

Železničář

28. ČERVENCE 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



15
ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

S novopečenou předsedkyní představenstva Dopravního vzdělávacího institutu (DVI) **Blankou Havelkou** jsme hovořili o tom, co chystá ve své funkci.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Od neštěstí na železničním přejezdu ve **Studěnce** uplynul rok. Jak se zvyšuje bezpečnost na kritických místech?

11-14 TÉMA

Od poloviny 60. let ovládly tratě se střídavou trakcí **pantografové jednotky** původní řady SM 488.0, které později dostaly označení 560. A přežily dodnes, byť postupně z kolejí mizí.

15 ZAHRANIČÍ

Maďarské státní dráhy (MÁV-START) začaly s postupnou modernizací stárnoucích **vozů CAF**. Cestující se s nimi mohou setkat na vlacích Hungaria, které pravidelně jezdí už řadu let.

16-17 RECENZE

Tentokrát jsme se v recenzi zaměřili na model osobního vozu **Be Rybák ve velikosti TT**. Novinkou roku 2016 je lisovaná stavebnice od firmy SDV model.



18-19 CESTOPIS

Kdysi se tu rozprostíralo skutečné moře. Díky sanacím a rekultivacím ale mnohá místa začíná opět pomalu ovládat příroda. Jaká je tedy krajina u **Karvinského moře**?



20-21 HISTORIE

Širokorozchodná trať mezi slovenskými Maťovcami a Haniskou pri Košiciach letos oslavila padesáté narozeniny. Za jakých okolností vznikla?

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Petr Slonek | **VEDOUČÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Milan Matoušek | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJÍ: České dráhy, a. s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

TITULNÍ FOTO: Michal Málek, Velký rybník nedaleko zastávky Louky nad Olší





Neděle 24. července 2016 bude navždy patřit mezi smutné dny pro nás všechny. Během jízdy R 884 Galán bohužel vypadla malá holčička z vlakové soupravy. Dívka následkem pádu zemřela. Událost šetří Policie ČR a Drážní inspekce. České dráhy vyjadřují hlubokou lítost nad touto tragédií a zároveň poskytují maximální součinnost vyšetřujícím orgánům. K události se vrátíme podrobněji v některém z následujících čísel Železničáře.

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Regionovu v Dolní Lipce u jednoho z posledních přejezdů s mechanickými závoryami si nechal ujít **Daniel Jakubec**. Tato obec se nachází asi 3 km na severozápad od Králíků. Prochází tudy železniční trať Dolní Lipka – Hanušovice a trať Ústí nad Orlicí – Lichkov – Štítý/Międzylesie.

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

nárůst počtu cestujících, zvýšení ratingu, postupná modernizace vozů a jejich nasazování do provozu či další zkvalitnění služeb pro cestující. To jsou hlavní příklady toho, co se nám v prvním pololetí povedlo. I do budoucna chystáme řadu kroků vedoucích k vyššímu komfortu.

Jedním z hlavních ukazatelů úspěchu je počet cestujících. A těch vlaky ČD za prvních pět měsíců letošního roku přepravily bezmála 71 milionů, co představuje meziroční nárůst o 420 tisíc. Ten je patrný především v mezinárodní dopravě a velký potenciál mají příměstské spoje u velkých aglomerací, například v Praze, Brně či Plzni. Úspěchy jsou patrné i v rámci rekonstrukcí koridorů, kde se výrazně zkracují jízdní doby. Ve druhém pololetí se zaměříme na kvalitu cestování, na nový web a e-shop. Tím umožníme snadnější nákup jízdenek přes internet.

Dařilo se nám však i na poli ekonomickém. Zlepšené hospodářské výsledky umožnily zvýšení ratingu agenturou Moody's ze stupně Baa3 na stupeň Baa2 se stabilním výhledem. České dráhy jsou díky tomu nyní důvěryhodnější firmou pro investory. Úspěšně jsme refinancovali dluhopisy z roku 2011 a chceme se nyní víc soustředit na co nejpřesnější dodržování jízdního řádu a na zlepšování služeb pro zákazníky.

V osobní dopravě patří mezi úspěchy nasazení nových jednotek InterPanter na linku R 13 Brno – Břeclav – Olomouc a na linku R 19 Praha – Česká Třebová – Brno, nasazení modernizovaných vozů na linku R 10 Praha – Hradec Králové – Trutnov a vozů řady Bdp^{ee3+} s rozšířenou přepravou jízdních kol na vlaky vyšší kvality v relaci Praha – Bratislava – Budapešť. Postupně jsou také do provozu nasazovány modernizované vozy Bmz pro linku Praha – Hamburk. Zavedli jsme posilové expresní spoje mezi Prahou a Brnem, zvýšila se četnost jízdy spoje IC Opava a přibyl posilový vlak v pátek z Prahy do Opavy a v neděli z Opavy do Prahy.

Zlepšení doznaly také služby pro cestující. Ať už se jedná o instalaci wi-fi v jednotkách railjet a ve vozech pro linku Praha – Hamburk, nový palubní portál v jednotkách SC, rozšíření nabídky jízdních kol v rámci ČD Bike o další elektrokola či o možnost parkování kol v cyklověži u nádraží v Přerově zdarma pro zákazníky In Karet. Posílen byl rovněž po dobu letní sezony autobus Airport Express na pražské letiště Václava Havla. Ten jezdí od 7:30 do 19 hodin v 10, respektive 15minutových intervalech.

Ve vnitrostátní dopravě naši zákazníci oceňují SuperAkční jízdenku. Z hlediska tržeb je úspěšně snížení cen 1. třídy – objem prodeje vzrostl od ledna do konce května takřka o 10 milionů korun proti stejnému období loňského roku. To představuje přibližně 125 tisíc cestujících s jednotlivým jízdním a doplňkem do 1. třídy. V mezinárodní dopravě se rozšířila nabídka Včasných jízdenek Evropa pro další nové relace. Spuštěna byla marketingová kampaň pro cestování do Německa. Za leden až květen 2016 je patrný meziroční růst mezinárodních tržeb díky udržení meziročního růstu přeprav na lince Praha – Brno – Wien – Graz a meziroční navýšení prodeje ČD na lince Praha – Berlín – Hamburk díky novým tarifním nabídkám a prodloužení období akčního jízdného na dobu 100 dnů.

A ve vylepšování služeb samozřejmě budeme pokračovat. K vyššímu komfortu cestujících přispěje 1 400 přenosných pokladen pro průvodčí, které urychlí odbavení a postupně umožní placení platebními kartami. V přípravě je zakázka vybavení dalších vozů zařízením pro příjem wi-fi. Naším dodavatelům zpřísňujeme smlouvy a zvyšujeme sankce za pozdní dodávky služeb, respektive za jejich špatnou kvalitu. Zkrátka mnoho důvodů, proč s námi zůstat i nadále.



Radek Dvořák

Ředitel kanceláře člena představenstva pro osobní dopravu



Menu nabídne i bezlepkový pokrm

Babiččina bramborová polévka jako předkrm, pečený králíčkův hřbet se staročeskými bramborami a kedlubnovým zelím coby bezlepkový pokrm, hovězí plec s rajčatovou omáčkou a těstovinami. Pro gurmány zapečené palačinky se špenátem a sýrovou omáčkou jako hlavní jídlo, moučník s višňovou omáčkou a zakysanou smetanou coby dezert a pro hladovce sendvič s rajčaty, mozzarellou, rukolou a bazalkovým máslem. To je výpis z nového sezonního menu, které si bude možné od 3. srpna objednat ve vozech ČD Restaurant. Pokrmy nahradí dosavadní nabídku, které věvodily chřestová polévka nebo vepřová panenka na barevném pepři. Tradiční svičková však zůstává na svém místě. Výběr jídel je od prezidenta Asociace kuchařů a cukrářů ČR Miroslava Kubce. Jídla pro ČD Restaurant připravuje společnost JLV. (hol)

Vedení národního dopravce a ZSSK jednalo v Praze

Zástupci představenstva Českých drah a Železniční společnosti Slovensko se v úterý 12. července setkali v Praze na pracovním obědě za účelem projednání aktuálních otázek vzájemné kooperace obou národních železničních dopravců. Tématy jednání byla spolupráce v oblasti denních a nočních spojů, autovlaků i servisu pro cestující s akcentem na gastronomické služby. Nejvyšší vedení projednávalo také koncept spojů pokračujících ze Slovenska do Budapešti, vyměnilo si zkušenosti z opravárenství a diskutovalo o možnostech užší spolupráce v přeshraniční regionální dopravě. Důležitou součástí schůzky byla také koordinace stanovisek v mezinárodních organizacích CER, OSŽD a UIC. (red)



Lidé si vyzkoušeli, jak

České dráhy se dlouhodobě zaměřují na zlepšení podmínek cestování osob se sníženou schopností pohybu a orientace v železniční dopravě. Jaké možnosti a technické vychytávky zrakově postižení mají, si mohli v druhé polovině července vyzkoušet i vidomí cestující na pražském hlavním nádraží. Trojice speciálně vycvičených psů se svými cvičiteli z Nadačního fondu Mathilda zde předvedla několik ukázek z běžného života slepého člověka cestujícího vlakem. Zájemci si navíc s rouškou přes oči vy-

ČD v elitním klubu významných firem

Ve Španělském sále Pražského hradu se v polovině června uskutečnilo vyhlášení 22. ročníku prestižní ankety Czech Top 100 za rok 2015, která každoročně oceňuje stovku nejvýznamnějších českých firem. Krásné ocenění obdrželo na 20 významných firem. Mezi nimi nechyběly ani České dráhy, za které převzal cenu předseda představenstva Pavel Krtek. V žebříčku firem s největšími tržbami získaly ČD desáté místo (37, 8 mld. Kč). Národní dopravce vykázal za rok 2015 konsolidované tržby z hlavní činnosti ve výši více než 33 mld. Kč, z čehož v osobní dopravě meziročně vzrostly o 352 mil. Kč (1,7%) a v nákladní dopravě došlo k meziročnímu poklesu tržeb z hlavní činnosti o 497 mil. Kč (3,6%). (red)





se cestuje nevidomým

zkoušeli průchod mezi překážkami, které zrakově nepostihovaný člověk běžně ani neregistruje. Slabozrakým a slepým cestujícím jsou přizpůsobeny i vlaky národního dopravce. Podle Michala Štěpána, člena představenstva ČD odpovědného za osobní dopravu, je pro osoby se zrakovým postižením ve vlacích ČD nejvíce potřebný akustický systém hlášení. Ten poskytuje informace o zastávkách, jízdě a případných mimořádnostech. Nástup pak usnadňují zvukové majáčky a systém dálkového otevírání dveří přes vysílačku. (hol)



České dráhy získaly dva certifikáty

Národní doprava získala další ocenění za systém řízení kvality na komplexní zajištění přepravy osob podle normy ISO 9001. Obstál i v případě auditu podle normy OHSAS 18001, která se zaměřuje na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Na základě úspěšného prověření, které v červnu provedla nezávislá certifikační společnost Bureau Veritas, obdržely České dráhy 20. července certifikáty ISO 9001 i OHSAS 18001 na další tři roky. Nyní je každý rok čekají pravidelné dohledové audity. V listopadu se auditoři na ČD vrátí kvůli systému hospodaření s energiemi ISO 50001. Svě činnosti ČD certifikují už deset let nejen kvůli zákazníkům, ale i kvůli možnosti obstát v řadě veřejných zakázek. Zadavatel může při výběru upřednostnit firmu, která disponovala nejen technickým zámeřem, ale kvalitou poskytovaných služeb. (hol)



Tenisté jeli na Davis Cup do Třince expresem

Služeb expresního vlakového spojení národního dopravce využili předminulý víkend členové českého tenisového týmu, kteří cestovali do Třince na čtvrtfinálové utkání Davisova poháru s Francií. Hráči, zvyklí ze svých cest po turnajích především na komfort letadel, neskrývali nadšení z pohodlí konferenčního vozu. Zkrátka ale nepřišli ani běžní cestující. Na zápas, který se odehrál o víkendu 15. až 17. července, bylo totiž možné z Prahy, Pardubic nebo Olomouce cestovat rychlovlakem SC Pendolino přímo a bez přestupu. V těchto dnech mimořádně zastavil pravidelný spoj SC Pendolino Košičan 240 /241 také na zastávce Třinec centrum. (red)



Účastníci náročného překážkového závodu Spartan Race se na košické kláně vypravili vlakem Českých drah. Národní doprava pro skupinu více než čtyř set paděsáti závodníků vypravil z pražského hlavního nádraží speciální noční vlak, v němž byla zařazena osmička vozů řady B²⁴⁹. Spoj si objednal pořadatel, čeští závodníci tak měli zajištěnou dopravu do i z místa akce. Národní doprava chce s pořadatelem závodu nadále úzce spolupracovat. Spartan Race se uskutečnil na začátku července. Jde o jeden z nejpoulnějších překážkových závodů na světě. Založil jej Joe De Sena v USA v roce 2010. Závody mají několik úrovní, které se odlišují především svou délkou a počtem překážek. (hol)

Sportovci na Spartan Race jeli vlakem ČD

FOTO: JAN CHALOUPEK, ČD

Musíme využít jedinečného postavení DVI na trhu

Na začátku června byla zvolena Blanka Havelková do pozice předsedkyně představenstva Dopravního vzdělávacího institutu (DVI). Chce zvýšit spokojenost zákazníků, rozšířit nové vzdělávací produkty, zlepšit čerpání peněz z Evropských sociálních fondů, ale také rozjet debatu o systému vzdělávání na odborných školách. Co dalšího by v dceřiné společnosti Českých drah ráda změnila a jak hodlá dosáhnout vyššího zisku?

