubický kraj. „Naším cílem je uspět v soutěžích na provoz jednotlivých linek a mít vozidla vybavená moderními komfortními prvky a nachystaná podle potřeb cestujících i objednatelů,“ zdůraznil Štěpán.

Stovky spoju s wi-fi

Co to znamená z pohledu techniky? Například instalaci „hnízda“ antén na střechu vozu tak, aby nebyl změněn jízdní profil, a dále musí

PŘEJEZDEM HRANICE TO NEKONČÍ

Cestující ČD se mohou bezplatně připojit k internetu i v zahraničí. Národní dopravce už před časem přidal do svých vozů datové SIM karty německých, slovenských, rakouských a maďarských mobilních operátorů. Připojení je obvykle zajištěno na území příslušného státu místním dopravcem podle jeho podmínek, bez ohledu na typ a vlastnictví vozu. Systém umožňující instalovat do každého vozu až 10 SIM karet různých mobilních operátorů a skutečnost, že datové přenosy mohou probíhat přes až 5 SIM karet současně, zajišťuje při dané technologii maximální možnou kvalitu připojení k internetu. „Při přechodu přes státní hranici dochází k automatickému přepnutí na dostupné mobilní operátory dané země, je-li SIM karty systém zahrnuje. Stejně tak datové přenosy systém přeměrovává vždy přes ty mobilní operátory, přes něž je v daném okamžiku připojení pro uživatele nejvýhodnější, tedy nejrychlejší,“ vysvětlil Petr Vondráček.

technici instalovat router s modemy se SIM kartami. Router dokáže zpravidla pojmout až pět modemů, každý vybavený dvěma SIM kartami. ČD využívají na českém území mobilní datové služby vždy minimálně dvou mobilních operátorů současně.

Národní dopravce v současnosti disponuje téměř pěti sty vozy, v nichž je dostupný internet prostřednictvím palubní wi-fi sítě. Bezdrátové připojení k internetu je na území ČR dostupné také ve sto dvaceti vozech zahraničních železnic zařazených do mezistátních vlaků, především z Rakouska a Slovenska, ale i z Německa a z Maďarska. České dráhy tak v současnosti nabízejí připojení k internetu přes wi-fi síť ve více než 530 spojkách na celém území republiky. **O**

Středočeský železniční den: přijel Stříbrný šíp, Bulík i Žralok

Více než deset tisíc příznivců železnice všech věkových kategorií si v sobotu 12. května nenechalo ujít Středočeský železniční den. Centrem akce se stalo hlavní nádraží v Mladé Boleslavi, kam se sjela historická i nejmodernější vozidla Českých drah a během dne vyrážela do blízkého okolí. Cestující se svezli historickou soupravou taženou parní lokomotivou, motorovým vozem Hurvínek anebo dvojicí moderních jednotek RegioShark. Zájemci si mohli prohlédnout i Stříbrný šíp.

Největší zájem byl o jízdy speciálních vlaků. Prím hrál především vlak v čele s parní lokomotivou 464.008 a řazenými šesti vozy řad Be, Ce a Da. Souprava s Ušatou přicestovala do Boleslavi z Nymburka a během dne – a vždy plně obsazena – vyjela do Dolního Bousova, Kropáčovy Vrutice anebo Mnichova Hradiště. Odpoledne se vrátila zpět do Nymburka. Historický vůz se pohyboval i na trase do dobrovického cukrovaru, tentokrát národní dopravce nasadil motorák M 131.1081



s přívěsným vozem řady BDIm. „České dráhy nabídl čtyři jízdy na jinak veřejnosti nepřístupnou vlečku cukrovaru,“ připomněl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Jezdilo se i do areálu automobilky Škoda.

Program i pro děti

Moderní stroje byly reprezentovány dvěma jednotkami 844.015 a 844.031. RegioSharky ráno svezly cestující do Mladé Boleslavi z Prahy hl. n. a z Nymburka. První jednotka během dne pětkrát zajela po vlečce do areálu automobilky Škoda Auto, druhá souprava se třikrát vydala do Mšena.

Děti ocenily speciální vůz Vláček Hráček nebo kinovůz, kde byly po celý den zdarma promítány pohádky. „Národní dopravce na akci spolupracoval se Středočeským krajem, statutárním městem Mladá Boleslav a Správou železniční dopravní cesty,“ připomněl hlavní organizátor akce Jakub Goliáš, ředitel pražského Regionálního obchodního centra ČD. **(hol)**

Záchranáři v Říkovských tunelech nacvičovali zásah u nehody

Silné bouřky a přivaly deště stály za vykolejením vlaku na trati 030 mezi Semily a Železným Brodem. Na místě zahynuli tři lidé. Zraněné musel z nepřístupného terénu u Říkovských tunelů transportovat i vrtulník. Nejednalo se však naštěstí o skutečnou nehodu, ale pouze o cvičení záchranářů.



Josef Holek | Foto: autor

Všechny záchranné složky se v úterý 15. května krátce po deváté hodině ranní sjely k Říkovským tunelům, na trať mezi Semily a Železným Brodem. „Kvůli přívalovým deštům, bouřkám a následnému sesuvu půdy a pádu stromů na železnici vykolejil rychlík ČD jedoucí z Pardubic do Liberce. Při mimořádné události zahynuly tři osoby, šestnáct lidí včetně strojvedoucího bylo zraněno. Dvaadvacet cestujících vyvázlo bez újmy. K místu přicestovalo i speciální dvoucestné nákladní vozidlo libereckých hasičů SŽDC, zraněné z místa transportoval vrtulník záchranné služby. Hasiči vyhlásili druhý stupeň poplachu.“ Takový byl scénář taktického cvičení složek Integrovaného záchranného systému Libereckého kraje.

Do překážky vlak narazil asi dvacet minut po přechodu přeháňky, tedy krátce po deváté hodině ranní. Souprava složená z motorového vozu 843.005 a přípojného vozu řady Btn vykolejila, narazila do krajních pilířů tunelu a vzpříčila se. Ve vlaku cestovalo celkem 38 lidí. Deset se zranilo lehce, šest těžce a tři kolizi nepřežili. „Vlakový personál a část cestujících se snažili pomocí tísňových linek základních složek IZS událost urychleně nahlásit. Část hovorů však byla zmatečná, odpovídala si při popisu přesného místa události,“ popsal námět cvičení Jiří Kovalský, ředitel semilského Územního odboru HZS Libereckého kraje. Vznik mimořádné události podle předpisů oznámil i vlakvedoucí, který vyvázl bez

újmou na zdraví. Naopak těžce zraněný strojvedoucí zůstal na stanovišti zaklíněn.

Výsledek zamíří na kraj

SŽDC od svého personálu ze stanice Stará Paka dostala navíc informaci, že trať je od Železného Brodu následkem bouřky zcela zablokována. Přístup k místu v údolí řeky Jizery byl tedy možný jen po železnici od Semil, anebo ze vzduchu. Na místo vyjelo několik jednotek hasičů, záchranná služba a policie včetně kri-

minalistů. Jako první však nad místo přiletěl vrtulník krajské záchranné služby, z nějž slánil lékař a zdravotník. Za pár minut už na pomoc přicházeli první hasiči, záchranáři a policisté. Hasiči SŽDC navíc využili speciální, dvoucestný nákladní automobil a přivezli hydraulickou vyprošťovací techniku. Těžce zraněné transportoval vrtulník, o převoz lehce zraněných se postaral drážní speciál.

Ve spádových nemocnicích byl mezitím aktivován traumaplán. Do stanu štábu velitele zásahu přijel i zástupce ČD a dalších drážních subjektů. „Měli na starost organizaci zabezpečení cestujících, odhad doby výluky, organizaci náhradní dopravy a pracovních čt na obnovu drážních těles,“ upřesnil Kovalský. Zásah skončil po poledni, u vlaku zůstali jen kriminalisté. Celkem se akce zúčastnilo sto záchranářů. „Některé chyby jsme už zaznamenali, ale cvičení vyhodnotíme až za několik týdnů. Účastníci i rozhodčí poskytnou podněty a připomínky, budeme analyzovat audio, foto a video záznamy a získáme dokument, jež poskytneme bezpečnostní radě kraje k vyhodnocení,“ uzavřel šéf semilských hasičů Jiří Kovalský. ○

CO SE ZKOUŠELO

Následkem prudké změny povětrnostní situace a v důsledku několikadenních velmi vysokých teplot přišly na Semilsko silné bouřky s lokálními poryvy větru o síle až 90 kilometrů v hodině a srážkami s úhrnem až 40 milimetrů. V důsledku toho se v oblast Říkovských tunelů vyvrátilo několik stromů a na trať sjela část svahu. Cílem bylo procvičit společný zásah složek IZS při záchrane osob v těžce dostupném terénu a ve specifiku drážní dopravy. Dílčí etapou, kterou se podařilo v rámci akce splnit, byla činnost Českých drah. V tomto smyslu se sledovalo, jak národní dopravce pečoval o cestující a zajišťoval náhradní přepravu. Poznatky se dále analyzují.

Drážní úřad informuje

Počet dopravců po letech klesl pod 100

V minulých měsících jsme zahájili správní řízení s několika dopravci, kteří přestali splňovat podmínky dané zákonem o dráhách. Výsledkem bylo odejmutí licence k provozování drážní dopravy těmto dopravcům: COLAS CZ, a. s., Tým dopravního inženýrství s. r. o., DOSTA Tábor s. r. o. a Trakce, a. s. Díky tomu se po mnoha letech dostal počet dopravců operujících na území ČR pod hranici jednoho sta. V současné době má platnou licenci 99 českých a zahraničních železničních dopravců, kteří mají u nás oprávnění k přepravě osob a nákladu. „Opakovanou kontrolní činností úřadu bylo zjištěno, že dopravci přestali splňovat podmínky stanovené zákonem, což se během správního řízení o odnětí licence potvrdilo. Proto jim byly licence odejmuty,“ vysvětlil ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. „V kontrolní činnosti dopravců budeme nadále pokračovat po celý letošní rok,“ doplnil.