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV B. HAVELKOVÉ

Jaký vypadal na DVI váš první měsíc? Co jste musela zvládnout?

Nástup do nové práce je vždy náročný, ale já jsem se na to těšila. První dny jsem se seznamovala s chodem institutu, poznávala každodenní fungování, navazovala kontakty s kolegy a pronikala postupně do struktury organizace. Měla jsem v tomto ohledu výhodu, s DVI jsem jako vedoucí vzdělávání na ČD mnoho let spolupracovala.

Takže to pro vás bylo skoro známé prostředí...

Věděla jsem, do čeho jdu. Je ale něco jiného s nějakou organizací spolupracovat a něco jiného ji vést a mít za ni zodpovědnost. Proto jsem na novou pozici vstupovala s pokorou a zájmem co nejlépe své nové působiště poznat. Hned po nástupu jsem vyrazila do našeho školicího střediska v České Třebové, abych mluvila s lektory a dalšími zaměstnanci o tom, co je trápí, jak jim věci usnadnit, co je třeba zbytečně zatěžuje, co se jim daří a kde vidí možnosti dalšího rozvoje.

Jaké byly jejich reakce?

Velmi kladné. Potěšilo mne, že jsme se na většinu věcí shodli. Například na nutnosti nastavit nový systém hodnocení kvality výuky lektorů tak, aby ti dobří byli také lépe zaplacení. Motivace a adekvátní finanční ohodnocení za dobře odvedenou práci jsou totiž klíčem ke kvalitní výuce. Stejně tak je třeba o dobré lektory pečovat formou vzdělávání v lektorských dovednostech. Na to bych chtěla využít prostředky z evropských sociálních fondů. Když se pak jednotlivé složky spojí, na konci cesty to ocení zákazník. Dobrý lektor, kvalitní výuka, profesionální přístup našich zaměstnanců = spokojený zákazník. Chceme orientaci na zákazníka a jeho potřeby nejen deklarovat, ale také najít k ní optimální cestu - produkty, způsob komunikace, hodnocení a tak podobně.

S jakou vizí jste nastupovala na DVI?

Nerada mluvím od prvního dne o vizí. To je předčasné. Vizí se dnes ohání kdekdo, ale čas to jsou to prázdné řeči. Mám od začátku představu, kam by se firma dala posunout a kam by měla směřovat, aby jednak využila svého potenciálu, ale také aby odpovídala úspěšné moderní firmě 21. století. Na své nové pozici

musím co nejlépe pochopit, co klienti chtějí a v souvislosti s tím nastavit rozvoj lidí, týmů a procesů ve firmě.

Moderní úspěšná firma s velkým potenciálem. Co si pod tím představujete?

DVI je firma s výlučným a velmi specifickým postavením na českém trhu. Její zaměření na železniční vzdělávání z ní dělá unikátní firmu, jakých je u nás zatím málo. A právě toho bychom měli umět využít a dokázat nabídnout vzdělávání i externím společnostem. Zároveň ale chápu jako přirozené, že naše služby budou využívat všechny společnosti v rámci celé Skupiny ČD. To se dnes tak úplně neděje. Dobře ale vím, že i jim musíme nabídnout kvalitu a profesionalitu. I o ně musíme svým způsobem bojovat a být pro ně atraktivní a dobří. Moderní společnost chápu jak ve smyslu vnitřního fungování, tak i v prezentaci navenek. I když jsou to třeba detaily, i marketing a propagace jsou nedílnou součástí úspěchu. V dnešní době je skoro automatické, že má firma kvalitní webové stránky, komunikuje přímo se zákazníky a je otevřená. Umím si dobře představit, že DVI začne využívat i sociální síť, jako Facebook a Twitter.

Znamená to, že rozšíříte i nabídku vzdělávacích a rozvojových programů?

Ano. Spatřuji jako nutnost, aby DVI byla firma, která bude nabízet nejen odborná či produktová školení, ale i školení měkkých dovedností, e-learningová školení, jazykové vzdělávání, manažerské vzdělávání, koučink pro management apod. Máme po odborné stránce co nabídnout a máme zkušenosti. Jsem přesvědčená, že to i firmy vně Skupiny ČD ocení.

Pojďme ke vzdělávání zaměstnanců. Strategie ČD přímo říká, že potřebujeme mít proškolený personál v prozákaznickém přístupu. Je to zásadní?

Prozákaznický přístup musí být základní mantrou všech pracovníků na všech pozicích. Sebelepší produkt vám zkaží otrávená pokladní nebo neochotný průvodčí. Za několik posledních let udělaly ČD v tomto ohledu velký pokrok. Je to ale cesta, která nikdy nekončí. Pořád je co zlepšovat, pořád jsou před námi nové výzvy i trendy a my na ně musíme umět reagovat. Pozitivně vnímám to, že společnost

České dráhy investuje do rozvoje lidí tím správným směrem a přináší to skutečné, spočitatelné výsledky.

Zmínili jste, že vlakový personál udělal v posledních letech velký pokrok. Přesto ale občas slyšíme kritiku jak na zaměstnance ČD, tak i na zkostnatělost systému.

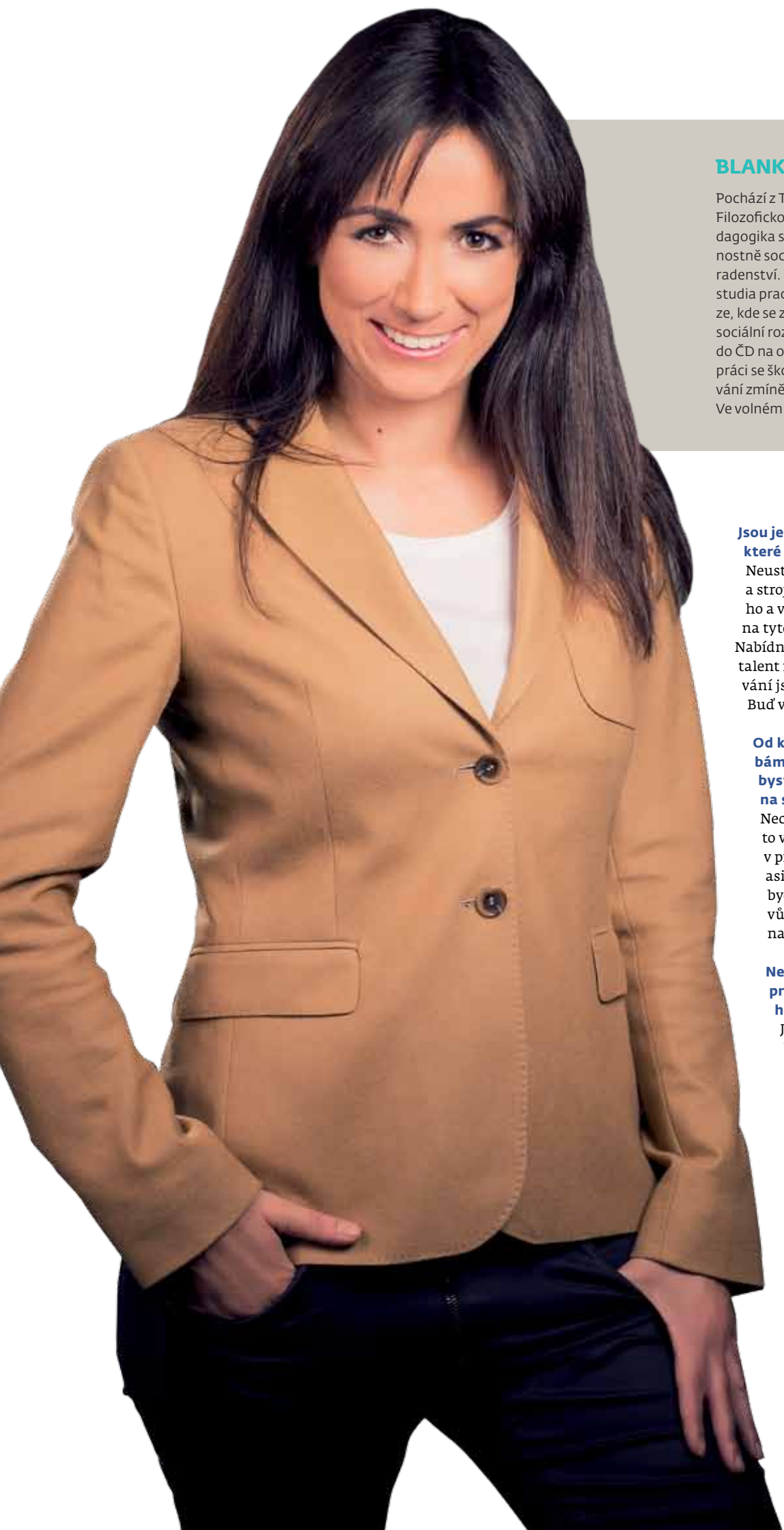
Kritici se najdou všude a všude. A když jde ještě navíc o České dráhy, každý si rád kopne. Kdo chce, ale vidí, jaký posun ČD udělaly, jak se chová personál ve vlacích a jaké služby nabíjíme. Samozřejmě, že občas někdo z našich za-



DVI je firma s velmi specifickým postavením na trhu. Její zaměření na železniční vzdělávání z ní dělá unikátní firmu, jakých je u nás zatím málo. A právě toho bychom měli umět využít a dokázat nabídnout vzdělávání i externím společnostem.



městnanců situaci nezvládne a třeba mu ujedou nervy. To je ale selhání jednotlivce a s tím se nedá nic moc dělat. To se děje všude kolem. Určitě si ale umím představit, že i v rámci našich školení lze tak trochu přitvrdit a ukázat zaměstnancům i drsnou realitu, se kterou se mohou v kontaktu se zákazníkem setkat. Využít lze třeba mentoringu, rozebrat případné události, pobavit se o tom, co se stalo, jak k incidentu došlo a jak se mu příště vyhnout. Pro takové situace je individuální mentoring nejvhodnějším přístupem. Sezení s 15 lidmi ve skupině takový efekt mít pochopitelně nebude a je to dnes již překonané, i když individuální mentoring je poměrně drahý.



BLANKA HAVELKOVÁ

Pochází z Tábora, vystudovala zdejší gymnázium a poté Filozofickou fakultu Univerzity Karlovy v Praze, obor Pedagogika se specializací na sociální pedagogiku a osobnostně sociální rozvoj a pedagogicko – psychologické poradenství. Na vysoké škole získala titul Mgr. Už během studia pracovala pro Výzkumný ústav pedagogický v Praze, kde se zaměřila evropské sociální fondy a osobnostní sociální rozvoj dětí ve škole. V roce 2008 nastoupila do ČD na odbor personální. Zde se zaměřovala na spolupráci se školami. Později přešla na pozici vedoucí vzdělávání zmíněného odboru, kde působila až do jara 2016. Ve volném čase ráda sportuje, v zimě nejraději lyžuje.

Jsou ještě nějaké další vzdělávací produkty, které chcete nabídnout?

Neustále mluvíme o školení pro vlakový personál a strojvedoucí, ale zapomínáme také na rozvoj středního a vyššího managementu. Chtěla bych se proto na tyto vzdělávací a rozvojové aktivity také zaměřit. Nabídnout programy jako koučink, development centra, talent management a další. Zajímavou součástí vzdělávání jsou i workshopy k rozvoji pozitivního přístupu. Buď vidíte sklenici z poloviny prázdnou, nebo plnou.

Od koučinku není daleko k psychologickým službám. Je to tedy v tomto smyslu produkt, který byste chtěla také nabídnout? Myslím třeba na strojvedoucí.

Nechci spojovat koučink a psychologickou pomoc, je to velmi rozlišná věc. Psychologická práce a pomoc je v případě strojvedoucích velmi citlivá věc. Nemusím asi říkat, kdy takovou službu nejvíce potřebují. Byla bych tedy nejraději, kdybychom tuto službu neměli vůbec důvod nabízet. Bohužel realita je jiná. Jsme na to připraveni a máme zkušené psychology.


Není tajemstvím, že by si Správa železniční dopravní cesty chtěla své zaměstnance školit výhradně sama. Jaký na to máte názor?