Nová vozidla

V květnu jsme schválili pro provoz na železnici nová vozidla. Motorový vůz řady 816 a elektrickou lokomotivu typu TRAXX F140 MS. Oba typy vozidel budou jezdit zatím pouze ve zkušebním provozu.



Vlakové čety využívají nové zázemí

Středisko vlakových čet Českých drah v Českých Velenicích má zcela jinou podobu. Zaměřilo totiž do nového objektu z již nevyhovujících prostor v nedaleké výpravní budově. O pohodlnější bydlení se přitom postarali sami zaměstnanci. Národní dopravce za nové zázemí zaplatil zhruba jeden milion korun.

Josef Holek | Foto: autor

Vlakové čety národního dopravce si mohou v Českých Velenicích užívat nového zázemí, které si zároveň vlastnoručně vytvořily přesně podle svých potřeb. Rekonstrukce přízemí budovy ČD, kde středisko vlakových čet nově sídlí, vyšla České dráhy na zhruba milion korun. Většina finančních prostředků pochází z kasy centrálního fondu BOZP. Nové je prakticky vše včetně oken a vybavení. Zaměstnanci

se do nových prostor v budově, jež patří Českým drahám, přestěhovali na začátku roku z nedaleké výpravní budovy. Dříve byla v těchto prostorech celnice nebo cizinecká policie.

„Nová je denní místnost s pohodlnými křesly, televizí i připojení pomocí technologie wi-fi, kuchyně včetně moderní linky, okna, oddělené ložnice, toalety, sprchy a šatny či rozvody inženýrských sítí včetně plynového vytápění,“ vyjmenoval Pavel Cmunt, vlakvedoucí a zároveň pracovník, který se spolu s dalšími zaměstnanci zasloužil o kvalitní zabydlení. „Oslovil jsem všechny kolegy. Řekli jsme si, kde co bude, kam si co dáme a společně s dalšími spolupracovníky se nám to nakonec povedlo,“ řekl s úsměvem Cmunt.



„Podmínky ve výpravní budově nespĺňovaly parametry a požadavky na pracovní prostředí 21. století,“ vysvětlil smysl celé akce Jaromír Půta, českobudějovický manažer Zákaznického personálu ČD. České dráhy díky tomu ušetřily na nájmu v budově, která patří SŽDC. „Raději jsme efektivně využili naše prostory,“ uvedl Půta. Spokojeni jsou i zástupci čet. „V porovnání s bývalým střediskem je to obrovský posun. Jsme tady moc spokojeni,“ doplnil Cmunt.

Za pár měsíců hotovo

Stavbu národního dopravce firmě předal loni v září, na začátku letošního roku už bylo vše hotové. Regionální správa majetku ČD (RSM), která měla celou investiční akci na starosti, vybrala firmu. Ta kromě opravy přízemí kompletně rekonstruovala i střešinu. „Počítáme s tím, že Regionální správa majetku nechá opravit také fasádu,“ zdůraznil Půta.

Další podobně velkou akci budějovický ZAP plánuje ve stanicích Klatovy na přelomu letošního a nadcházejícího roku. „Letos doděláme jen klimatizace v osobních pokladnách v Táboře, Domažlicích nebo Rokycanech a drobné opravy sociálních zázemí v Českých Budějovicích a Plzni,“ doplnil. Útulak v Českých Velenicích využívá celkem patnáct lidí. Z Velenic vyrazí vlaky do Českých Budějovic, Veselí nad Lužnicí a nedalekého rakouského Gmündu. ○



ČD posílily kapacitu ranních spojů na lince S6 z Berouna do Prahy

Středočeský kraj s Prahou společně objednaly posílení nejvytíženějších vlaků linky S6 u Českých drah, a od 9. května tak mají ranní spoje na regionální trati Praha – Rudná u Prahy – Beroun více míst k sezení. Vlaky na lince S6 totiž už začínaly být v ranní špičce přetížené.

Linka S6 je skvělým příkladem značného zájmu o železniční dopravu a i renesance provozu na vedlejších tratích. Před 15 lety na ní jezdilo jen asi 10 párů osobních vlaků, v ranní špičce od 5 do 9 hodin přijížděly do Prahy pouze čtyři spoje. Dnes jezdí na této trati téměř tři desítky párů osobních vlaků, interval se zkrátil na 30 minut a mezi 5. a 9. hodinou ráno přijíždí do Prahy dvakrát více vlaků, tedy celkem osm spojů. Proto se musela kapacita linky zvýšit především v ranní špičce až na dvojnásobek, tedy na zhruba 170 míst k sezení.

„Na lince z Berouna přes Nučice a Rudnou do Prahy neustále přibývají

cestující a jedna žlutá RegioNova na některých spojích už prostě nestačí. Intenzivně jsme proto jednali s drahami, abychom našli řešení,“ uvedl ředitel Integrované dopravy Středočeského kraje Pavel Procházka. „Souvisí to s rozvojem výstavby ve Středočeském kraji na západ od Prahy, ale také se stále ucpanějšími silnicemi. Cesta vlakem z Nučic, Rudné, Zbuzan nebo Jinočan do centra Prahy je vlakem v ranní špičce nejrychlejší,“ dodal.

Tomu odpovídá i zájem cestujících, Praha i Středočeský kraj proto jednaly s ČD o možném posílení dnešních souprav. „Na některých ranních vlacích jezdí dvě RegioNovy už teď.

Nově jsme vytypovali další spoje, ve kterých se ráno cestovalo na stání, a vedli jsme s Českými drahami jednání o tom, aby byly také posíleny. Dobrá věc se podařila. České dráhy našly cestu, jak do ranní špičky na této trati

zapojit další dvě RegioNovy, a všechny vlaky, které přijíždí od Rudné a Nučic na pražské Smíchovské nádraží mezi 6:30 a 9:00 hodin, budou tvořit dvě spojené soupravy dohromady,“ doplnili zástupci organizace ROPID.

Jedna RegioNova nestačí

Posílené spoje, tvořené dvěma spojenými vlaky, přijíždí na Smíchovské nádraží v 6:41, 7:11, 7:41, 8:11 a 8:41. Jsou to vlaky, kterými cestuje na lince S6 nejvíce cestujících.

„Cestujících v příměstské dopravě kolem Prahy skutečně každým rokem přibývá, a pokud chceme, aby železnice tyto cestující udržela, musíme neustále hledat cesty, jak jim nabídnout ve vlacích dost místa. A když se ho nedostává, je nezbytné to řešit, jako jsme to udělali s Prahou a Středočeským krajem na trati přes Rudnou,“ upozornil ředitel Regionálního obchodního centra ČD Jakub Goliáš.

(Pešť)



Patrové jednotky už si podmanily i Německo



Dvoupodlažní osobní vozy mají v Německu velkou tradici. Parní patrový vůz byl používán v Hesensku dokonce už v 19. století. Ve 30. letech 20. století přišel německý železniční průmysl s moderní koncepcí aerodynamicky tvarovaných článkových patrových vozů a vratných souprav s řídicími vozy. Po světové válce se Německo rozdělilo, a zatímco na Západě se nové konstrukce patrových vozů neujaly, na Východě byly původní koncepty úspěšně rozvíjeny.



Meridian řady 445 byla první patrová elektrická jednotka v Německu, do sériové výroby se ale nedostala.



První patrové trakční jednotky v Německu uvedla do provozu společnost ODEG, koupila KISSy u Stadlera.



Desiro HC od Siemens spojuje výhody jedno a dvoupatrových jednotek.



Pohled do výrobní haly společnosti Bombardier v Görlitzu, kde se rodí nové jednotky Twindexx Varío.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Siemens AG, archiv redakce

Změna nastala až po sjednocení obou německých států, kdy patrové vozy obsadily i staré spolkové země. V jednom ohledu ovšem Německo dlouho odolávalo. Stále se jednalo o netrakční jednotky nebo jednotlivé vozy dopravované klasickou lokomotivou, na rozdíl od Francie, Itálie nebo Švýcarska, kde začaly rozvíjet koncept patrové elektrické trakční jednotky už před několika desetiletími. V případě německého národního dopravce DB se ledy podařilo prolomit až nyní.

Neúspěšný pokus s Meridianem

První pokus o patrovou trakční jednotku představoval prototyp řady 445 přezdívaný Meridian. Vývoj a výrobu zajistilo konsorcium firem DWA z Görlitzu (dnes Bombardier), která se věnovala mechanické části a vyráběla vozové skříně, a firem Siemens a Adtranz (dnes Bombardier), které se podílely na elektrické části.

Vozová skříň vyšla z tehdejších patrových vozů. Kvůli jejímu odlehčení byl ovšem při stavbě použit hliník místo oceli. Elektrická část a trakční podvozky vycházely z lokomotiv. Vývoj byl zadán v roce 1996 a DB byla jednotka představena v roce 2000. Následující tři roky podstoupila testování, ale pak byla odstavena a za další tři roky rozložena. Zkušenost z výroby první jednotky využily firmy v dalším vývoji, například Siemens při výrobě jednotek RABe 514 pro SBB.

Polibek ze Švýcarska

Zaběhnutou německou tradici patrových souprav push-pull nakonec poprvé narušil švýcar-

ský producent vlaků Stadler se svými patrovými jednotkami KISS a privátní dopravce ODEG. Ten vyhrál výběrové řízení na provoz linek RE 2 Wismar – Berlin – Cottbus a RE 4 Stendal – Berlin – Jüteborg ve spolkových zemích Berlín a Braniborsko v letech 2012 až 2022.

ODEG v lednu 2010 objednal 16 čtyřvozových jednotek, které byly dodány z berlínského závodu Stadler Pankow od prosince 2012 do léta 2013. Cestujícím nabízejí obvyklou kvalitu cestování zahrnující klimatizaci, moderní audiovizuální informační systém, oddíly 1. a 2. třídy a víceúčelové prostory pro jízdní kola a kočárky nebo nízkopodlažní nástupní prostory. Většina elektrické instalace, především trafo, trakční měniče a pohon, je umístěna v čelních vozech, zatímco sběrače jsou usazeny na vnitřních běžných vozech. Pojezd hnacích vozů má uspořádání Bo'z'.

NENÍ 445 JAKO 445

Jak je možné, že dva různé typy elektrických jednotek od různých výrobců obdržely v Německu stejné řadové značení? Důvodem je různé provedení jednotek a rozdílné mezinárodní označení podle UIC. Zatímco KISS má elektrické zařízení rozložené do více vozů, a proto nese kód 94 (94 80 0445 xxx) pro elektrické jednotky, tak čelní motorové vozy Twindexx mohou být použity jako samostatná hnací jednotka, podobně jako čelní vozy ICE1 a ICE2, a proto nesou kód 91 (91 80 0445 xxx) jako elektrická lokomotiva.

Od prosince 2015 se provoz elektrických patrových jednotek KISS rozšířil i na linku RE 60 a RE 70 Braunschweig – Hannover – Rheine / Bielefeld ve spolkových zemích Dolní Sasko a Severní Porýní-Vestfálsko. Zajímavostí těchto jednotek je jeden vložený motorový vůz navíc také s uspořádáním náprav Bo'z'. Nákup jednotek financovala leasingová společnost Alpha Train a provozuje je společnost Westfalenbahn.

Také na trať Lucemburk – Trevír – Koblenz pronikly v uplynulých letech patrové elektrické jednotky KISS. Nejedná se ovšem o vozidla německá, nýbrž o vlaky lucemburského dopravce CFL.

Tradiční patra v novém pojetí

Tradičním dodavatelem patrových vozů pro německé železnice je vagonka v Görlitzu, která dnes patří do nadnárodního koncernu Bombardier. Ten s DB uzavřel v roce 2009 rámcový kontrakt v hodnotě 1,5 miliardy euro na dodávku 800 patrových vozů známých jako Twindexx Varío nebo také Dosto 2010.

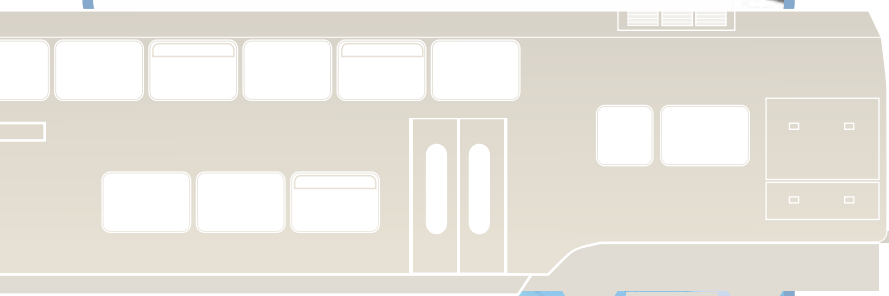
Rámcová smlouva umožňuje odebírat různé typy vozů od motorových, přes řídicí po vložené v různých konfiguracích, jako vozy 2. třídy, 1. třídy nebo smíšené či jiného uspořádání (bezbariérový, kolovůz), v provedení pro regionální nebo dálkovou dopravu (spoje IC 2) nebo s nástupním prostorem v různých výškách od nízkopodlažního po klasický umístěný nad podvozky. Pro trakční jednotky s různou výškou nástupních prostor se proto užívají dvě různé řady 445 (600 mm nad TK) a 446 (730 mm nad TK). V současnosti je z rámcového kontraktu na vozidla Twindexx Varío potvrzena objednávka na 697 různých vozů, z čehož je už více než 400 uvedeno do provozu.



Od roku 2020 budou na trase Karlsruhe – Offenburg – Basel jezdit tyto jednotky Desiro HC.



Jedním z center provozu nových elektrických vlaků Twindexx Vario je Frankfurt nad Mohanem.



Westfalenbahn provozuje šestivozové jednotky KISS Stadler v okolí Hannoveru.



Do Německa jezdí kolem Mosely i lucemburské patrové jednotky KISS.

V rámci kontraktu opustily některé regiony tradiční model souprav push-pull s lokomotivou a poprvé objednaly patrové vozy jako elektrické jednotky. Variabilita a šíře kontraktu umožnily DB objednat různé vlaky o 3, 4, 5 nebo 6 vozech. Přestože první objednávka elektrické jednotky přišla už v roce 2012, začalo jejich uvádění do provozu teprve v loňském roce. Potkat je lze v nejrůznějších koutech Německa, od Hamburku a Šlesvicko-Holštýnska, kde mají netradiční regionální nátěr, přes oblast Berlína, Frankfurtu nad Mohanem (Main-Spessart-Express, síť Rhein-Main/Rhein-Neckar) po bavorský Norimberk a celou oblast tzv. Horního Bavorska, kde jezdí v tradiční červené.

Kočkopes nejen pro Porúří

S koncepcí spojující výhody patrových vozů a jednopodlažních jednotek přišel v roce 2014 Siemens. Pod obchodním názvem Desiro High Capacity (Desiro HC) nabídl čtyř- nebo pětivozové jednotky se dvěma čelními jednopodlažními motorovými vozy s uspořádáním náprav Bo'Bo' a se dvěma nebo třemi vloženými běžnými patrovými vozy. Toto uspořádání umožňuje instalovat veškerou elektrickou výzbroj na střeše čelních vozů, a využít tak maximální podlahovou plochu pro cestující.

První kontrakt na výrobu těchto vlaků získal Siemens v roce 2015 od skupiny dopravních svazů v oblasti Porýní a Porúří ve spolkové zemi Se-

verní Porýní-Vestfálsko, které je chtějí pronajmát dopravcům zajišťujícím provoz nového projektu dopravní obslužnosti pod názvem Rhein-Ruhr Express (RRX). Za 1,7 miliardy eur má být dodáno 82 čtyřvozových jednotek a zajištěna jejich údržba po dobu 32 let. První z vlaků vyjel na koleje v létě loňského roku. Další 15 vlaků Desiro HC si objednala společnost DB Regio a nasadí je od roku 2020 ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko na regionálních expresích z Basileje do Offenburgu a Karlsruhe.

Vedle zatím objednaných čtyřvozových jednotek nabízí Siemens i kapacitnější pětivozový 131 metrů dlouhý vlak, který nabídne 550 míst k sezení a 580 míst k stání. ○

Patrové elektrické jednotky v Německu

Typ vlaku	Meridian	KISS	Twindexx Vario	Desiro HC
Řada	445	445	445 / 446	462
Rok výroby	1998	2012 / 2015	2017 –	2017 –
Provozovatel	–	ODEG / Westfalenbahn	DB Regio	Dopravní svazy / DB Regio
Uspořádání vozů	M+V+M	M+V+V+M / M+V+V+M+V+M	M+1-4xV+M	M+V+V+M
Kapacita	288	428 / 626	270 – 695	400
Hmotnost v t	179	205 / 297	182 – 332	200
Délka v m	82	105 / 156	79 – 159	105
Rychlost km/h	140	160	160 (konstrukční 189)	160
Maximální výkon kW	3 600	3 000 / 4 500	4 600	4 000
Zrychlení m/s-2	1	0,63 / 0,83	0,6 – 1,2 dle konfigurace	1,1
Počet motorů	8	4 / 6	8	8
Dodaných nebo objednaných jednotek	Prototyp	16 / 13	75	82 / 15

Certifikační proces železničních kol pro nákladní vozy

Společnost Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) se specializuje na odborné služby a zajištění komplexních řešení v oblasti certifikace výrobků a zkušebnictví pro železniční systémy a drážní dopravu. Od Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví má udělenou autorizaci pro všechny oblasti železniční dopravy a působí jako Notifikovaná osoba (Notified body – NoBo) při posuzování plnění požadavků evropské legislativy technických specifikací pro interoperabilitu (TSI).



Dvojkolí pro vozy s kotoučovými brzdami tepelně-mechanickou zkoušku kol nepotřebují.

Stanislav Lešák | Foto: Jiří Soukup, archiv VUZ

Narišení Komise (EU) č. 321/2013 označované jako TSI WAG určuje technické požadavky na kola pro nákladní vozy a také uvádí možné postupy při posuzování shody, tzv. moduly, které je možné při této činnosti použít.

Kolo je ale z pohledu rozsahu požadavků, bezpečnosti provozu a i z pohledu správného pochopení předepsaných požadavků velmi komplikovaným prvkem. TSI WAG striktně rozlišuje kola podle toho, zda a v jaké míře působí brzdový systém přímo na jízdní plochu kola.

- 1 nepůsobí na jízdní plochu – tepelně-mechanická typová zkouška není předepsaná,
- 2 úplný brzdový systém působí přímo na jízdní plochu – podmínky zkoušky určuje Tabulka C. 4 uvedená v článku 15 Dodatku C,
- 3 působí částečně na jízdní plochu (např. při kombinaci kotoučové a špalíkové brzdy na dvojkolí) – zkouška je předepsaná, ale s parametry beroucími v úvahu maximální předpokládanou brzdovou energii.

Protože poslední varianta není rozšířená, pro další si vystačíme se zjednodušením, že kola jsou

nenavyšovat náklady o zkoušky, které z jeho úhlu pohledu nejsou nutné.

Argumentace výrobců kol se odvíjí také od mnohaletého bezproblémového fungování jejich kol – to by sice byl logický argument pro osvobození od provedení tepelně-mechanické zkoušky, kdyby se zároveň nezačaly měnit podmínky, za kterých jsou kola provozována. Nákladní vlaky zrychlují (z dřívějších 80 km/h na 100 i 120 km/h) a hlavně se místo litinových brzdových zdrží začaly používat kompozitní. A ty, kromě dobrých hlukových vlastností, mají minimálně jednu špatnou vlastnost – nedostatečně odvádí teplo vznikající při brzdění. Kola jsou v provozu více tepelně namáhána, a je tedy nutné každou konstrukci, novou ale i ty tradiční u nových výrobců nebo při změně technologie výroby, prověřit zkouškami při schvalování typu a pochopitelně udržet kvalitu výroby během sériové výroby.