Jak jsem zmínila na začátku – ráda bych, abychom byli jedničkou v oblasti vzdělávání i ve státní organizaci SŽDC. Udělám pro to maximum. Se SŽDC jednáme a hledáme možnosti spolupráce.

Váš předchůdce přišel s projektem trenážeru strojvedoucích. Budete ho dále udržovat?

Myšlenka trenážerů je skvělá a odpovídá celosvětovému trendu. Ve většině vyspělých evropských států s nimi pracují a mají úspěchy. Často jsme dnes navíc svědky mimořádných a nešťastných událostí, o kterých se pak diskutuje a otevírá se role strojvedoucího. Pokud takový trenážer pomůže při zvyšování bezpečnosti železničního provozu a pomůže tak zabránit alespoň jedné tragédii, pak není o čem mluvit. Jsem rozhodně pro.

A budete na trenážeru školit i další subjekty?

Nevidím důvod, proč tuto službu nenabídnout i dalším, třeba soukromým subjektům. Železnice je totiž jedna, dopravců může být více. 

Rychlíky na východ Čech jsou komfortnější



Na rychlících na trase Praha – Hradec Králové – Trutnov se stále častěji objevují moderní kombinované vozy 1. a 2. třídy, které dříve jezdily na spojích kategorie EC/IC. Cestujícím nabízejí klimatizovaný interiér, výběr z míst za sebou jako v letadle nebo proti sobě, či sklápěcí nebo pevné stolky a zásuvky 230 V/50 Hz pro napájení drobné elektroniky.

TEXT: PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: ČD

České dráhy letos zahájily postupnou obměnu rychlíkových souprav na lince Praha – Hradec Králové – Trutnov. První komfortní vozy byly nasazeny se začátkem jízdního řádu a další následovaly během jara a uplynulých týdnů. Cestujícím nabízejí klimatizované prostory, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, jako jsou mobilní telefony a notebooky nebo větší stolky u vybraných míst, na kterých lze pracovat.

„V současné době již v Hradci Králové disponujeme dvěma desítkami moderních klimatizovaných vozů, které jsme dosud využívali ve vlacích EuroCity na linkách do Vídně nebo Budapešti,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. „Vagony jsou dnes zařazovány do rychlíků jezdících z Hradce Králové do Prahy. V srpnu skončí výlukové práce mezi Hradcem Králové a Jaroměří a moderní vozy tak budou moci sloužit cestujícím na celé lin-

ce z Trutnova do Prahy. Od nového jízdního řádu dále počet moderních klimatizovaných vozidel na této lince ještě zvýšíme,“ upřesnil Michal Štěpán.

Soupravy zatím nejsou kompletní

Do „hradeckých“ rychlíků jsou tak nyní zařazovány až tři moderní klimatizované vozy s předsvětelnými, tlačítky ovládanými nástupními dveřmi. Jejich interiér je klimatizovaný a sedačky potažené textilem. U vybraných sedaček jsou větší stolky, na kterých lze například pracovat, nebo hrát stolní hry. Vozy jsou vybaveny elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, jako jsou mobilní telefony nebo notebooky. WC je moderní konstrukce s uzavřeným systémem, které je možné používat také ve stanicích.

Dopravce postupně modernizuje i další vlakové soupravy v Královéhradeckém kraji. Vedle současné modernizace rychlíkových souprav, která bude pokračovat i v novém jízdním řádu, České dráhy pořídily v uplynulém období například moderní bezbariérové a klimatizované jednotky RegioPanter pro linku Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř, které na trati dosahují rychlost až 160 km/h. Soupravy jsou vybaveny i wi-fi připojením k internetu. Na dalších tratích jezdí modernizované motorové jednotky Regionova, vratné soupravy z velkých motorových vozů a modernizaci parku doplňuje čtveřice moderních motorových vozů RegioShuttle původem z Německa.



DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Drážní úřad používá nové logo, které po mnoha letech nahradilo dosud používaný starý symbol. Logo úřadu se oficiálně používá od 1. června letošního roku a je výsledkem kombinace písmen označujících státní instituci (DÚ – Drážní úřad) a obrazového prvku, který představuje část okřídleného kola, jakožto známého symbolu železnice. Písmeno D pak uvnitř obsahuje symbol státnosti – českého lva.

Úřad se také chystá na spuštění nových webových stránek. Současné jsou provozovány v redakčním systému phpRS, což už nevyhovuje dnešním trendům. Dalším kamenem úrazu byla nepřehlednost a špatná dohledatelnost zveřejněných informací. Výrobou nových stránek tyto problémy návštěvníkům webu odpadnou. Spuštěny by měly být ještě v druhé polovině července.

V prvním pololetí tohoto roku schválil Drážní úřad celkem pět nových typů drážních vozidel. Pro železniční dráhu jsou určeny čtyři z nich: čtyřnápravový cisternový vůz řady Zacns 98 m³ určený pro přepravu nebezpečných látek v kapalném stavu podle předpisu RID, kolejovou brusku typu SPML 16 a dvě speciální dvoucestná vozidla. První z nich je U 1600 ZW určené pro posun vozů na vlečce. Další typ U 400/6x4 pak bude využíván pro práce na trolejovém vedení a výškové práce.

(DÚ)



Bezpečnost na přejezdech ohlídají kamery

Je to přesně rok, co se u Studénky odehrála jedna z nejtragičtějších nehod na železničních přejezdech. Střet Pendolina s polským kamionem loni 22. července nepřežili tři lidé, strojvedoucí přišel o obě nohy a mnoho dalších osob bylo zraněno. To vše kvůli nedbalosti polského řidiče, který ignoroval výstražná světla. Moravskoslezský kraj se proto snaží vylepšit zabezpečení několika nejrizikovějších přejezdů v regionu.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Další tři frekventovaná křižení by měl v dohledné době střežit kamerový systém, přičemž Moravskoslezský kraj plánuje do pořízení a instalace kamer investovat ze svých finančních prostředků takřka tři čtvrtě milionu korun. Podobná zařízení dosud fungují na čtyřech přejezdech v regionu. „I když Moravskoslezský kraj není vlastníkem železničních přejezdů, snažíme se ve spolupráci se SŽDC a policií dělat vše pro to, aby se eliminovalo možné nebezpečí. Největším problémem však jsou neukáznění řidiči, kteří nejsou ochotni na silnici respektovat naprosto žádná pravidla,“ řekl hejtman Moravskoslezského kraje Miroslav Novák.

Systém už někde funguje

Kamerové systémy fungují v regionu již na železničních přejezdech ve Studénce, Suchdole nad Odrou, Dolní Lutyni a Loukách na Karvinsku. „Tento systém sice sám o sobě bezpečnost na přejezdu nezvýší, nicméně informace o monitoringu přejezdu působí na řidiče jako preventivní prvek a záznam lze dále využít při projednávání a dokazování porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích,“ vysvětlil náměstek moravskoslezského hejtmána pro dopravu Daniel Havlík. Monitorované přejezdy jsou označeny tabulkou s upozorněním na kamerový systém, což už samo o sobě může odradit řidiče od riskantního chování. Aktuální situaci z kamer monitoruje policie prostřednictvím kapacitního wi-fi vysílače. Policisté tak mohou situaci na přejezdech sledovat na služebních tabletech a v případě potřeby operativně zakročit.

Podle Daniela Havlíka zástupci krajského úřadu, Správy železniční dopravní cesty, policie a Správy silnic Moravskoslezského kraje vytipovali další železniční přejezdy na koridorových tratích, na kterých doporučili instalaci kamerového systému. Konkrétně jde o přejezdy v Jistebníku na Novojičínsku, Polance nad Odrou na Ostravsku a Vendryni na Třinecku. Letos by měly být hotovy první dva jmenované přejezdy, do konce příštího roku by měl díky krajské dotaci přibýt kamerový systém také ve Vendryni.

Jan Černý: úrovnové křižení zrušit

Strojvedoucí Jan Černý, který přišel při loňské nehodě u Studénky o obě nohy a dodnes se léčí s dalšími následky rozsáhlých zranění, má v případě přejezdů jasno. „Nikdo dnes neumí jednoznačně říci, kdy bude postavena vysokorychlostní železniční trasa z Prahy přes Brno do Ostravy. Nic si nenamlouvejme – jde o hudbu budoucnosti, proto je životně důležité začít tento problém řešit co nejdříve,“ tvrdí. Jistou možností je podle něj zvýšení rychlosti na současné trase například na 200 km/h a současně zkapacitnění tratě třeba přidáním jedné či dvou kolejí. „S tím jde ruku v ruce další efekt, který je ale nejdůležitější – musely by se odstranit všechny úrovnové železniční přejezdy na celé koridorové trase. Ano, určitě by šlo o velké finanční částky při výstavbě podjezdů či nadjezdů. Peníze ale nikdy nemohou nahradit ztracené lidské životy nebo těžká zranění s trvalými následky. Pevně proto věřím, že zvítězí lidský rozum a že se konečně pohnou ledy,“ doufá Jan Černý (na snímku ještě před tragickou nehodou).

Sám nyní pilně rehabilituje, posiluje a cvičí se základními protézami, které jsou hrazeny zdravotní pojišťovnou, díky dárcům si časem bude moci pořídit nové a kvalitnější náhrady. Jeho jediné přání je prosté: rád by se co nejdříve zapojil zpět do normálního života.



CO SE ODEHRÁLO U STUDÉNKY

Vlak SuperCity Pendolino 512 vyrazil ve středu 22. července ráno v 7:06 z Bohumína na pravidelnou trasu přes Ostravu a Prahu do Františkových Lázní. Stroj vedl zkušený strojvedoucí DKV Praha Jan Černý. Netušil, že ve Studénce na něj a 150 cestujících čeká peklo, které někteří nepřežijí. Nehoda se stala v 7:43 hodin na přejezdu zabezpečeném světelnou signalizací se závory. Na něj vjel pár vteřin před příjezdem vlaku polský kamion, ačkoli svítila výstražná světla. Když se zavřely závory, nechal řidič auto i s návěsem naloženým těžkými plechy v kolejišti a jen trochu popojel, aniž se snažil prorazit závory. V té chvíli se ale řítilo z Ostravy Pendolino plnou rychlostí 160 km/h. Díky okamžité reakci strojvedoucího se podařilo snížit rychlost vlaku na 142 km/h, což některým cestujícím zachránilo život. Strojvedce se po zabrzdění vlaku snažil utéci ze své kabiny do prvního vozu. Na vše ale bylo jen pár vteřin, takže ho bohužel dostihlo „plechové tsunami“, které mu rozdrtilo nohy a poškodilo páteř. Dílo zkázy dokonaly svazky plechů v prvním voze jednotky, kde hned nebo po převozu do nemocnice zemřeli tři lidé a řada dalších byla vážně zraněna. Řidič kamionu dostal trest 8,5 roku vězení.

Hana Eliášová: Pomohla s financemi na obnovu vozů

Další ženou reprezentující České dráhy v programu Britské obchodní komory Equilibrium 2016 je Hana Eliášová, vedoucí oddělení financování společnosti a zástupkyně ředitele odboru ekonomiky pro oblast financování. Na GR ČD přišla před sedmi lety.

TEXT: PETR SLONEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

Předtím pracovala na ČEZ, kam nastoupila hned po ukončení studia na VŠE v Praze a postupně se tam vypracovala do manažerských pozic. Na základě získaného stipendia od British Council absolvovala roční celodenní studium na University of Strathclyde v Glasgowu a obdržela titul MSc in Finance.

„Hlavním důvodem, proč jsem nastoupila do Českých drah, byla skutečnost, že jsem mohla pomoci s obstaráním velkého objemu externího financování na modernizaci a obnovu kolejových vozidel. Měla jsem bohaté zkušenosti z předchozího působiště, protože ČEZ byl první společností ve východní a střední Evropě, jíž se po listopadu 1989 podařilo získat mezinárodní ratingové hodnocení a začala vydávat dluhopisy na evropských a amerických trzích. Já měla příležitost být součástí týmu, který vše připravoval,“ vysvětlila Hana Eliášová.

Přinesla mezinárodní zkušenosti

Po úspěšném získání ratingového hodnocení pro České dráhy v roce 2011 od mezinárodní ratingové agentury Moody's a po vydání první emise pětiletých dluhopisů kotovaných na burze v Lucemburku v celkové výši 300 mil. eur (tzv. eurobondy) se rozhodla zůstat a pokračovat v této práci. Má na starosti navrhování optimální strategie pro obstarání nových

externích finančních zdrojů (krátkodobých i dlouhodobých), ratingové hodnocení a výběr vhodných dluhových instrumentů v návaznosti na podnikatelský plán, prognózu cash-flow a aktuální potřeby.

Za jejího působení se Českým drahám podařilo založit směnečný program, v jehož rámci je možné vydat směněnky až do maximálního objemu 11 miliard korun, uskutečnit dvě tuzemské emise dluhopisů v korunách, tři mezinárodní emise eurobondů v eurech. Mezi nedávné úspěchy patří především zvýšení ratingového hodnocení od agentury Moody's na Baa2 se stabilním výhledem, což mělo velmi pozitivní vliv na dosažení výhodných cenových podmínek u třetí eurové emise eurobondů vydané v letošním květnu.

Účast v projektu předčila očekávání

A co očekává od programu Equilibrium? „Vnímám program Equilibrium jako platformu, kde se setkávají lidé z různých profesí, různých firem a různých názorů. Už jsem něco podobného zažila při studiu ve Velké Británii, kde mezi mými spolužáky byli studenti z EU, ale i z Dominikánské republiky, Ugandy, Japonska, Saudské Arábie a ostatních zemí. Tato setkání mě vždy obohatila. Chtěla jsem proto zjistit, zda něco takového zažiji i tady,“ řekla Eliášová. Ukázalo se, že účast v programu Equilibrium její očekávání předčila.



„Mým mentorem je Vít Vážan, finanční ředitel v Českých radiokomunikacích, s kterým si od prvního setkání velmi rozumím. Díky němu získávám nestranný náhled na možnosti mého kariérního růstu. Oceňuji především jeho velkou otevřenost, se kterou se mnou sdílí své zkušenosti, které získal on sám. Chtěla bych také poděkovat předsedovi představenstva ČD Pavlu Krtkovi, který inicioval zapojení Českých drah do tohoto programu, když rozhodl podpořit vyšší účast žen ve vysokých manažerských pozicích na ČD,“ uvedla Eliášová. ♦

TOALETY VE VLACÍCH DOSTÁVAJÍ NOVOU PODOBU

JOSEF HOLEK

Zkvalitnit a zpříjemnit lidem cestování. To je hlavní cíl postupného vylepšování toalet novými tapetami. Pasažéři si tak mohou ve dvacítku vagonů připadat jako v decentní kachlíkové koupelně anebo v březovém lese. České dráhy vylepší ještě osmdesát vozů nasazovaných na rychlíky a spoje kategorií InterCity a EuroCity. Projekt navazuje na anketu uspořádanou cestujícími na přelomu loňského a letošního roku, kdy si lidé mohli vybrat z několika návrhů.



Při instalaci tapet jsou hloubkově čištěny prostory a je doplněn inventář. Nové jsou dávkovače mýdla, vodovodní baterie a záchodová prkénka. Nepolepované části, tedy například koše, jsou opískovány a lakovány. „To vše celkově přispěje k vyšší kvalitě cestování. Všechny vybrané vozy jsou přitom moderního typu s uzavře-

ným systémem WC,“ podotkl Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu.

Upraví se 200 záchodků

Obnovu sociálního zařízení dopravce provádí v pěti typech vozů, které jsou deponovány v Praze, Chebu, Českých Budějovicích či Hradci Králové. „Odtud je nasazujeme na rychlíky Cheb – Plzeň – Praha, Linz – České Budějovice – Praha, Trutnov – Hradec Králové – Praha a na vlaky kategorie EC a IC z Prahy do Brna, na Slovensko, do Maďarska nebo na severní Moravu,“ doplnil Štěpán s tím, že postupná revitalizace dvou stovek toalet – dvě v každém vagonu

– bude pokračovat do první poloviny příštího roku. Každý týden zvládnou zaměstnanci zmíněných dep vylepšit dva vozy, práce jim obvykle zabere čtyři až pět dnů. „Ne každý vůz je stejný a WC stejně opotřebovaná. Současně nechceme z provozu stáhnout více vozů, aby nebyly narušeny garantované vozy,“ vysvětlil Radek Korselt z odboru obchodu osobní dopravy.

Vylepšení vzhledu toalet různobarevnými tapetami se věnují také zahraniční železnice, například v Rakousku, Švýcarsku, Německu nebo ve Francii. Uplatňují se tam různé náměty, jako jsou horská krajina, modrá obloha s mraky, citrusovníky nebo interiér imitující koupelnu.

NESMRTELNÝ „PANŤÁK“ SLAVÍ PADESÁTINY

Od poloviny šedesátých let ovládly jihomoravské a západoslovenské tratě se střídavou trakcí na osobních vlacích elektrické pantografové jednotky původní řady SM 488.0, které později dostaly označení 560. Během krátké doby se staly nedílnou součástí především příměstské dopravy. A přežily dodnes, byť postupně z kolejí mizí.



Jednotka SM 488.0024 v retronátěru u Bílovic nad Svitavou
Foto: Jiří Štembírek

M. HARÁK, M. ŽABKA | FOTO: AUTOŘI, J. ŠTEMBÍREK A M. NOVÝ

Pro objednávce elektrických jednotek původní řady EM 475.1, které v letech 1964 až 1968 ovládly a zároveň zrychlily značnou část příměstské dopravy na elektrizovaných tratích v okolí Prahy, Ostravy i Košic, se ministerstvo dopravy rozhodlo řešit podobným způsobem provoz v okolí měst v jižní polovině bývalého Československa. Právě tam se v 60. letech chystala elektrizace střídací trakční soustavy a velké městské aglomerace se připravovaly na nová železniční vozidla.



Nejprve střídací, poté stejnosměrná verze

Vývoj jednotek, které měly být nasazeny především v okolí Brna a Bratislavy, zadalo ministerstvo dopravy v listopadu 1962. Šlo o společné dílo Výzkumného ústavu kolejových vozidel (VÚKV) Praha, Vagónky Tatra ze Studénky a elektrotechnické firmy MEZ Vsetín. Oproti původním jednotkám řady EM 475.1 (později 451 a 452) technici použili revoluční řešení v podobě řídicího vozu, díky němuž se značně snížily výrobní náklady. Souběžně s vývojem jednotky pro provoz na tratích elektrizovaných střídací trakční soustavou 25 kV/50 Hz byl zadán vývoj po mechanické stránce shodného vlaku také pro stejnosměrnou trakci (později řada EM 488.0, resp. 460). Tehdejší konstruktéři počítali dokonce s dvousystémovou variantou s použitím vozu s usměrňovačem. Od tohoto projektu se ale ustoupilo.

Nesporným krokem zpět se stal u nových jednotek SM 488.0 požadavek na vysokopodlažní provedení, k němuž se přikročilo na základě



špatných zkušeností s nízkopodlažním uspořádáním předešlých jednotek EM 475.1, které vykazovaly nízkou tuhost „hlubinného“ rámu. Byla to velká škoda, neboť šlo o jednu z prvních nízkopodlažních železničních vozidel v zemích bývalého východního bloku. Naopak krokem vpřed byla snaha o co největší sjednocení komponentů u jednotek pro stejnosměrnou i střídací trakci. Pouze po drobných úpravách bylo například možné zaměňovat vložené vozy, čehož se v praxi běžně využívalo.

Dva prototypy se vyráběly dva roky

Během vlastního vývoje těchto vlaků konstruktéři porovnávali především řešení uspořádání pohonu hnacích vozů, kdy zkoumali, zda bude výhodnější použít již zavedeného systému s tlakovými trakčními motory na každém hnacím dvojkolím, nebo do té doby u nás v elektrické trakci neobvyklý skupinový pohon dvojkolím. Ten pomocí hřídel spojoval pouze jeden výkonnější trakční motor zavěšený na rámu skříně s hnacími dvojkolím. Každý elektrický motorový vůz SM 488.0 byl vybaven vždy dvěma trakčními motory zavěšenými pod podlahou. U následující stejnosměrné řady E 488.0 (později 460) byly použity naopak tlapové motory umístěné na nápravách.

Výroba prototypů byla zadána v roce 1963. Objednávka spočívala ve dvou třídílných jednotkách ve složení hnací - vložený - řídicí vůz. Výroba trvala déle než dva roky a až v roce 1966 vyjely z bran studeňské vagónky dvě prototypové elektrické jednotky označené SM 487.0001 + N 487.0001 + Ř 487.0001 a SM 487.0002 + N 487.0002 + Ř 487.0002. V té době neexistovalo ještě mnoho tratí se střídací trakční soustavou a navíc byly dosti vzdálené od výrobního závodu, který se síce nacházel v těsné blízkosti trati, napájené ale stejnosměrným systémem 3 kV. První zkoušky se uskutečnily přímo ve výrobním závodě a také na takzvané Bartošovické spojce, což byla tři a půl kilometru dlouhá vlečka do bývalého lihovaru, kterou převzala po jeho zrušení do svého vlastnictví Vagónka Studénka.

Kvůli překročené nápravové hmotnosti byly, oproti původnímu zadání, oba prototypy později přeznačeny na řadu SM 488.0. První prototyp se v říjnu



Dodávky sériových vozidel po vyrobení

Jednotka	Rok výroby	Lokomotivní depo
SM 488.0003 – 0010	1970	Brno-dolní
SM 488.0011 – 0020	1971	Bratislava východ 2
SM 488.0021 – 0028	1971	Brno-dolní
SM 488.0029 – 0034	1971	Bratislava východ 2



1966 přesunul za účelem zkoušek na Železniční zkušební okruh (dnes ZC VUZ) ve Velimí. Druhá jednotka se na okruhu pouze míhla, ale většinu zkušebních jízd si odbyla na trati Plzeň – Horažďovice předměstí. Na základě výsledků zkoušek byla provedena řada úprav ve vozové i elektrické části jednotek. Současně následoval zkušební provoz obou spřažených jednotek na trati Brno – Havlíčkův Brod, kde jezdily až do září 1968, kdy měly „naběhnout“ již 100 tisíc kilometrů. Po ukončení zkoušek se oba prototypy přesunuly zpět do výrobního závodu ve Studénce, kde se podrobily dílenským prohlídkám a v prosinci 1968 byly odvezeny opět na okruh do Velimí, kde podstoupily definitivní technicko-bezpečnostní zkoušky.

Konečně v pravidelném provozu

Obě prototypové jednotky řady SM 488.0 byly přiděleny tehdejšímu Lokomotivnímu depu Brno-dolní, kde byly také počátkem roku 1969 nasazeny do pravidelného provozu na tratích v okolí jihomoravské metropole. Vlaky jezdily zpravidla spojené ve dvojici, neboť samostatná třívozová jednotka kapacitou nevyhovovala potřebám příměstského provozu. V takovém případě byly zcela zbytečné řídicí vozy a jejich nevyužitá stanoviště strojvedoucích snižovala kapacitu vlaku. Proto se při objednávce sériových jednotek v roce 1968 upustilo od provedení s řídicím vozem a byly objednaný jednotky pětivozové se dvě-

ma hnacími a třemi vloženými vozy. Ty byly vyrobeny v letech 1970 až 1971 v počtu šestnácti kusů.

Obě prototypové jednotky byly společně s prvními čtyřmi sériovými jednotkami zařazeny do bývalého Lokomotivního depa Brno-dolní. Jeden z řídicích vozů vyhořel v roce 1985, druhý řídicí vůz byl časem přestavěn v depu v Brně Horních Heršpicích odstraněním stanoviště na vložený a zařazen do jedné z brněnských souprav. Dnes je již sešrotován. Následujících pět vlaků vyrobených již v roce 1971 dostalo nově postavené Rušňové depo Bratislava-východ 2. Další čtyřkusová dodávka směřovala opět do jihomoravské metropole a poslední tři vyrobené jednotky převzalo bratislavské depo.

Moravské jednotky ovládly vozební ramena Brno – Bratislava a Brno – Havlíčkův Brod – Čáslav, kam první elektrické lokomotivy vyrazily již v roce 1966, později pak zajížděly také z Havlíčkova Brodu do Jihlavy. Bratislavské pantografy byly nasazeny na tehdy nově elektrizovaných tratích Bratislava – Štúrovo, Nové Zámky – Komárno a Bratislava – Brno. Provozní nasazení řady v okolí Bratislavy a Nových Zámků zůstalo ve větší míře zachováno i po přesunu slovenských jednotek v roce 1985 z Bratislavy do trnavského depa, které v té době organizačně náleželo do lokomotivního depa Leopoldov. Pantografy dostaly v Trnavě k dispozici novou halu provozního ošetření včetně potřebného zázemí.