V prosinci 2016 byl sice zahájen provoz v Gotthardském úpatním tunelu, ale původní trasa přes Gotthardský tunel je stále v provozu, a tak délka a sklon klesání na jižním svahu mezi Airole a Biascou dodnes udávají výchozí parametry pro provedení tepelně-mechanické zkoušky pro kola a brzdové systémy určené pro provoz na evropském normálním rozchodu. To pro představu znamená udržení ustálené rychlosti 80 km/h na sklonu 21 ‰ o délce 46 km.

Uvádění povinných údajů

Druhým rozcestníkem, u kterého mnozí zaváhají, je uvádění všech předepsaných údajů na dokumentech – ať už jde o ES Certifikáty vydávané NoBo, nebo ES Prohlášení o shodě, která vydávají výrobci. I v případě, že dokumenty pro kolo obsahují vše a správně, tedy například že kolo nesplňuje volitelné podmínky Dodatku C TSI WAG, může se stát, že již výrobce dvojkolí (resp. NoBo, které provádí certifikaci) tuto informaci na dokumentech neuvede (pro dvojkolí ani pojezd Dodatek C žádné samostatné požadavky nemá) a potom výrobci podvozků a vozů mohou, někdy možná i v dobré víře, použít kolo bez plnění podmínek Dodatku C tam, kde tyto požadavky měly být splněny – a jsme zpátky u termínu „oblast použití“.

A k čemu je tato informace tedy dobrá nebo – proč je vlastně tak důležitá? V rámci procesu uvádění nákladního vozu do provozu hrají roli vlastnosti a parametry, které vůz splňuje. Podle úplnosti plnění požadavků uvedených v Dodatku C TSI WAG pak může být vůz označen dodatečným označením „GE“ nebo „CW“. To, o čem se tu hlavně hraje, je vzájemné uznávání prvního povolení k uvedení do provozu v jednom členském státě ostatními členskými státy.

Pokud nákladní vůz, resp. některá jeho část neplní zcela nebo jen některou podmínku Dodatku C TSI WAG, musí si pro takový vůz výrobce, vlastník nebo provozovatel vozu zajistit povolení pro provoz u drážní bezpečnostní autority v každém členském státě zvlášť. Pro naše působení z toho plyne poznatek, že i práce s informacemi a dokumenty musí být stejně pečlivá a odpovědná, jako je bezesporu práce samotných výrobců kol. Zajištění bezpečnosti provozu a možnost rovného přístupu na evropskou železniční síť bereme jako součást své každodenní práce. ○

← Zkušební stav pro tepelně-mechanickou zkoušku



Deset čtyřicetipětiminutových zkušebních cyklů prověří kvalitu kola dostatečně.

nebo nejsou určena pro brzdění brzdovými špalíky. To také jinak nazýváme „oblast použití“.

První rozcestník

Dodatek C TSI WAG má svůj název „Další volitelné podmínky“. Zde je první rozcestník, u kterého mnozí výrobci (a nejen výrobci kol) a také někteří naši kolegové z jiných NoBo zaváhají – mohou, nebo musíme si zvolit plnění těchto podmínek? Přestože texty týkající se technických požadavků na kolo v TSI WAG jsou zcela jasné a zřetelné, samotný název Dodatku C, tedy: „Další volitelné podmínky“, je řeckně nešťastně zvolený.

Popravdě řečeno výrobce kol nemusí ani tušit, kde jeho kola nakonec skončí – vyrábí tedy to, co od něj jeho odběratelé požadují. Pochopitelně v silně konkurenčním prostředí se snaží



Strojvedoucí zachránil život vážně zraněného sebevraha

Na trať tehdy vyjel zcela neplánovaně jako záskok za kolegu. Netušil, jak dramatická jeho směna nakonec bude. Strojvedoucí rakovnické provozní jednotky plzeňského DKV František Mrázek se stal přímým účastníkem mimořádné události, kdy se mu do cesty postavil, či spíše lehl sebevrah. Jak se zraněný muž záchranářům i národnímu dopravci nakonec odvděčil?

Josef Holek | Foto: autor, archiv ČD

Toho lednového dne roku 2016 mrzlo a strojvedoucí František Mrázek na své chatě opravoval kamna. Bylo okolo desáté hodiny dopolední, když mu zavolal strojmistr rakovnické jednotky plzeňského DKV a zeptal se, zda by nešel na záskok do práce. Jenže strojvedoucí odmítl s tím, že je uprostřed rozdělané práce. Když strojmistr naléhal po polední znovu, byl úspěšný. V tu dobu však nikdo netušil, že neplánovaná směna strojvedoucího skončí tragédií.

„Dojel jsem z Loun do Kralup a okolo třetí hodiny odpolední jsem vyrazil do Peruče,“ začíná František Mrázek vyprávět svůj nepříjemný zážitek. V motorovém voze řady 809 tehdy vezl tři cestující a cesta na lince Os 9712 byla bez problémů. Zvrat nastal až v oblouku u Klobuků v Čechách. V místě, kde se trať zarezává do úvozu. „Byla tma, a já si všiml záblesku. Řekl jsem si, že přede mnou je něco, co tam být nemá,“ vzpomíná dnes už s odstupem času. Strojvedoucí tedy začal intenzivně brzdit, vůz se bohužel začal na ojínených kolejnicích smýkat. A než stačil odbrzdit, viděl, že si mu před vůz lehá sebevrah. Prudké brzdění pokračovalo, námraza nenámraza. „Lehl si i přesto, že jsem na něj houkal. Natáhl se kolmo ke kolejnicím a ještě se našponoval. Jel jsem smykem a přál jsem si, aby už vlak stál. Bohužel, nestalo se,“ popisuje Mrázek smutnou událost.

Zastavil masivní krváčení

Po zastavení cestující v rychlosti informoval o nastalé situaci a odběhl ke zraněnému muži. Ten při střetu utrpěl těžká poranění. Kromě jiného mu vlak částečně amputoval obě nohy. „Když jsem k němu doběhl, jen chrčel a z nohou silně krvácel. Byl pochopitelně také ve velkém šoku. Mezitím se všichni cestující doslova rozutekli. Abych zaškrtil krváčení, použil jsem kravatu. Na druhou nohu mi však nezbylo, musel jsem si doběhnout pro čistý hadr do vlaku. Při tom jsem ještě rozsvítil reflektor a zraněnému sebevrahovi jsem tam nechal baterku,“ vybavuje si další podrobnosti. Asi třicetiletý muž měl štěstí, že se pod motorovým vozem otočil a neutrpěl smrtelná zranění hlavy. Tu mu pak František Mrázek podložil, zavolal pro pomoc a vyčkával příjezdu záchranné služby, hasičů a kriminálky. „Muž po chvíli přišel k sobě, tak jsme spolu mluvili. Já mu v té chvíli tykal a uklidňoval jej, že brzy přijede lékař. Ptal se, kde je a co tam dělá a co se mu stalo. A v této chvíli mu řekněte,



FRANTIŠEK MRÁZEK

U dráhy František Mrázek pracuje od července 1981. Začínal v dílně, později byl pomocníkem strojvedoucího a od roku 1984 stanul na stanovišti lokomotivy sám. Ještě než nastoupil, vyučil se mechanikem motorových lokomotiv a motorových vozů na lounském středním odborném učilišti železničním. Ve volném čase si rád kutí ve své dílně a na chalupě. A když je potřeba, opraví vše od elektromotory až po automobily.

POMOC S HOŘKOU PACHUTÍ

Podobná příhoda se Františku Mrázkovi stala už před více než dvaceti lety. Tehdy se jeho vlaku postavil sebevrah v lesíku u Beřkovic. „Stál tam, houkal jsem na něj, brzdil, což se mi nakonec podařilo. Karoserie vozu mu zastavila těsně u nosu. Pak utekl, zmizel a nikdy jsem ho už neviděl,“ vzpomíná na další neméně nepříjemný zážitek. Zatímco tehdy se naštěstí nic nestalo, v případě nehody u Klobuků byly následky horší. Přejetý muž nakonec přežil, a dokonce strojvedoucímu volal s otázkou, zda neutrpěl nějakou újmu. Ten s ním celý incident příliš nerozebíral. „Co jsem se později dozvěděl, měl na ČD a všechny, kteří se mu snažili pomoci, podat trestní oznámení. Že prý jsme mu ublížili,“ uzavírá strojvedoucí. Za svůj čin byl František Mrázek oceněn. Od vedení národního dopravce získal pamětní list předsedy představenstva a generálního ředitele ČD a hodnotný dar.

že nemá nohy,“ zmiňuje se s tím, že v nastalém stresu zapomněl použít i lékárníčku.

Hlavně nepovolit!

Záchranné týmy dorazily na místo nehody do několika minut. „Chvilku jsem jim ještě svítil, pak si to ale vše vzali záchranáři pod svou režii a já se nechal vystřídat. Hasiči i lékaři mi ještě říkali, že jsem mu pahýly zavázal opravdu dobře a díky tomu ten nešťastník zcela nevykrvácel. Doktor pak sestřičce zakázal uzly povolit, jinak by prý muž přišel i o zbytek krve.“

Dnes si pan Mrázek snaží celou smutnou událost příliš nepřipomínat. „Nevěděl jsem, co se bude dít, až se na stejnou trasu opět vydám, ale zvládl jsem to. Kdybych si to připouštěl, nemohl bych svou profesi dělat. Lhal bych však, kdybych říkal, že se mi to nevybavuje. Na mysl to samozřejmě čas od času přijde. Člověk se s tím musí naučit bojovat,“ říká smířlivě. ○





Train Simulator 2018

pohledem nadšeného pařmena

V prvním díle recenze českých volně dostupných add-onů jsme tak trochu Train Simulator vychválili. Abychom zůstali objektivní, musíme upozornit i na jisté neduhy. Ty mohou potrápit nervy netrpělivých jedinců, kteří za nemalé peníze utracené za základní program očekávají perfektní hrátelnost a stabilitu programu. O to větší radost nám ale přinesla projížďka po reálných i fiktivních tratích z dílen česko-slovenských vývojářů.