Zamířily na Slovensko i na Moravu

S novým působišťem v Trnavě se nabídlo nové provozní uplatnění a tak začaly „pantáky“ nově působit od roku 1985 na trati Trnava – Galanta, jejíž elektrizace byla dokončena v roce 1982. Vlaky řady SM 488.0 se od roku 1982 začaly objevovat v trase Trnava – Kúty, kde byl zrovna nově zahájen elektrický provoz, a také na trati z Trnavy do Leopoldova, kam první elektrický vlak přijel v roce 1984. Vozební ramena se samozřejmě dělila a v souvislosti s po-





ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

SM 487.0 (3-VOZOVÁ VARIANTA):

- Uspořádání dvojkolí: B´B+´2´2+´2´2´
- Motory: 2
- Výkon: 840 kW (trvalý); 930 kW (hodinový)
- Délka (přes nárazníky): 73 500 mm
- Hmotnost prázdné jednotky: 145 360 kg
- Míst k sedění: 200
- Max. rychlost: 110 km/h

SM 488.0, RESP. 560 (5-VOZOVÁ VARIANTA):

- Uspořádání dvojkolí: B´B´ + ´2´2´ + ´2´2´ + ´2´2´ + B´B´
- Motory: 4
- Výkon: 2 x 840 kW (trvalý); 2 x 930 kW (hodinový)
- Délka (přes nárazníky): 122 500 mm
- Hmotnost prázdné jednotky: 247 000 kg
- Míst k sedění: 336
- Max. rychlost: 110 km/h

stupující elektrizací také rozrůstala i jihomoravským jednotkám o trať Brno – Březová nad Svitavou, resp. Brno – Vyškov na Moravě.

Brněnské jednotky byly od konce 70. let známé svými extravagantními nátěry, které získávaly v rámci dílenských oprav. Na svou dobu velmi odvážné návrhy vymýšlela skupina pracovníků Lokomotivního depa Brno pod vedením tehdejšího přednosty Josefa Bojanovského, z jehož dílny pochází také například celá řada různobarevných Breljovců. Dominovaly jim stroje s expresivními blesky na bocích. Pestrobarevné jednotky byly v provozu po celá osmdesátá léta, v jejichž závěru byla řada SM 488.0 v rámci nově zaváděného označení hnacích vozidel podle evropských norem UIC přeznačena na řadu 560.

Jednotky byly stejně jako později vyrobené stejnosměrné provedení řady EM 488.0 (později řada 460) od počátku udržovány v Železničních opravárnách a strojárnách (ŽOS) Kolín a okrajově v železničních dílnách v Šumperku, a to až do 90. let, kdy údržbu českých jednotek převzala výhradně firma Pars Šumperk. Slovenské vozy začaly být naopak udržovány v ŽOS Vrútky. Během provozu jednotky po technické stránce neprošly žádnými zásadními modernizacemi. Mimo dílčích úprav v elektrické výzbroji byly například odstraněny přední sběrače na všech elektrických motorových vozech provozovaných Železniční společností Slovensko (ZSSK). Tato úprava byla dokončena do roku 2003. V některých případech byl u brněnských vozů vylepšen interiér pro cestující čalouněním sedaček s plyšovými potahy a zabudován informační systém. U prototypových jednotek se přistoupilo k drobným úpravám za účelem sjednocení s jednotkami sériovými.

V 90. letech se poprvé ve větší míře využívají stejnosměrné vložené vozy k doplnění stavu střídaných jednotek za požárem poškozené vozy díky jednoduché možnosti přepojení vozů, která vyžadovala pouze úpravu zapojení topení. Například některé vložené vozy předané na podzim 2002 z bývalého DKV Ústí nad Labem umožnily v Brně sestavení až šestivozových souprav, čímž se značně zvýšila kapacita vlaků. Tyto vložené vagony byly po příslušné úpravě přeznačeny z řady 063 na řadu 060 se zachováním původních inventárních čísel (vozy 301, 302, 331, 332, 403, 406, 407, 419, 422, 423). Postupně byly takto prodlouženy všechny jednotky ve správě Českých drah.

Nezadržitelný konec jedné éry

Teprve ve třetím desetiletí provozu nastal především v případě slovenských jednotek značný pokles jejich využití, což bylo způsobeno nejen stářím a nevyhovujícím vysokopodlažním uspořádáním. Hlavním důvodem vyřazování se staly dodávky nových elektrických jednotek pro střídanou trakční soustavu. Nástupci jsou jednak elektrické dvousystémové jednotky řady 671, odvozené od českých CityElefantů řady 471, ale také tlačné jednotky „push-pull“, tedy soupravy poháněné lokomotivou řazenou na jednom konci a s řídicím vozem na konci druhém.

V roce 2009 slovenské jednotky také naposled mění svůj domov. Nově se jím stává lokomotivní depo Nové Zámky. Vlaky tak mizí z tratí v okolí Bratislavy, Trnavy i Leopoldova, nově se naopak objevují na trati Nové Zámky – Šurany – Levice. Ve stejné době se však výrazně snižuje jejich využití, které je završeno v grafikonu vlakové dopravy 2014/2015, kdy jsou novozámecké jednot-

ky turnusově nasazeny naposledy. Definitivní odstavení většiny slovenských souprav z provozu pak přišlo v loňském roce. Jako rezerva zůstávají k dispozici dvě jednotky v depu Nové Zámky, které v případě potřeby vyrazí na trať z Nových Zámek do Komárna jako náhrada za patrové Elefanty nebo „push-pully“.

V listopadu 2008 zakoupily ČD od Železniční společnosti Slovensko (ZSSK) dva hnací motorové vozy 560.015, 560.019 a čtyři vložené vozy 063 inventárních čísel 352, 353, 362 a 365 s úmyslem rozšířit svůj vozový park o další střídanou jednotku. Tato snaha se ještě před jejím zprovozněním rozplynula v souvislosti s plánovanou výrobou nových vozidel pro regionální dopravu. Brněnské jednotky 003+004, 007+008, 021+022, 023+024, 025+026 a 027+028 prošly přesto postupně od roku 2004 modernizací trakční výzbroje, kde byl dosazen šroubový kompresor, klimatizace stanoviště strojvedoucího, úprava osvětlení, IGCT měnič, zdroje pomocných pohonů a elektronický tachograf. Jednotky 007+008 a 021+022 dostaly při poslední hlavní opravě (EH) korporátní nátěr ČD a naopak vlak 023+024 byl opatřen slušivým retro lakem. I tak ale čeká všechny tyto stroje v horizontu pár let podobný osud jako jejich slovenské sestry. Jednotky, které jsou deponované v brněnských Maloměřicích, je dnes možné potkat pouze na lince S 2 jihomoravské integrované dopravy (IDS JMK), která spojuje Březovou nad Svitavou, Letovice, Blansko, Brno a Křenovice. „Pětsetšedesátky“ ale začaly pomalu a sebestiště vytlačovat nově dodávané jednotky RegioPanter řad 640 a 650 a nově také i rychlíkové InterPanteri řady 660, které začínají psát novou kapitolu na jihomoravských tratích. ♦



Typový náčrt prototypové jednotky SM 488.0



Vizualizace interiéru vozu druhé a první třídy

Maďaři zmodernizují stárnoucí vozy CAF

Cestující na prvním koridoru je znají bezesporu všichni. Někteří je milují, jiní je nenávidí. Řeč je o notoricky známých modrých vozech s šedým pruhem pod okny, které vlastní Maďarské státní dráhy (MÁV-START). Železničáři i cestující se s nimi mohou setkat na vlacích Hungaria, pravidelně jezdících už také řadu let.

TEXT: GABRIEL KORCSMÁROS | FOTO: AUTOR

Maďarské železnice tyto vozy „prémiové kategorie“ zpravidla nasazují na mezinárodní spoje směrem na západ od Budapešti. Lidé je mohou vidět na vlacích směrem do Vídně, Mnichova, Curychu a také na nejdelší mezinárodní trase vlaků kategorie EuroCity z Budapešti přes Bratislavu, Prahu a Berlín až do severoněmeckého Hamburku. Vozy od španělského výrobce CAF si MÁV pořizovaly v letech 1993 až 1994, byly mezi nimi jak velkoprostorové, tak i oddílové vozy 1. a 2. třídy, ale i restaurační, lůžkové a lehátkové.

Oprava čeká celkem 47 vagonů

A vozy 1. a 2. třídy (řady Amz 19 - 91, Apmz 10 - 91, Bmz 21 - 91 a Bpmz 20 - 91) nyní čeká zásadní modernizace. Je na čase, protože už za sebou mají více než dvacet let nepřetržitého provozu v mezistátní přepravě, což je na nich dobře patrné. Modernizace se netýká restauračních a ubytovacích vozů ani zavazadlových vozů řady Dms.



Kompletní modernizace celkem 47 vozů CAF se provádí v opravnách kolejových vozidel v Szolnoku, který je součástí Skupiny MÁV. Během rekonstrukce jsou úplně odstrojeni až na samotnou kostru (rám) vozu. Interiér i exteriér dozná podstatných změn a vylepšení, technici rovněž zkontrolují stav všech konstrukčních celků, podvozky, brzdový systém, vodní potrubí, dosazeny budou vakuová WC. Co se týče uspořádání interiéru, vše zůstane podle původní konstrukce. Na své si tak přijdou nejen příznivci velkoprostoru, ale i milovníci nostalgie, tedy „kupičkáři“.

Interiér dozná velkých změn

V interiéru na cestující čekají příjemné změny. Oproti současnému stavu bude vůz barevnější, komfortnější a samozřejmě také čistší. Pasážéři budou moci využít zcela nový a moderní audiovizuální informační systém vně i uvnitř vozu, do vagonů technici namontují také elektronický displej rezervací, wi-fi, výkonnější klimatizaci, USB porty a zásuvky pro používání drobné

elektroniky. Vyměněna bude krytina podlah, obložení stěn či okna. Nový potah získají sedačky, zrenovován by měl být zavazadlový prostor a držáky a počítá se s novými LED lampičky na čtení.

Kompletní renovací projdou i WC s vakuovým systémem na obou koncích vozu. Vozy dostanou nový centrální zdroj energie (CZE), při rekonstrukci budou zkontrolovány podvozky a opraveny opotřebené části a brzdový systém. Hliníkové dveře projdou obnovou tak, aby vyhovovaly současným přísným požadavkům. Zásadní proměna čeká rovněž skříní vozu, konkrétně lak. Vagony bránu opravy opustí v barevném řešení podle nového schématu, které se u MÁV začíná rozšiřovat - jde o koncept, který maďarský železniční dopravce poprvé použil u nejnovějších vozů typu IC+.

Z harmonogramu prací vyplývá, že jeden vůz setrvá v opravnách zhruba tři měsíce. To znamená, že všechny vozy budou hotové přibližně za tři roky. První modernizovaný vůz by měl začít jezdit už během letošního léta. ◆



Model osobního vozu Be Rybák

Modely osobního vozu Be Rybák ve velikosti TT jsou na trhu už nějakou dobu. Nejstarší v podobě odlitků, později přišla firma Detail s leptanou stavebnicí s odlévanou střechou. Novinkou roku 2016 je lisovaná stavebnice od firmy SDV model, jejíž reálná podoba byla modelářům představena a nabídnuta pod katalogovým číslem 12028 na květnovém TT-víkendu v Pečkách.

TEXT: MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Nebudu zde rozebírat postup celé stavby, tato recenze je spíše jakýmsi celkovým pohledem na produkt. Dovolím si tvrdit, že se ve velikosti TT jedná o zatím nejlepší stavebnici tohoto vozu na trhu, aniž bych měl vůči předchozím dvěma modelům nějakou zášť. Je ještě relativně cenově dostupná, a navíc velmi „user friendly“.

Provedení stavebnice

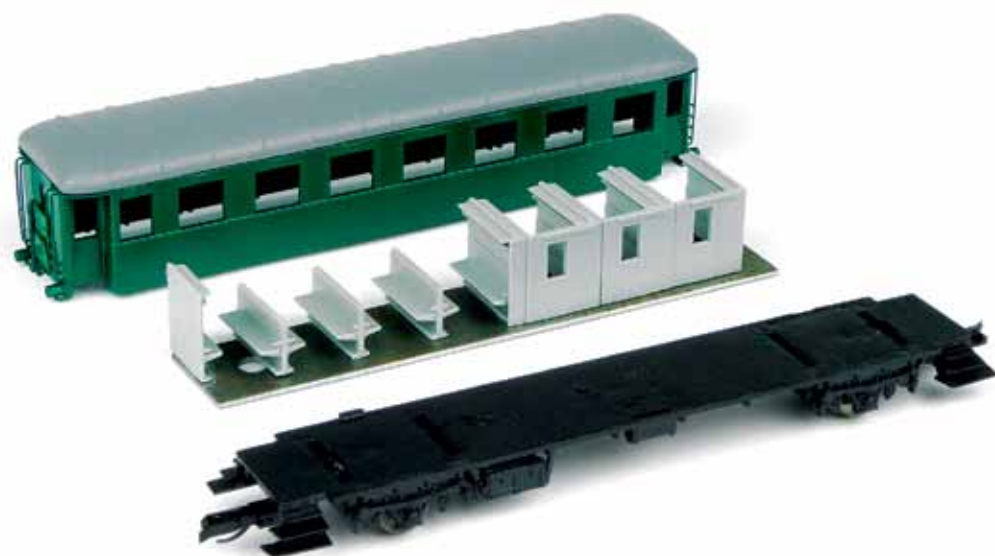
V klasické krabici naleznete díly na kompletní provozuschopný model, tedy včetně plastových dvojkolí, závaží, kinematik i spráhel. Jednotlivé části jsou vylisovány z probarveného plastu, takže kdyby někdo nechtěl model barvit, vlastně ani nemusí. Nebude to sice ono, ale vůz bude zhruba v barvách, jaké má

mít. Skříň zelená, střecha šedá, pojezd černý. K dispozici je i vnitřní vybavení v podobě lavic a oddílů. Ty jsou z šedého plastu. Já na ně použil okrovou barvu jako imitaci fládrování. Nalepeny jsou na závaží, do vozu se poté vše vloží jako celek.

Kladně hodnotím zasklení oken. Je provedeno obdobně jako u známých stavebnic „Dřeváků“ od LPH, tedy jednotlivé tabulky do každého okna, ovšem s tím rozdíllem, že je již z výroby opatřeno precizním potiskem rámečků. Díky tomu modelářům odpadá jejich pracná a na přesnost náročné barvení, přičemž výsledek nemusí vždy vést ke spokojenosti. Mám s tím vlastní zkušenosti. Zde tedy jedno velké plus!

Pojezd vozu je ze spodní strany znázorněn celkem podrobně, včetně brzdového ústrojí a imitace otočných jednonápravových podvozků, pro tento vůz typických. Dolepují se rozsochy, bateriová skříň, trubka topení, dynamo a schůdky. U rozsoch jsem se zprvu trochu zalekl, neboť mám ve zvyku partie, u nichž je to možné, sestavovat nejprve nasucho a teprve po odzkoušení je lepit. Rozsochy se však bez lepidla odmítaly do štěrbin bez použití větší síly nechat zasunout. Po nanesení lepidla, které plast mírně naruší, to jde již snadněji.

U čel modelu je příprava pro vložení kinematik. Tvarově samozřejmě odpovídá kinematikám SDV, ovšem lze použít i magnetickou kinematiku Peho bez nutnosti sebe-menších úprav. Navíc jsou u čelníku rámu malé výstupky, které slouží jako dorazy. Odpadá tedy potřeba zkoušení a vyměřování pro zvolení správné polohy kinematiky. Výborný nápad.





HODNOCENÍ

Vhodně zvolená předloha, relativně jednoduchá stavba, dostatečně kvalitní provedení za cenu do 500 Kč – to vše jsou pozitiva, díky nimž by se stavebnice mohla stát jakýmsi bestsellerem. Předloha brázdila celou naši republiku, takže se model hodí na československá kolejiště „všeho druhu“. A modeláři velikosti středu se navíc mohou těšit na další verze vozu, mimo jiné i služební.

V balení je přiložena planžeta s lepty. Prakticky všechny se týkají skříně, popřípadě střechy. Na rám nepatří žádný. Tentokrát již nejsou ve stavebnici leptaná ložiska. Výrobce zřejmě usoudil, že je využívá jen malé procento modelářů, proto je již nedodává. Já osobně používám ložiska Peho, do nichž vsazuji celokovová dvojkolí.

K aplikaci na skříně jsou dodávány žebříky, držáky návěštních svítilen (ty patří na čela střechy), přechodové můstky s dvířky, háky šroubovky, madla pod nárazníky a zábradlí ke schůdkům. Žebříky a držáky lze aplikovat dle zvolené předlohy. Ne na všech vozech a ve všech obdobích byly. Pro montáž žebříků jsou zevnitř čel dostatečně výrazně naznačeny otvory, které se v případě potřeby jednoduše provrtají skrz a vsadí se do nich patřičně zohýbané žebříky. Stejně tak se na skříně dosazují nárazníky. Jednoduše se zasunou do připravených „trubek“, pro fixaci stačí minimum lepidla.

Jednoduchá montáž

Výrobce nabízí také vnitřní osvětlení. K dispozici je jak analogové (12054), tak digitální provedení (12055). K jeho instalaci není nutno nic pájet. Jednoduše se umístí nad sedačky a na vodičích připravené kontakty se svedou k osičkám dvojkolí. Průchozí otvor je v podlaže naznačen, stačí provrtat. Je samozřejmě nutno dbát na správnou orientaci dvojkolí a na to, aby nebyla oboustranně izolovaná. Deska plošného spoje je navržena tak, aby vůz překonal krátké výpadky napájení bez poblíkávání. Vše podstatné je uvedeno v příbalném návodu k použití.

Obtisky jsou přiloženy v tradiční výborné kvalitě, zde není co kritizovat. Výrobce nabízí

dvě různá čísla. V podobě obtisku je dodáván i černý pruh, který se aplikuje na spodní část skříně modelu a imituje bočnice rámu. Trochu jsem se obával, jestli se mi povede tak dlouhý obtisk dobře nanést, ale šlo to lépe, než jsem myslel. Potíže jsem měl spíše s popisky, které se na tento pruh následně dodatečně doplňují. I ty jsou v jednom kuse po celé délce bočnice a přiznám se, že s těmi jsem trochu bojoval. Chce to dost vody, aby se s proužkem dalo dostatečně dlouho manipulovat a usadit do správné polohy. Na druhém boku jsem si raději obtisk rozpůlil, což ničemu nevadí a manipulace je snazší. Před aplikací popisků je samozřejmě nutno fixovat černý pruh lakem, aby se znovu neodmočil.

Materiál, z něhož je stavebnice vyrobena, je možná trochu měkčí, ovšem to považuji spíše za výhodu, neboť se lépe opracovává. Rozhodně to nezpůsobuje žádnou újmu z hlediska zranitelnosti hotového modelu. S tímto materiálem jsme se již setkali u předchozích stavebnic. Kladně hodnotím i přítomnost dorazů a zámečků při spojování dílů. Modelář by se musel hodně snažit, aby se mu povedlo vůz zkompletovat špatně. Pochybnost jsem měl pouze u schůdků, z plánu není zcela jasné, zda patří zespodu, nebo z boku rámu. Ovšem jakási intuice mne navedla a zvolil jsem správnou variantu zespodu, což jsem si však ještě před lepením ověřil.

Nesmím také opomenout zmínit stopy po vyhazovačích. V tomto případě je vše jinak než dříve. Nalézají se na vnitřní straně stěn nad okny a jejich odstranění zabere pouze okamžik. Je nutno je ale odstranit i na oknech, jinak některá z nich nepůjdou do otvoru zasadit „nadoraz“. Zároveň je třeba při lepení oken dbát opatrnosti, po jejich obvodu je asi jen 1mm místa pro lepidlo, takže je úkon

náročnější na přesnost, aby lepidlo neulpělo tam, kde nemá. U záchodového a protilehlého okna jsem ještě přibrousil stranu, která doseďá do rohu skříně, jinak tam šla okna trochu natěsno. Na většině okenních tabulek je ještě patrná jakási slabá „rýha“. Ve skutečnosti je to technologická záležitost, jedná se o styk hmoty vzniklý při lisování, kdy hmota ve formě proudí ze dvou stran a v tomto místě se spojuje. Byť je to na fotografiích vidět, při běžném provozu prakticky ne. Navíc u dalších sérií by již problém měl být odstraněn.

Střecha na správně slepenou skříně pasuje velmi přesně. Osobně jsem ji lepil pouze na dvou bodech v polovině její délky na obou stranách. O to menší práci budu mít při případné demontáži z jakéhokoli důvodu (např. dosazení osvětlení). Otvory pro držáky svítilen jsem vrtal pomocí vrtáku o průměru 0,4 mm.

Závěr

Jak jsem zmínil v úvodu, stavebnice je velmi dobře promyšlená a nečihá v ní žádné nepřijemné překvapení. Drobnou rezervu má snad jen návod, který je prakticky jen obrázkový. Slovně je popsána pouze historie a provoz předlohy, samotná stavba nikoli. Ne že by se tak model nedal postavit, ale i přes platnost rčení, že obrázek vydá za tisíc slov, občas by se nějaké to drobné slovní upřesnění hodilo. Nepovažuji to však za nedostatek, spíše to vidím jako prostor pro zlepšení v budoucnu. Na druhou stranu je přirozené, že autor nemůže předpokládat veškerá úskalí, která méně znalého modeláře mohou potkat. Mezery v návodech, často mnohem větší, jsou obecně běžnou praxí u mnoha výrobců. ◆



- Potištěné rámečky oken
- Minimální nutnost začišťování dílů
- Promyšlenost a přesnost stavebnice



- Styk hmoty v oknech

Karvinské moře: koupání ve stínu důl

Kdysi se tu rozprostíralo skutečné moře a jeho karbonské usazeniny poznamenávají tvář téhle krajiny už více než 200 let, kdy tu byly objeveny vysoce kvalitní uhelné sloje. Díky sanacím a rekultivacím ale mnohá místa začíná opět pomalu ovládat příroda. To mě vždycky fascinovalo.

PAVEL FREJ | FOTO: AUTOR

Vystupuji z vlaku ve stanici Louky nad Olší. Olše je řeka, která pramení ve Slezských Beskydech a jejíž tok prakticky kopíruje česko-polskou hranici. Luk tu kolem pár najdete, tím by se ale místo nijak neodlišovalo, i když tyhle louky jsou víc zbarvené do černa než do zelena. Mám namířeno podél trati směrem do Karviné a pak polními pěšinami ke Karvinskému moři. Je vedro, už v poledne teplota atakuje třicítku, a tak menší osvěžení určitě přijde vhod.

Podezřelý turista

Na karvinském zhlaví vidím spoustu traťováků a kolejový jeřáb v provozu, volím tedy menší okliku kolem nového kostela sv. Barbory postaveného v roce 2000 na půdorysu slzy. Má symbolizovat smutek bývalých rodáků Louk nad ztrátou rodných domů a odchodem z milované vesničky, jež se „zmítá mezi nebem a uhlím“. Vedle kostela se ve stínu stromů krčí malá betonová krychle – nehezka samoobsluha. Velmi chytře, myslím teď sarkasticky, se rozhoduji, že s vodou v batohu vydržím v pohodě do Karviné. Hodiny v kostele vyzvánějí poledne, ze sámošky vychází s igelitkou postarší muž, sedá si na schody a umně o zábradlí otvírá pivní půllitr a civí na mě, jako kdyby nikdy neviděl v Loukách turistu. Stejně tak na mě civí posádka zrezivělého vozu Škoda 120. Jedná se o partu Romů, kteří vyjeli od polní cesty u trati, viditelně spěchají a podezřívavě si mě přeměřují. Na tu polní cestu mám namířeno.

Pilní a ostražití sběrači uhlí

Už po několika stech metrech chůze podél trati zjišťuji pár nepříjemných skutečností. Slunce praží a svítí přímo nad hlavou, pár stromečků a keřů podél trati sotva poskytne nějaký stín. Podcenil jsem množství vody i obuv. Násep se čtyřmi kolejemí se rozlézá do šířky přes cestu a tvoří ho jakási nestabilní směs šterku s příměsí černého uhlí. V dálce vidím podezřelé skupinky Romů s velkými pytli, jak z navezené hromady černé sutě podél kolejí vybírají hodnotné uhlíky. Řidič ve špinavé Felicii se snaží manévrovat na úzkém prostoru cesty, otevírá zadní dveře a nakládá pytle. Sběrači si otírají zpcená čela a opět na mě podezřele civí. Schovávám foťák do batohu a nasazuju přihlouplý úsměv. Ptám se prvního z nich, jako by se nic nedělo: „Ta cesta pokračuje dál, dá se tam projít?“ Neví, krčí rameny. Zkouším to jinak: „Co to sbíráte, uhlí?“ Přítakává a směje se. „Jo, oni to sem sypou.“ Nevím, kdo jsou oni a proč to

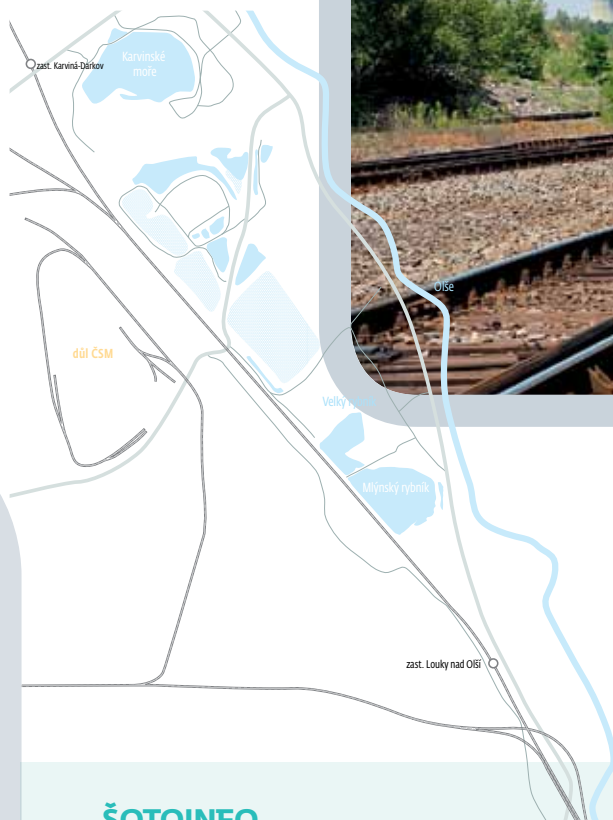


tam vyklopili, ale usmívám se také a jdu dál. Ostatní sběrači mi už moc nevěnují pozornost a zaobírají se svou činností. Kolem po vlečkové koleji projíždí dvojice Tranzistorů AWT, strojvedoucího s posunovačem sbě-