Pavel Frej | Foto: autor

Začneme u těch neduhů. V poslední době narůstá počet uživatelů, kterým hra nebo její součást nejde spustit, případně se objeví hláška o kritické chybě v programu. Train

Simulator pak prostě natvrdo spadne. Na diskuzních fórech lze dohledat informaci, že se pravděpodobně jedná o nějakou špatně nainstalovanou součást nebo nevhodnou konfiguraci počítače. Vývojáři programu však již neuvádí, jak tuto chybu jednoduše odstranit, pro-

stě je nutné hru přeinstalovat. Zmínit musíme i poměrně dlouhé načítání jak samotného programu, tak jednotlivých tratí a uživatelsky ne úplně přívětivé editory.

V neposlední řadě se připravte na skutečnost, že oproti placeným add-onům z dílen profesionálních vývojářů vyžaduje většina freeware tratí stažení několika, někdy i desítek souborů z různých webových stránek. Pokud vás však nic z toho neodradí, počítejte, že k základnímu balíku tratí si můžete sami nainstalovat stovky, ne-li tisíce kilometrů volně dostupných tratí od Ruska, přes Rakousko a Švýcarsko až po Ameriku. Pojdme se teď podívat na vybrané tuzemské tratě, které se nám více méně bez větších problémů podařilo stáhnout, zprovoznit a projet v základním režimu Quick Drive (QD). ○

Testovací trať 5.0

Jedna z prvních českých tratí vytvořená pro Train Simulator, u níž název plně vystihuje její podstatu. Jedná se o fiktivní elektrifikovanou dvoukolejnou trať zasazenou do českého prostředí, klidně by se mohlo jednat o příhraničí na severovýchodní Moravě. Mezi stanicemi Roztoky – Louky – Brod – Vlkov se budete chvíli prohánět po upravené koridorové trati rychlostí až 160 km/h, poté se přesunete do pomalejších úseků, které jakoby če-



kaly na rekonstrukci. Počátkem letošního roku vydal „Adam“ jakousi upravenou verzi trati, doladil krajinu, infrastrukturu, přidal například nové zastávky. Přestože není dlouhá, Testovací trať jen tak neomrzí a lze jednoduše stáhnout a nainstalovat.

Délka trati QD: 42 km
Doba jízdy QD: cca 25 min





Tratě SŽDC 341 (Vlárská dráha), 026/032/047 (Kladské pomezí) a 292 (Slezský Semmering)

Jedná se o tři relativně podobné projekty – neelektrifikované tratě, na kterých mohou dieseloví nadšenci řídit s Breljovci, Bardotkami nebo Hydrami. Ke stažení a spuštění tratí ovšem budete potřebovat také balík souborů čítající nějakých 50 kousků z českých i zahraničních webů. Malou útechu pro netrpělivé uživatele představuje skutečnost, že každý soubor stačí nainstalovat jednou a většinou je využitelný pro další trať. A pak už se můžete prohánět po rozvětvené síti, seč vám síly a rodina dovolí, v případě Kladského pomezí se jedná o téměř 200 km. V případě trati číslo 292 je sice perfektně, ale zato jen zpracován úsek z Hanušovic na Ramzovou (a celou dobu se budete drkotat rychlostí 40–50 km/h). Zaregistroval jsem též malé chybičky u režimu Quick Drive. Na Vlárské dráze mne to třeba místo do Luhačovic poslalo směrem na Bojkovice, kde jsem se srazil s protijedoucím osobním vlakem. I přes drobné chybičky a zdlouhavé zprovoznování si zaslouží tyto tři projekty pár procent navíc už jen kvůli rozsahu sítě.

Délka trati QD: cca 250 km
Doba jízdy QD: cca 4 hod



Trať 230 Kolín – Havlíčkův Brod

Přestože autor tuto trať zveřejnil v určité fázi rozpracovanosti (buďme za to rádi), lze v režimu QD projet celý úsek z Kutné Hory až do Havlíčkova Brodu. Stejně jako kopečky na Vysočině nejsou ani nízké, ani vysoké, tak i jízda v zalesněné krajině v táhlých obloucích často relativně nízkou konstantní rychlostí trochu uspává. Body navíc přidáváme za jednoduché stažení a zprovoznění trati a také za aktuální stav, v němž autor zachytil i probíhající modernizaci a zvyšování traťových rychlostí.

Délka trati QD: 63 km
Doba jízdy QD: cca 50 min



Trať 220 Praha – (Benešov) – Summerau

Neskutečná radost po spuštění. Tak přesně takhle si představujeme, že by měla vypadat trať pro Train Simulator. Aktuálně je vymodelovaný poměrně dlouhý úsek z pražského hlavního nádraží až do Tábora a zakusíte na něm jízdu po příměstském koridoru v okolí Prahy, nově zrekonstruované úseky s přeložkami za Benešovem a před Tábořem, i jízdu po staré jednokolejné trati z Votic do Sudoměřic. Jak často se mění terén, tak často skáčou i povolené traťové rychlosti v rozmezí 60–160 km/h. V reálném světě tuhle trať moc nemusím, zvláště betonová džungle z Prahy do Benešova dokáže cestujícího pořádně namíchnout, v Train Simulátoru jde ale o úplně jiný požitek. A abyste dodrželi reálnou jízdní dobu, např. Jižního expresu, budete se mít co ohánět! Nebýt občasných nouzových zastavení při průjezdu přes zhlaví, což se děje asi ve třech stanicích, dáváme plný počet bodů.

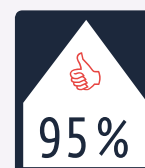
Délka trati QD: 103 km
Doba jízdy QD: cca 70 min



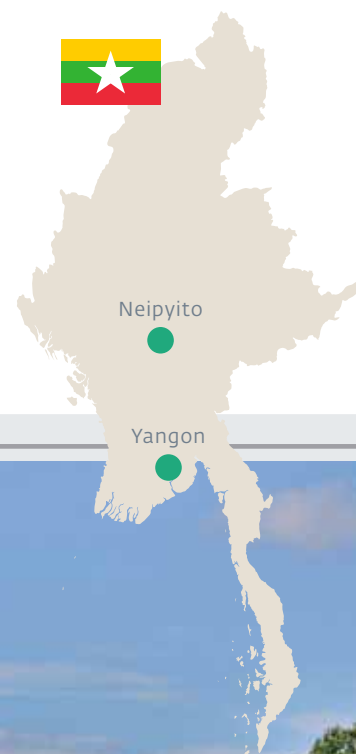
Úzkorozchodná trať 2.0

Na závěr taková malá milá třešnička na dortu. Jedná se o fiktivní úzkorozchodnou dráčku umístěnou v kouzelné krajině s pohádkovou atmosférou. Je dlouhá sotva deset kilometrů a rychlosti nedosahují závratných hodnot, přesto se často mění a jízda padesátkou na motorové lokomotivě TU 47,0 nabízí unikátní zážitek. Navíc se dá celá trať prakticky stáhnout v jednom balíku, dokonce i s typickými úzkorozchodnými vozidly. Ke stovce chybí jen nějakých pár kilometrů navíc.

Délka trati QD: 9 km
Doba jízdy QD: cca 20 min



Putování po Myanmaru nejen vlakem (2.)



V minulém čísle Železničáře jsme se podívali na zajímavá místa Myanmaru, který je většinou lidí spíše známý jako Barma. V druhém díle cestopisu se podíváme, jak se k zajímavostem a památkám dá vlastně dopravit. Cestovat totiž po této rozlehle exotické zemi lze mnoha způsoby, různou rychlostí a také s rozdílným pohodlím. Záleží na časových možnostech, chuti poznávat různé dopravní prostředky, a samozřejmě i na financích.

Martin Černý | Foto: autor

Rozšířené jsou zde autobusy, které spojují prakticky všechna důležitá místa. Nejezdí však příliš často, většinou několik spojů denně podle atraktivnosti trasy a vytíženosti. Vozidla jsou mnohdy moderní a s klimatizací, většinou čínské výroby. Autobusová nádraží jsou zpravidla na okrajích měst, do centra se musí cestující dostat místní dopravou. Velmi oblíbené jsou „sdílené“ autobusy či taxi – odjíždějí ihned po naplnění – ve vytížených směrech tak může jet i několik spojů za hodinu, někdy se ale může i několik hodin čekat. Městská hromadná doprava ve velkých městech není mimo Yangon příliš rozšířená. Jedná se většinou jen o několik linek, o nichž stejně turista nemá ponětí, kam jedou. Neexistují linková schémata a případné jízdní řády jsou psány místním písmem.

Dalším rozšířeným způsobem dopravy jsou dodávky upravené na dopravu osob, takzvané tuk-tuky, motocykly, kola a rikši. V taxi či rikše se jízdné vždy domlouvá dopředu a smlouvá se, což je zážitek sám o sobě. Vzhledem k velikosti Myanmaru funguje i vnitrostátní letecká doprava, kterou zajišťuje několik společností. Ceny letenek jsou relativně nízké a lze je využít k výhodnému zkrácení cestování. My jsme letěli od jezera Inle do Baganu s mezipřistáním v Mandalaji. Oproti pozemní cestě jsme v podstatě ušetřili celý jeden den. Velmi důležitá je také lodní doprava na řece Iravádí, jež protíná celou zemi od severu k jihu. Pluje po ní neskutečné množství lodí, a to jak nákladních, tak osobních, nejrůznějších velikostí a tvarů.

Vlak vyhrál na plné čáře

Pro nás byl na přesuny samozřejmě nejoblíbenější, a pokud to jen trochu šlo i nejvíce upřednostňovaný vlak. A nikdo z nás toho rozhodně



Interiér vozu 1. třídy...



↑ Dálkový rychlík opouští stanici Bago.

...a 2. třídy

do dnes nelituje. První železniční trať v tehdejší Dolní Barmě byla zprovozněna v květnu 1877 tehdejší britskou koloniální správou. Spojovala Yangon s 262 kilometrů vzdáleným městem Pyay v údolí řeky Iravádí. Rozchod kolejí byl stanoven na jeden metr, což je dodnes považováno v tamních podmínkách za rozchod standardní. Dráha měla především význam hospodářský a spojovala tuto úrodnou oblast s přístavy. Současný kolejový svršek bohužel není

v nejlepším stavu, takže nejvyšší rychlost, kterou se jezdí, je jen 60 km/h! A to prakticky jen na hlavní trati Yangon – Neipyitō – Mandalaj, jinak je zcela běžná rychlost 20 či 30 km/h.

Ve velmi špatném stavu jsou mosty, kde se často jezdí krokem. Na většině tratí jsou kolejničky položeny na betonových pražcích s pružným uchycením, což by byl dobrý předpoklad pro slušný stav. Opak je však pravdou, tratě mnohdy připomínají zelenou louku a náklony vagonů jsou často až hrozné. Jednu podbíječku jsme dokonce viděli, leč bohužel jen odstavenou... Je to škoda, protože potenciál alespoň některých železnic je obrovský, byť na pouhém metrovém rozchodu.



Trhovci se zbožím nastupují do vlaku okružní železnice ve stanici Danyingon na severním předměstí Yangonu.



Lépe jen z Yungonu do Mandalaj

Dvoukolejná je kompletně hlavní trať spojující Yangon a Mandalaj, částečně také trať Yangon – Pyay a okružní železnice v Yangonu. Ostatní tratě jsou jednokolejné, elektrizované tratě neexistují, provoz je jen v dieselu. Na trati Yangon – Mandalaj jezdí tři vlaky denně, podle druhu spoje mají devět až dvacet vozů, další spoje využívají část této trasy. Na většině ostatních tratí jezdí jeden až dva spoje za den, a přes svou nízkou cestovní rychlost jsou velmi využívány. V zásadě existují jen dvě kategorie vozů – tvrdá sedadla (ordinary class – něco jako 2. třída) a měkká sedadla (upper class – jako 1. třída). Na tvrdých sedadlech je jízdné velmi levné, 1. třída je pochopitelně mnohem dražší a cestování v „jedničce“ je opravdu pohodlné. Sedadla jsou sklopná, čalouněná a otočená podle směru jízdy. Prakticky všichni cizinci cestují 1. třídou – pokud je ovšem místo. Sami jsme jednou

ješli na tvrdých sedadlech ve „dvojce“ a spolucestující byli naší přítomností evidentně nadšeni. To se tam prý často nestává. Na některých dálkových tratích jsou provozovány i lůžkové vozy. Vlaky prochází velké množství prodejců především s občerstvením, dá se u nich koupit prakticky cokoli. Na každém větším nádraží je nejméně jeden bufetový stánek, kde se dá pořídit teplé jídlo v plastovém boxu stejném jako u nás a vzít si ho s sebou do vlaku.

Motorové lokomotivy jsou původem z Francie, Německa, Indie a Číny, ojeté motorové vozy pocházejí z Japonska. Relativně slušná je i nákladní doprava, k vidění jsou vlaky s třiceti vozy. Svým trasováním se ostatnímu zbytku sítě vymykají dvě tratě: Mandalaj – Pyin Oo Lwin – Hsipaw – Lashio a Thazi – Shwenyaung. Obě vedou horským terénem s nádhernými výhledy do krajiny, doplněné několika tunely a každá se čtyřmi úvratěmi pro zdolání převýšení. Na prvně jmenované se nachází několik set metrů dlouhý viadukt Gokteik, jenž překonává údolí ve výšce až 102 metrů. Vyroben byl v roce 1901 americkou firmou Pennsylvania Steel Company a bez jakýchkoliv úprav slouží dodnes. Vlaky jej přejíždí krokem, takže cestující mají dostatek času kochat se okolní krajinou. Bohužel na této trati se pravidelně objevuje pouze jeden pár vlaků a úvratě se projíždějí vždy za tmy. Na druhé trati z Thazi do hor Šanského státu jezdí dva

páry vlaků a úvratě se projíždějí za světla. Jízdní řády jsou ve významných stanicích uváděny i latinkou, přesto doporučuji se vždy několikrát přesvědčit, kdy spoj skutečně jede. Dohledání aktuálních jízdních řádů dálkových vlaků na internetu je prakticky nemožné, místní osobní vlaky nám zůstaly utajeny zcela.

Okružní dráha u Yangonu

Velmi zajímavou a turisty hojně využívanou tratí je Yangonská okružní železnice, kterou mohu doporučit naprosto každému. Začíná na nádraží Yangon Central, je kompletně dvoukolejná s délkou 45,9 kilometru a nachází se na ní 39 stanic či zastávek. Vlaky jezdí v nepravidelném, ale relativně častém intervalu v obou směrech a obsluhují severní část města. Není nic lepšího, než z oken vagonu pozorovat skutečný život na předměstích, občas vystoupit, nasát atmosféru a dalším vlakem jet dál. Část spojů končí v některé z nácestných stanic a neprojedou okruh



Interiér severního stavědla ve stanici Bago

celý. Mimochodem, jedna jízda celým okruhem trvá asi tři hodiny. Úžasný zážitek máme ze stanice Danyingon v severní části trati, kde je obrovský trh se zeleninou rozmístěn po všech dostupných kolejích. Společná jízda s prodejci ve vlaku byla něco neuvěřitelného.

Myanmar je země, která se musí vřít hluboko do paměti každému návštěvníkovi. Kdo umí alespoň trochu vnímat své okolí, jeho vůně, úsměvy přátelských, a přitom prostých lidí kolem sebe, ten bude na návštěvu v této zemi vzpomínat do konce života. A pokud si k vám třeba ve vlaku přisedne holohlavý mnich v červeném hábitu s brašnou přes ramena a při pohledu z okna uvidíte sluncem ozářenou zlatou pagodu, řeknete si – ano, poznat tuhle zemi skutečně stálo za to! ○

ORIENTAČNÍ REÁLNÉ JÍZDNÍ DOBY NĚKTERÝCH VLAKŮ

Bago – Mandalaj (asi 570 km) 13 hodin a 15 minut
 Mandalaj – Hsipaw (asi 220 km, horská trať s úvratěmi) asi 10 hodin
 Mandalaj – Thazi (asi 160 km) 2 hodiny a 45 minut

CENY NĚKTERÝCH JÍZDENEK

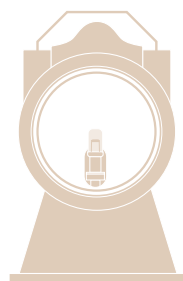
Bago – Mandalaj (1. třída, asi 570 km) 8 000 kytů = 128 Kč
 Mandalaj – Thazi (2. třída, asi 160 km) 1 000 kytů = 16 Kč
 Bagan – Yangon (lůžko, asi 630 km, cesta asi 18 hodin) 16 500 kytů = 264 Kč



Setkání lokomotivní řady BR 52 v Lužné u Rakovníka



Němky jako nedílná součást tuzemské železnice



Na území bývalého Československa se v trvalém provozu objevily takřka dvě stovky parních lokomotiv Německých říšských drah řady 52. U nás jezdily označené jako řada 555.0. Tyto mohutné stroje, jimž se přezdívalo Němky, byly zkonstruovány primárně pro potřeby válečného provozu a měly odolávat krutým zimním podmínkám na dobytém území tehdejšího Sovětského svazu. Od roku 1942 až do počátku padesátých let bylo vyrobeno v třinácti evropských závodech více než šest tisíc těchto lokomotiv, které se nesmazatelně zapsaly i do dějin československé železnice.

Martin Harák | Foto: Ondřej Řepka, Jan Lutryn, autor

V Německu se začal již v prvních letech druhé světové války projevovat nedostatek surovin a hitlerovská vojska potřebovala zajištění železniční dopravy také na dobytých územích. Urychleně se proto začala vyvíjet úsporná řada 52, vycházející z jednotné německé lokomotivní řady, označené číslem 50. Šlo hlavně o menší počet dílů a také komponentů z nedostatkových barevných kovů. První stroj vyjel na koleje v polovině září roku 1942, kdy byl novinářům představen v berlínské továrně Borsig.

Lokomotivy se vyráběly i v okupovaném Československu, ve Škodových závodech v Plzni, kde vzniklo pro německé dráhy 153 strojů. Par-

ní mašiny se po vítězství spojeneckých vojsk staly válečnou kořistí v řadě evropských zemí, Československo nevyjímaje. Státní dráhy jich nakonec měly s označením 555.0 v evidenčním stavu 185. Na přelomu padesátých a šedesátých let se dvacítká strojů předala Bulharským státním drahám a dva stroje zamířily rovněž do Jugoslávie. Stroje provozované ČSD byly postupně vyřazovány během šedesátých let a poslední stroj se na našich kolejích objevil v roce 1973 v České Lípě.

Jednoduchost urychlila výrobu

Konstrukce lokomotivy řady 52 vycházela z osvědčené předešlé řady 50, s níž měla shodné rozměry pojezdu. Pro porovnání – stroje řady 50 byly sestrojeny zhruba z šesti tisíc sou-

částí, řada 52 jich měla o tisícovku méně, z toho asi tři tisíce byly navíc zjednodušeny. Tím se výroba lokomotiv značně urychlila. V době druhé světové války šlo především o nedostatečnou měď, které se při výrobě řady 52 ušetřilo až devadesát procent. Lokomotiva měla indikovaný výkon 1 620 koní a na rovné trati bez stoupání mohla jezdit rychlostí až 80 km/h. Kabina lokomotivy byla uzavřená a s tendrem ji spojoval zakrytý kruhový měch. Tendr byl většinou vanový a jeho spojení s lokomotivou bylo provedeno s předpětím, což umožnilo jízdu maximální rychlostí i tendrem napřed. Rám lokomotivy byl plechový s vypalovanými odlehčovacími otvory a nápravová ložiska neměla stavěcí klíny. Kotel s ocelovým topeništěm měl parní dóm a jeden písečník, bez přehříváče vody a napájecího čerpadla.