KARVINSKÉ MOŘE

Vzniklo, když se poddolovaná zem dostala až pod úroveň spodní vody, která díru v zemi zalila. Na rozdíl od velkých vodních nádrží v okolí má velmi kvalitní vodu. Proto nebyla zaspána, jako většina poklesových sníženin, ale rekultivována. Protože sem v létě míří davy Karviňáků, počítá se s vybudováním sportovní a rekreační infrastruktury. Loni skončily časy volného lovu ryb, nyní je možný pouze s povolenkou. Dá se chytit kapr a jiné ryby, počítá se s nasazením štiky a candáta.

ních věží



ŠOTOINFO

Louky nad Olší jsou přípojnou stanicí na vlečku ke Karvinským dolům. Po optimalizaci koridoru by se stanice měla přejmenovat na Karviná – Louky nad Olší. Celý traťový úsek Český Těšín – Louky nad Olší – Karviná – Dětmárovice je jedním z posledních nerekonstruovaných na III. koridoru. Je ve špatném technickém stavu, rychlost je na dlouhých úsecích snížena na 50 km/h. To nepříznivě ovlivňuje cestovní doby osobních vlaků a expresů na lince Praha – Ostrava – Žilina, se kterými ale jízdní řád počítá. Nákladní doprava s převážujícími substráty železná ruda a černé uhlí je nejsilnější v úseku Třinec – Český Těšín – (Chotěbuz).

račské úsilí podél náspu nijak nezajímá a sledují trať před sebou. Pokračuji dál a kolem projíždí slovenská Dvojička s těžkým nákladem černého uhlí. Dělá pár fotek se siluetou budov karvinského dolu ČSM. Snažím se „zazůmovat“ na sběrače. Jeden z nich si toho všiml a ukazuje na mě. Na nic nečekám, přidávám do kroku a pokračuji dál. Tenhle záběh mohl být zajímavý, zdravý je ale přednější.

Scenérie jak z pravěku

Až k patě náspu zasahují Mlýnský a Velký rybník. Zaplavené kmeny stromů vypadají jako z pravěku. Po náspu létají obří vážky. Voda poskytuje útočiště kachnám, labutím, po hladině bruslí vodoměrky a zpod hladiny se občas nadechne nějaká ryбка. Nevím, zda se tady může lovit nebo mu chybí jen povolenka, ale jeden rybář si to přede mnou rychle štráduje rovnou na násep a přitom tlačí kolo, pruty zapichnuté v batohu. Nestabilní násep se pod jeho nohama drojí a několikrát uklouzne, trvá mu dvě, tři minuty než vyleze kopec a přeběhne před expresem ze Žiliny. O život ale nejde, vlaky tu na nestabilním podloží jezdí rychlostí 50 km/h. Oblast Louckých rybníků je rájem pro ornitology. Dokonce tu byl spatřen i ledňáček říční. Za velkým rybníkem je možné vidět věž původního kostela sv. Barbory, který je osamocenou připomínkou prosperující obce, jež musela ustoupit důlní činnosti. Poslední mše se tu sloužila v roce 1995.

Pokračuji dál. Vyklepávám kamínky z bot a dopíjím poslední doušek vody. Těším se na moře, i když cesta k němu v tomhle vedru bude ještě dlouhá. Musím překonat několik šterkových nástrah, podejít pár produktovodů, zorientovat se na okrajích mokřadů a otevřených uhelných slojí. Nelze je projít, cesta by se mi přitom velmi zkrátila. Zhlédnu pár posledních lesních jahůdek, jejichž chuti se nedá odolat. Obdivuji kopretinovou louku a poslouchám temný konstantní hluk, který sem doléhá od dolu ČSM. Kdyby nebylo takové teplo, šel bych blíž. Přicházím až k opuštěné zastávce Karviná-Darkov. Z její konfigurace je patrné, že tudy kdysi proudilo mnoho horníků do blízkého dolu Darkov. Dnes už tu moc spoju nezastavuje a klimatizací bzučící Elefanti většinou projíždějí.

Voda, doly, těžní věž i Beskydy

Přecházím rozlehlou louku s nově vysazenými stromy a uměle působícím reliéfem, který svědčí o rekultivační snaze. Za pár desítek let toto místo opět ovládne příroda a nikdo to nepozná. Konečně vidím klidnou hladinu větší vodní nádrže s poetickým názvem – Karvinské moře. Na jeho březích se opaluje obyvatelstvo tohoto šedesátitisícového města s početnou slovenskou i polskou menšinou. Svlažují se v čisté a příjemně osvěžující vodě. Nabízí se mi jedinečný pohled na těžní věž dolu Darkov i komplex budov dolu Darkov a ČSM sever, v dálce pak kontury Beskyd. Žízeň je ale veliká, a když si tak pobroukávám refrén největšího hitu YoYo Bandu, dostávám chuť na jedno, dvě nebo tři krásně vychlazená pěníná potěšení. Rozhodl jsem se vyzkoušet restauraci Ovečka s vlastním značkovým pivem Larische poblíž. Z úvodní strany jídelního lístku se dozvídám, že místní hospodský svolával horníky jdoucí z práce slovy: „Pojďte, vy moje ovečky!“ A tak se začalo pivníci říkat Ovečka.

*Mírnej vztek s mírnou hlavou
oči často mění v alkohol, tam v Karviné, v Karviné...*



ŠRT: Půlstoletí provozu na rozchodu

Širokorozchodná trať mezi slovenskými Maťovcami a Haniskou pri Košiciach letos oslavila padesáté narozeniny. Téměř devadesát kilometrů kolejí o rozchodu 1 520 bylo vybudováno v rekordním tempu. Rok a půl po zahájení stavby tudy proudily do ocelového srdce Slovenska miliony tun železné rudy. Za jakých okolností vznikla? Při putování podél trati nás doprovázel pamětník výstavby a košický stavební inženýr Jozef Smatana.

JOSEF HOLEK | FOTO: VLADISLAV PÍŠA, AUTOR A ARCHIV ŽSR

Vznik ŠRT byl úzce vázán na socialistickou industrializaci Slovenska. Po druhé světové válce se tu začal rozvíjet těžký průmysl, který ke svému životu nutně potřeboval železnou rudu. Ta k nám proudila samozřejmě z tehdejšího Sovětského svazu a hlavním prostředkem pro dopravu rudy byly těžké vlaky, které den co den pendlovaly mezi SSSR a Československem. Do té doby fungovaly jen překladiště v Čierne nad Tisou a Kapušanech. Jenže ty substrátem zásobovaly i průmyslové Ostravsko. Bylo jasné, že železné rudy by byl pro vznikající košický závod nedostatek, a tak začali Sověti v tandemu s naší vládou hledat možné varianty řešení. Navíc překládání materiálů z vozů širokého na vozy pro standardní rozchod celý proces přepravy zbytečně prodlužovalo. Strana a vláda nakonec rozhodla o výstavbě nové širokorozchodné železnice z příhraničních Maťovců do Hanisky pri Košiciach, kde mělo být vybudováno překladiště v těsné blízkosti Východoslovenských železáren.

Angažmá pro experty ze SSSR

Při stavbě širokorozchodné trati si jako student v letech 1964 až 1965 brigádně přivydělával Jozef Smatana, pozdější stavební inženýr. Na neoficiální pozici asistenta stavbyvedoucího se podílel i na vytyčování části trasy: „V roce

1963 se rozjely úvahy a železničáři začali s přípravami. O věci věděla jen odborná veřejnost, ven se nic nedostalo. Teprve v listopadu 1963 byla podepsána nová dohoda o prodloužení platnosti smlouvy z let válečných a její součástí byla i výstavba ŠRT. V podstatě to vzniklo i na základě materiálů sovětských expertů, kteří posuzovali jednotlivé varianty řešení,“ zavzpomínal Smatana na okolnosti vzniku. „Poté vypuklo pracovní i politické šílenství. I na současné poměry byly přijaty šibeniční termíny dostavby. Už v roce 1966 jsme měli začít s provozem...“

Rychlost výstavby byla vskutku kosmická, dělníci prvně kopli 16. března 1964 a vcelku byl osmaosmdesát kilometrů dlouhý úsek již v listopadu 1965. Poté následovaly dokončovací práce a 11. května 1965 trasu otevřel průjezd speciálního vlaku plný socialistických soudruhů. Celá trať se stavěla na „zelené louce“. Jediné, co se využilo, byla stavba elektrárny ve Vojanech, která běžela současně s výstavbou železáren. Tam už byla vybudována širokorozchodná vlečka, po které se mělo vozit uhlí. Takže pro část ŠRT projektanti využili vlečku, zrekonstruovali ji a začali s budováním trasy z Vojan do Hanisky. Tady také širokorozchodná trať končí a dále do areálu železáren je oficiálně vedena jako vlečka. „V železárnách bylo postaveno nové Centrální překladiště rud a fun-

VOZIDLA NA ŠRT

- Řada T 679.5 Sergej
- Řada T 469.04
- Řada T 669.5 Čmelák ve dvojlenném řízení
- Řada E 469.5 (125.8) Dvojička
- Řada VL 11M (ukrajinská)
- Řada T 458.5 (721.8) Hektor (posunu)
- Řada M 131.52, M 131.1 a M 131.2 (kontrola trakčního vedení)
- Řada M 153.5001 až 003 (892.801 až 803) (opravy trakčního vedení)
- Řada M 131.1222, M 131.1292 (přeznačeny na M 131.5001 a 002) a M 152.5001 a 002 (810.801 a 02) (doprava zaměstnanců ŠRT)





DIVADÝLKO PRO PREZIDENTA

Na dokončení stavby jediného ocelového železničního mostu (v km 76,2) u obce Nižná Myšľa se přijel podívat i tehdejší prezident Antonín Novotný. V květnu 1965 za jeho přítomnosti stavaři položili mostovku na ložiska. Jenže ve skutečnosti se tak nestalo poprvé – několik dní před tím si to vyzkoušeli nanečisto. Mostovku pak ale opět zvedli, aby ji slavnostně usadili až v přítomnosti prezidenta Novotného.



tě aut, které provozovala Mototechna. Když došlo ke změně společenských poměrů a ruská auta už nebyla tolik atraktivní, bylo překladiště zprivatizováno. Dnes se tu překládá i dřevo nebo kontejnery.

5 000 tun? Žádný problém!

Na počátku devadesátých let byla trať zrekonstruována, v současnosti tudy projíždí šest až osm souprav denně, nejčastěji naložené železnou rudou nebo ropnými produkty.

Moc se ale nezměnilo zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků jsou stále zabezpečovány telefonickým dorozumíváním. Všechny stanice a výhybní jsou vybaveny vjezdovými a odjezdovými návěstidly u každé koleje. Minimální poloměr oblouků je 400 metrů, maximální stoupání 17 promile a rychlost 80 km/h. Vlak tu ale nejčastěji jezdí zhruba šedesátkou. Není divu, nežádá vlaky váží téměř pět tisíc tun a je v nich zařazeno přes padesát vagonů... Valná část substrátu je určena zdejším železárnám, část ale putuje až do České republiky. ŠRT je tedy i přes poměrně pohnutou historii „živá“ i po padesáti letech od svého vzniku.

1 520 mm



govalo jako to v Čierné," sdělil pamětník s tím, že hlavním inženýrem celého projektu byl i Nikolaj Pavlov, pozdější Smatanův kolega a učitel.

Nejen ruda, ale i žigulíky

Rychlost výstavby se ale projevila na kvalitě díla. „Neexistovaly geologické průzkumy, ale zhruba jsme věděli, že zeminy nejsou vhodné pro vybudování drážního tělesa. Velké nebezpečí sesuvů hrozilo třeba v oblasti Slánských vrchů. Ale měli jsme termíny, muselo se dělat,“ pokrčil Smatana rameny. Dlouhé roky se tak vyskytovaly problémy se stabilitou, dodnes jsou

mnohde vyvrácené sloupy trakčního vedení, ale většina problémů je již vyřešena sanačními pracemi.

Spolupráce se Sovětským svazem ale nadále bobtnala a i nová trať přestala kapacitně stačit. Na řadu proto přišla elektrizace, která přinesla zvýšení dopravní hmotnosti souprav. Přípravné práce se rozjely v roce 1973 a „drátění“ napínali troleje až do začátku roku 1978.