Produkce téměř po celé Evropě

Stroje řady 52 se během druhé světové války vyráběly v mnoha evropských závodech. A tak po skončení válečného konfliktu zůstala řada nedokončených lokomotiv a jejich dílů. Z těchto zásob byly i po skončení bojů v řadě zemí dokončovány další stroje této řady. Kromě toho mnoho železničních správ v zemích za války obsazených Německem získalo další lokomotivy řady 52 jako válečnou kořist. Tehdejší Československo nebylo výjimkou. První nasazení řady 52 se na území Protektorátu Čechy a Morava datuje k 1. lednu 1943, kdy si tehdejší že-



Nákladní vlak do Brna vedený přerovskou 555.0106 před vjezdovým návěstidlem do Blažovic

Je ráno 7:45, pracovní sobota 23. března 1968 a mezi Děčínem a Ústím nad Labem u zastávky Mojžíř projíždí nákladní vlak s děčínským strojem 555.0177 v čele. →



Barevných snímků Němek moc není. Tento se strojem 555.0161 vznikl 20. října 1968 v Liberci.

lezniční společnost BMB – ČMD pronajala dva stroje. Dalších patnáct lokomotiv bylo v pronájmu od října 1944. Tehdy samostatně Slovenské železnice měly pronajatou necelou třicítku strojů řady 52. Po skončení války se v opět spojeném Československu nacházelo 185 lokomotiv, jež Československé státní dráhy označily řadou 555.o a tendry řadou 932.1. Po úpravě vodních přepadů byly tendry přeznačeny na řadu 930.2.

Putovaly také na Balkán

Devět strojů bylo v letech 1947 až 1950 přestavěno pro použití na širokorozchodné trati v přechodové stanici mezi Slovenskem a Ukrajinou v Čierné nad Tisou, kde lokomotivy dostaly nová číselná označení 555.0601 až 555.0609. V první polovině šedesátých let byly přestavěny do dřívějšího stavu na standardní rozchod 1 435 mm a lokomotivám byla vrácena původní čísla. Roku 1959 bylo v rámci „výpomoci bratrským zemím“ předáno dvacet dva lokomotiv Bulharským státním drahám (BDŽ) a o rok později putovaly dále do uhelných dolů u bosenského města Tuzla, kde jsou některé stroje dosud v provozu! Ze strategických rezerv

bývalého Sovětského svazu se v letech 1962 až 1963 ocitla na československých kolejích rovná stovka stejných strojů s označením 555.02, leč v krátké době byly z větší části přestavěny na mazutové vytápění a přeznačeny na řadu 555.3. Jedna z Mazutek, jak se strojům přezdívalo, je zachovaná jako muzejní na Slovensku.

Stroje řady 52 se nacházely i u bývalých státních jugoslávských drah, kde později sloužily jako strategické vojenské rezervy. Vzhledem k válečnému konfliktu v devadesátých letech byly tyto stroje v některých případech zničeny nebo později sešrotovány. Jeden stroj Jugoslávských železnic se ale podařilo zachránit Klubu přátel kolejových vozidel Brno, který na něm momentálně provádí celkovou opravu. Prozatím jediným provozuschopným zástupcem Němek v naší republice je lokomotiva 555.0153, kterou má od roku 2001 v péči železniční spolek KHKD Herkules. ○



OPRAVA STROJE 555.0186

V roce 2015 získal Klub přátel kolejových vozidel Brno pod vedením zaměstnance ČD Jiřího Kotase stroj z roku 1944 bývalých Jugoslávských železnic 33 032, který u nás bude označen jako 555.0186. Peníze na opravu brněnští nadšenci získávají pomocí crowdfundingového portálu Startovač, kde již vybrali více než půl milionu korun. Začali opravou tendru, který slavnostně předvedli v plné kráse všem zájemcům letos 21. dubna. Nyní je na řadě samotný parní stroj, na němž se bude pracovat ještě několik let. Jugoslávská lokomotiva prošla v roce 1988 dílenskou opravou v srbském Zrenjaninu a depopována byla v depu Gračac na území dnešního Chorvatska. Po roce 1991 se dostala do muzejních sbírek v rakouském Strasshofu, odkud byla v roce 2006 převezena do Bratislavy a plánovalo se její zprovoznění. K tomu nedošlo, a tak lokomotiva po odkoupení putovala do Brna, kde se začíná opravovat.



Mýdlo

Břetislav Buchta

Erika Válková vešla do kanceláře zrovna ve chvíli, kdy její kolegyně, vedoucí nákupu Marie Honová, měla hlavu v dlaních a sklesle koukala na monitor počítače.

„Copak, Maruško, stále řešíš ta mejdla?“ vyzvídala Erika.

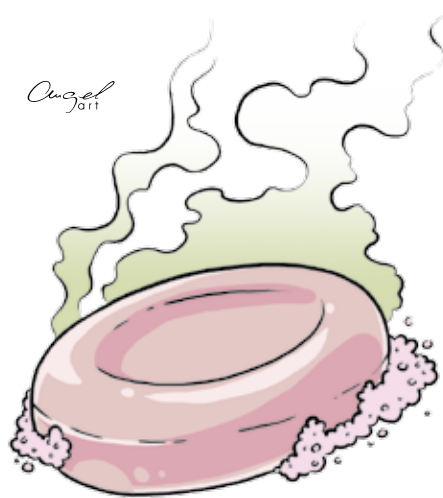
„Ani nemluv, Eriko. Od pondělí dalších snad padesát mejdlů. Asi mě díky nim brzy odvezou do blázince. Fakt by mě zajímalo, která dobrá duše hodila do éteru, že to mýdlo jsem objednávala já... Zrovna tady mi jeden chlap píše: Vážená paní, myslel jsem podle obalu, že nové mýdlo bude super, ale smrdím po něm jako navoněný tchoř. Nebo tady,“ sjela Marie myší na jeden z předchozích emailů. „To jako myslíte s tím mýdlem vážně? Já jsem se s ním v práci umyl, a když jsem přišel domů se slunečními brýlemi, tak mne podle čuchu nepoznal ani náš pes a chtěl mne pokousat. Vidíte – i starý pes je z toho smradu vedle! Ale abych jen nekritizoval: musím objektivně přiznat, že mýdlo má i jednu výhodu – když se s ním umyji, nelezou na mě komáři.“

„No vidíš, Maruško, aspoň jedna pozitivní informace. Kašlí na celou kritiku,“ konejšila Erika kamarádku. „Za pár dní vše vyvane. Přece nemůžeš za to, že mejdlo smrdí jako bolavá noha... Neříkej mi, že jsi nedostala aspoň jednu pochvalu.“

„Ale jo, včera mi jeden chlap poslal celkem pěkný a dlouhý dopis,“ prohodila Marie lhostejným hlasem.

„Tak mi jej přečti, ať přijdeš trošku na jiné myšlenky,“ přemlouvala Erika kolegyni.

„No dobře, počkej, až jej najdu,“ začala Marie projíždět zprávy na počítači. „Jo, už ho mám. Nějaký četař od trolejářů z Telče... Milá paní Honová,“ začetla se Marie. „Musím vám opravdu poděkovat za skvělý výběr posledního mýdla. Moji kolegové jej sice v lásce moc nemají (tedy slušně řečeno; raději nebudu publikovat některé pepřejší výrazy, které použili a kam vás někteří poslali) a několik mi jich mýdlo darovalo, ale já si jej nemohu vyna-



chválit. Předchozí mýdlo jsem musel stále brát s sebou do skříňky, protože mi ze sprchy pravidelně mizelo. Ale tohle mýdlo už mám ve sprše několik dní a zatím mi jej ještě nikdo nevzal. A také mi nové mýdlo pomáhá v manželství vyřešit jeden zádrhel soužití s mojí

manželkou... Tedy, abych vám to vysvětlil: Před pár měsíci jsem se podruhé oženil a vzal jsem si o dost mladší ženu. Nechci zabíhat do detailů, ale moje mladá manželka má po večerech určité nároky. Zajisté tušíte, co tím myslím. Zamlada mi zmíněné aktivity nevadily, ale v poslední době mne časté manželské radovánky začaly nějak zmáhat.

A představte si – jednou mi došel sprchový gel, a tak jsem se večer umyl vašim mýdlem, které jsem si donesl z práce (jelikož mne kolegové obdarovali celkem požehnaně). Zalehl jsem a moje mladá ženuška se ke mně přitulila. Příznám se: mám muchlování rád, ale zároveň pochopte – co je moc, to je příliš... Jako chlap těsně před padesátkou už přece jen potřebuji více odpočinku a spánku. No a najednou se má žena odvrátila, prohodila cosi ve smyslu, zda jsem se koupal v septiku, a otočila se na druhý bok... Měl jsem vystaráno a nádherně jsem se vyspal.

To samé se už několikrát opakovalo. Prostě a jednoduše – když chci mít večer v loži klid, stačí se umýt vašim mýdlem a manželka mne nechá na pokoji. Proto ještě jednou díky za vaše skvělé mýdlo. Budu si jej šetřit, aby mi vydrželo co nejdéle. Pokojný týden vám přeje Jan Kourek, četař správy elektrotechniky z Telče.“

„No vidíš,“ zvolala Erika s úsměvem od ucha k uchu. „Zachránila jsi jednoho z našich zaměstnanců od totálního fyzického vyčerpání a utrpení mladou ženou. Za to bys neměla být haněna, ale naopak pochválena a odměněna, jaké jsi zajistila skvělé mejdlo!“

Marie Honová se toho dne poprvé uvolnila a usmála. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Vectron ČD poprvé dojel z Prahy do Berlína pod 4 hodiny

České dráhy v úterý 8. května vypravily mezi Prahou a Berlínem vlak, který poprvé dojel do německého hlavního města bez výměny lokomotivy. Vícesystémové lokomotivy Siemens Vectron, které si České dráhy pronajaly pro provoz na této lince na deset let od společnosti European Locomotive Leasing (ELL), poprvé táhly celou soupravu až do Berlína a Hamburku. Ještě měsíc budou ale jezdit podle jízdního řádu, který počítá s výměnou lokomotiv v Drážďanech, a tím pádem i delší jízdní dobou. „Od 8. května jezdí turnusově lokomotivy Vectron na vlacích EC 178/175 Praha – Berlín – Praha a na vlacích EC 174/179 Praha – Hamburk – Praha v celé trase vlaku,“ potvrdil mluvčí Českých drah Petr Stáhlavský.

K hlavní změně dojde k 10. červnu, kdy budou vedeny všechny vlaky na trase do Berlína a dál na sever Německa už jen lokomotivami Siemens Vectron v modro-bílém nátěru Českých drah se siluetami měst, kterými projíždí. Vectrony už od nového jízdního řádu jezdí z Prahy do Drážďan, dál ale nemohly pokračovat. Deutsche Bahn totiž neproškolily včas všechny strojevedoucí pro obsluhu na německém území. [zdroj: www.zdopravy.cz 9. 5. 2018](#)

ČD obhájily vysoké hodnocení závazků od agentury Moody's

Ratingová agentura Moody's potvrdila společnosti České dráhy vysoké hodnocení dlouhodobých závazků. Od agentury ČD obdržely hodnocení Baa2, zároveň Moody's uvedla, že je výhled pro udržení ratingu stabilní. Dobré hodnocení závazků je podpořené tím, že v posledních třech letech dopravce učinil několik opatření, zejména v oblasti nákladní dopravy. V případě osobní dopravy je zase rating podle agentury Moody's podpořen solidní tržní pozicí a vysokou předpověditelností tržeb. Ty se dají dopředu odhadovat díky podepsaným desetiletým kontraktům s vládou a čtrnácti regiony. „U většiny z nich očekáváme úspěšné obnovení v roce 2019,“ dodala Moody's. „Tato zpráva má zásadní význam pro věřitele, kteří nám půjčili peníze na nákup nových vozidel, ale také pro akcionáře a zaměstnance,“ uvedl Pavel Krtek, předseda představenstva a generální ředitel ČD. Jako další podpůrné faktory pro rating podle serveru Patria.cz agentura označila také postupné zlepšování provozních výsledků od roku 2014 či vysokou pravděpodobnost podpory ze strany státu. [lidovky.cz 11. 5. 2018](#)

ČD přemění opravárenskou sekci a oddělí provoz od údržby

České dráhy reorganizují svou opravárenskou sekci a oddělí provoz od údržby. Kompletní restrukturalizace má být hotová do začátku letošního července. Administrativně zanikne současných pět dep pro kolejové vozy a místo nich vzniknou tři oblastní centra pro provoz a tři pro údržbu. Společnost by tím měla ušetřit několik desítek milionů korun. Plán již dříve schválilo představenstvo podniku, nyní ho vzala na vědomí dozorčí rada společnosti. Změny se nelíbí odborům. Tvrdí, že může jít o přípravu na vyvedení celé sekce ze společnosti. Podle mluvčího ČD Radka Joklíka budou změny zejména administrativního charakteru. Zrušeny budou pozice přednostů jednotlivých dep a místo nich by mělo o opravách a údržbě rozhodovat ústředí společnosti. „Rozhodně se nechystá žádné propouštění provozních zaměstnanců,“ řekl Joklík. Firma chce lépe využít stávající kapacity údržby i provozu a zároveň posílit kvalitu, rozsah a množství prováděných oprav. Dalším důvodem reorganizace jsou podle něj i nové vlaky, které ČD nakupují. Pro jejich údržbu dráhy potřebují moderní a velké haly v místech provozu těchto vlaků. [ČTK 16. 5. 2018](#)



TURECKO

Doprodej volných pokojů za lastové ceny.
Termíny 1. 6.–12. 6., 5. 6.–15. 6., 8. 6.–19. 6., 12. 6.–22. 6. a 15. 6.–26. 6. 2018.

Vše je s odletem z Prahy, strava all inclusive, pokoje s vlastním soc.zař., blízko pláže.

Hotely Sandy Beach (Side), Arsi, Emir Fosse Remi a Mesut (Alanye).

Bližší info na www.cdtravel.cz (nabídka last minute) nebo na tel 972 243 055, 723 811 984 Jana Handrejchová

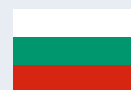
BULHARSKO

Za lastové ceny.
Termíny 10. 6.–21. 6., 14. 6.–21. 6., 17. 6.–28. 6., 21. 6.–28. 6., 21. 6.–1. 7. 2018.

Vše je s odletem z Prahy, strava all inclusive a polopenze.

Hotely Flamingo a Blue Bay (Slunečné pobřeží), Sunny Bay a Central Plaza (Pomorie).

Bližší info na www.cdtravel.cz (nabídka last minute) nebo na tel 972 243 053, 602 397 359 K. Štěchová.



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



7. ročník Evropských her
handicapované mládeže

6. – 10. 6. 2018 | Brno
Přihlášky na www.emilopen.cz/dobrovolnici

Chceme Tě pro dobrou věc!

Ovládáš nějaký z evropských jazyků?

Potom hledáme právě Tebe!

Přidej se k nám a podívej se do zákulisí jedinečné sportovní akce.

Získáš cenné zkušenosti, certifikát dobrovolníka, zajímavou položku do životopisu a Emil Open tričko.



Pořadatelem je Emilova sportovní, z.s., www.emilnadace.cz

Přihlas se na www.emilopen.cz/dobrovolnici.

#hejbnikridlem



9. ročník
ZENA REGIONU

pod záštitou



NOMINUJTE VÝJIMEČNOU

ŽENU VAŠEHO REGIONU

od 1. 4. do 15. 6. 2018

Znáte někoho, kdo se ve svém volném čase obětuje pro druhé a zvládá své aktivity skloubit s péčí o rodinu? Málo se podle vás o těchto nevšedních ženách veřejně mluví? Změňte to! Zapojte se do soutěže Žena regionu i vy! Přihlaste svou kamarádku, sestru, maminku nebo kolegyni z práce! Dokažte, že jejich obětavost a práce mají skutečný smysl!

www.zenaregionu.cz



2. a 3. června 2018

Parním vlakem do Zubrnice a tentokrát ještě dál...

Před 40 lety byla zrušena trať Velké Březno – Lovečkovice – Ústě. Zásluhou sdružení Zubrnická museální železnice se část této dráhy zachovala a od března do října o víkendech a svátcích jezdí v úseku Ústí nad Labem–Střekov – Velké Březno – Zubrnice historický motorový vůz řady M131.1 z roku 1951 (jako tudin a cena základní jízdenky je 80 Kč). V sobotu 2. 6. lze navíc pokračovat ze Zubrnice přes Lovečkovice až do Ústěku historickými autobusy RTO. V nich se jízdné neplatí. V bývalé staniční budově v Lovečkovicih bude k vidění expozice o historii trati. V úseku Zubrnice – Malé Březno pojede kyvadlově motorový vůz M131.1 nazdobený jako při posledních pravidelných jízdách. Bližší informace na www.zubrnickaizeleznice.cz.

Nejbližší železniční stanice: Ústí nad Labem–Střekov/Velké Březno ad.



2. a 3. června 2018

Švédové dobývají pevnost Königstein

Zajímá vás, jak vypadal každodenní život vojáka v dobách třicetileté války? Pak zavítejte na saskou pevnost Königstein, kde se utáboří přes tučet uniformovaných skupin. Dozvíte se třeba, jak tehdy pracovali zbrojír, pasíř nebo knoflíkář. Po oba dny se ve 14 hodin uskuteční šermířské představení na téma Švédové dobývají Königstein. A jak se dopravíte do Königsteinu? Vlakem do Bad Schandau, kde lze přestoupit na příměstský vlak S-Bahn (linka S1) směr Drážďany. Königstein je hned následující zastávka.

Nejbližší železniční stanice:
Königstein (Sächs Schw)



2. června 2018

Den dětí na nádraží Praha-Braník

V sobotu 2. června se s dětmi vypravte na nádraží Praha-Braník, kde se rozhodně nebude žadné z nich nudit. Najdou tu spoustu atrakcí. Bohatý program bude probíhat od 9 do 18 hodin. Kromě hudebních a tanečních vystoupení se můžete těšit na jízdy historickými vlaky, historickou tramvají či autobusem nebo na projížďku zvláštním vlakem do areálu depa metra na Kačerově. Nebude chybět ani tradiční výstava a zpřístupnění lokomotiv. Fyzickou zdatnost si každý může otestovat na inspektorské drezíně. Více informací naleznete na stránkách www.cd.cz/zazitky (Doporučujeme).

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Braník



2. a 3. června 2018

Na Aviatickou pouť se slevou Vlak+

První víkend v červnu se na pardubickém letišti koná další ročník Aviatické pouti. Kromě letových ukázek čeká na návštěvníky také bohatý pozemní program. K hlavním lákadlům patří adrenalinová podívaná, kdy se žena bude procházet po křídle letadla, nebo oblíbené vyhlídkové lety pro veřejnost ve vrtulnících Robinson 44 a Bell 206. Na Aviatickou pouť přijedte vlakem. V pokladnách ČD zakoupíte zpáteční jízdenku Vlak+ Aviatická pouť se slevou 25%. Aby vám tato jízdenka platila i pro cestu zpět, nechte si ji na akci orazítkovat u stánku ČD.

Nejbližší železniční stanice:
Pardubice závoditě

Foto: www.zubrnickaizeleznice.cz, Festung Königstein gGmbH, Thiel PR, Michal Málek, Petr Kolmann

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **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, nábř. 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.
VYDAVATELSKÝ 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