Za socialismu ale trať nesloužila jen k přepravě železné rudy. Touto cestou se k nám dostávaly i legendární žigulíky z automobilky v Togliatti. U železáren vzniklo další obrovské překladiš-



Poděkování průvodčí za skvělý zážitek při konfliktu

Chtěl bych se s vámi na stránkách Železničáře podělit o nepříjemný zážitek se šťastným koncem. Na začátku letošního července, konkrétně v úterý 5. 7., jsem se při cestě vlakem z Velké Chuchle do Prahy dostal do problematické situace ve vztahu s jinými cestujícími. Váš zaměstnanec, průvodčí se služebním číslem 10375 však brzy rázně zakročil a velmi profesionálně nastalou situaci vyřešil. Zároveň ochránil majetek Českých drah a přitom neprestal být ke všem cestujícím laskavý, korektní a nápomocný. Bylo zřejmé, že jde o zkušeného průvodčího, který je zvyklý řešit složité situace a na jeho zákroku mu nepřišlo nic výjimečného. Jelikož mě jeho jednání mimořádně přišlo a zároveň předpokládám, že se k vám většinou dostávají především stížnosti na zaměstnance ČD, rád bych tímto vyjádřil ocenění vašemu průvodčímu a blahopřání Českým drahám, že mají mezi svými zaměstnanci tak kvalitní lidi. Prosím, abyste vašemu průvodčímu s číslem 10375 tlumočili mé poděkování a ocenění.

KAREL NOVOTNÝ

Pozn. red.: Ředitelka ZAP Jitka Kubíková zaměstnanci poděkovala a navrhne mimořádnou odměnu.

Pochvala zaměstnancům ČD za profesionální pomoc

Velmi profesionálně i lidsky se nedávno zachovaly dvě zaměstnankyně Českých drah, Věra Marková a Helena Košťálková. Obě 24. června ve stanici Kolín pomohly staršímu cestujícímu, který si ve vlaku z Pardubic zapomněl mobil, a když se pro něj snažil vrátit, zakopl, upadl a zranil se. Nejprve přivolaly záchranku a hned poté se spojily s dispečinkem, aby kontaktoval vlakovou četou jedoucí do Pardubic, zda se tam nenašel mobil. Byl tam i s brýlemi a i díky cestujícím se obě věci dostaly do rukou vlakové čtyry. Po chvíli si zraněný pán vzpomněl, že ve spěchu zapomněl ve vlaku na Nymburk, kam původně přesedl, průkazku ZTP. Vlak ještě stál u peronu a díky ochotné náhodné cestující tento doklad dostal zpět. Mezitím dorazili přivolaní záchranáři s pojízdným lehátkem. Pracovnice ČD pak ještě pánovi vysvětlily, že až ho ošetří v nemocnici, mobil a brýle bude mít na informacích.

Pozn. red.: Pochvala patří informátorovi ŽD Kolín Věře Markové a směnové dozorčí Kolín Heleně Košťálkové. Obě dámy se zachovaly velmi profesionálně a lidsky a oběma bude navržena mimořádná odměna.

Vzpomínka na manžela a také dlouholetého železničáře

Dovoluji si vás srdečně pozdravit a popřát všem v redakci krásné léto. Ráda bych vám napsala pár řádek o manželovi, tátovi našich tří dětí a dědečkovi malé vnučky. Adolf Bernatík pracoval u železnice téměř celý život. Také na vojně byl u železničního vojska. V různých složkách drah byl přes 30 let. Jako řidič MUV, vlakvedoucí a nejdelší dobu jako strojník na stroji zvaném PUŠL práci miloval a myslím si, že jí také rozuměl. Moc rád jsem spolu s dětmi poslouchali jeho vyprávění o různých příhodách. Moc se těšil, že si v důchodu bude užívat vnučky Sárinky, dovolených či výletů. Osud tomu však chtěl jinak. Manžel onemocněl a mnoho měsíců bojoval s úbytkem sil a letos o Velikonocích zemřel. Na pohřeb, který měl zcela náhodou právě 1. 4, přišli i jeho četní přátelé, kamarádi i kolegové. Moc ráda bych poděkovala všem za vzpomínku na muže, který miloval život, rozuměl práci a rodina mu byla vším. Nebylo mu dopřáno užívat si let důchodu s blízkými. Já díky němu poznala mnohé cizí země, procestovali jsme kus Evropy i světa, zůstaly mi fotografie, filmy a nádherné vzpomínky.

JARKA BERNATÍKOVÁ, HAVÍŘOV



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

Vláda schválila financování regionální železnice do roku 2034

Vláda schválila financování regionální železnice v letech 2020 až 2034. Podle návrhu ministerstva dopravy mají kraje ročně na spolufinancování regionální železnice dostat sumu 2,9 miliardy korun pravidelně navýšovanou o inflaci. Vláda jednání o smlouvě nejdříve přerušila, po jednání s Asociací krajů se k ní ale vrátila. Nová dohoda nahradí takzvané železniční memorandum, které nebylo právně závazné a v minulosti bylo několikrát zpochybnováno. Kraje by ke každé vynaložené koruně na provoz železniční dopravy mohly získat zhruba 30 haléřů státní dotace. Ministerský návrh nevyhověl požadavku Hospodářské komory ČR, která požadovala, aby státní dotace pro železniční dopravu byly podmíněny pořádným výběrovým řízením na železničního dopravce, který bude pro kraj dopravu zajišťovat. Soutěž na dotovaných tratích požadují soukromí dopravci. Většina železničních linek je dotovaná. Stát prostřednictvím ministerstva dopravy dorovnává prokazatelnou ztrátu na rychlíkových tratích. Kraje pak z vlastních peněz a částečně i z peněz získaných převodem přes resort dopravy spolufinancují provoz regionálních osobních vlaků. ČTK 21. 7. 2016

Strojvedoucí se budou školit podobně jako piloti na тренаžeru

Vůbec poprvé dostanou strojvedoucí Českých drah možnost obohatit svůj výcvik o jízdu nanečisto na тренаžeru. Dráhy přesně rok po tragické nehodě ve Studénce vypsalý tender na dodávku dvou speciálních simulátorů, jejichž předpokládaná cena se blíží čtyřiceti milionům. Nákup odsouhlasila dozorčí rada počátkem července. „Očekáváme, že zařízení umožní takový výcvik, aby se dál minimalizovaly následky nehod nejen pro cestující, ale i pro strojvedoucího, který má v takových případech na reakci zlomek vteřiny,“ uvedl člen představenstva ČD Michal Štěpán. Trénažery budou mít podobu skeletu lokomotivy s řídicím pultem uvnitř. Software zařízení umožní simulovat kromě jízdy po vybrané trati neočekávané události, například sebevraha na kolejích, kamion na přejezdu či protijedoucí vlak. Za pultík trénažerů by mělo postupně usednout všech 4500 mužů a žen řídicích lokomotivy ČD. Zařízení budou umístěna v Praze a České Třebové. Ačkoli České dráhy tvrdí, že nákup zvažují více než rok, hlasitěji se o něm začalo mluvit právě po střetu pendolina s kamionem loni ve Studénce. E15 21. 7. 2016

ČD vypsalý soutěž na roční pronájem lůžkových vozů

České dráhy vypsalý soutěž na roční pronájem čtyř klimatizovaných lůžkových vozů, které dopravce chce během příštího roku využívat především v mezistátních vlacích na Slovensko. Hodnotu ročního pronájmu společnost odhadla na 700 000 eur (18,9 milionu korun). Vyplývá to z informací uveřejněných ve Věstníku veřejných zakázek. „Stávající lůžkové vozy ČD s klimatizací jsou plně vytížené na ostatních nočních linkách, které provozujeme s našimi partnery například do Budapešti, Vídně, Krakova,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Linku Praha – Košice/Humenné, na které mají být pronajata vozidla nasazena, provozují České dráhy společně se slovenskými drahami ZSSK. České dráhy nyní provozují 21 lůžkových vozů s klimatizací a 13 starších lůžkových vozů bez klimatizace. Lůžkové vozy jsou vybaveny oddíly pro maximálně tři cestující. Lehátkové vozy, kdy je až šest lehátek v jednom oddílu, provozují dráhy devětatřicet. Devět z nich má klimatizaci. České dráhy vypravují lůžkové a lehátkové vozy do osmi, v letní sezoně do deseti destinací. ČTK, E15 17. 7. 2016

Stát začne kontrolovat strojvedoucí, zda nejedou příliš dlouho

Strojvedoucí budou od příštího roku pod větší kontrolou podobně té, jako mají řidiči kamionů. Drážní úřad a Správa železniční dopravní cesty chtějí zavést nový systém, podle kterého budou vědět, kdo řídí lokomotivu a zda splnil potřebné normy pro odpočinek a nejedl ve svém volnu pro konkurenci. Celé opatření, které by mělo začít platit od začátku příštího roku, bude poměrně jednoduché: dopravci budou muset do systému SŽDC, kam zapisují například údaje o délce vlaku či jeho hmotnosti, uvádět ještě číslo licence strojvedoucího. „Díky této navrhované úpravě se může kdykoli vyhodnotit to, zda nedochází k časovému přetěžování strojvedoucího a tehdy zda mají dostatek odpočinku mezi jednotlivými směnami. Povede to k eliminaci případných chyb ze strany lidského faktoru,“ řekl mluvčí Drážního úřadu Martin Novák. Opatření ovšem neřeší, zda skutečně strojvedoucí přijde do práce odpočatý. Kontrolovat zaměstnance v době jejich odpočinku však není možné. Chyb strojvedoucího přibývá. Řada strojvedoucího jezdí kvůli lepšímu výdělkům u více dopravců, ale nehlásí jim to. IDNES.CZ 18. 7. 2016



Chorvatsko – Drvenik

Hotely: Zagreb a Aroma Botanika

3-4 lůžkové pokoje a apartmány

28. 8.-6. 9. 2016

autobusem 10 dní s polopenzí

Cena 5500 Kč dospělí, dítě 3-12 let 4000 Kč

(ceny jsou dotované pro zaměstnance)

Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí za osobu, polopenzi,

dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu,

služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

Více na www.cdtravel.cz nebo tel. 972 243 052

Itálie

Silvi Marina – apartmány Macrinum

Ideální dovolená pro rodiny s dětmi ve střední Itálii s povoleným vstupem do moře.

Nabízíme devět apartmánových domů vybavených kuchyňkou, soc. zařízením, balkonem nebo zahradou. Všechny apt. max do 100 m od moře. Doprava vlastní (žst. Silvi na FIP ÖBB, FS) nebo pohodlným autobusem (od 1 200 Kč/os. tam i zpět). **Ceny s dotací již od 850 Kč/osoba/týden. Ceník a obrázky všech apartmánů najdete na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 054.**

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika Liberec WELLNESS HOTEL BABYLON****

Výhodná nabídka od 1. 4. do 31. 10. 2016 1 dospělý + 1 dítě do 12 let 1 490 Kč/1 noc se snídaní. Snídaně formou bufetu, neomezený vstup do iQLANDIE, iQPARKU, LUNAPARKU s ADVENTURE GOLF, AQUAPARKU a saunového světa po celou dobu pobytu.

Příplatky za večeře formou bufetu 299 Kč / dospělý, 169 Kč / dítě 3-11,99 let. Tato akce platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní.

Slovensko, Nízké Tatry

Hotel Máj***

s termálními bazénem a venkovním termálními koupalištěm pro ubytované hosty zdarma, cena pobytu na 6 nocí s polopenzí formou bohatého bufetu a s cestovním pojištěním je 4550 Kč již po dotaci.

Děti do 8 let v doprovodu 2 plně platících osob zdarma (se stravou).

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 055



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

FOTOSOUTĚŽ Stolní kalendář ČD 2017



Uzávěrka soutěže je 31. 7. 2016.

Pokud rádi fotografujete a máte kladný vztah k železnici, zkuste své dovednosti zhodnotit v připravovaném stolním kalendáři Českých drah.

Své snímky zasílejte přes webové stránky <http://kalendar2017.cd.cz>.

Všechny otištěné snímky honorujeme částkou 600 Kč.

DO SPLITU NA KONCI LÉTA VÝHODNĚJI S FIP

Vzhledem k dostatečné kapacitě přímého lůžkového vozu Praha – Split u posledních dvou spojů zavádíme zvýhodnění ceny lůžkových příplatků pro držitele FIP (volné jízdenky FIP) na úroveň cen pro běžné cestující. Za lůžko T3 tedy zaplatíte 593 Kč (původní cena je 828 Kč) a za lůžko double 869 Kč (původní cena je 1 242 Kč). Nabídka platí pouze pro termíny úterý 23. 8. a pátek 26. 8. 2016. Dále bychom vás chtěli informovat, že přímý sezonní lůžkový vůz končí svůj provoz 27. 8. 2016 a cestu zpět je nutné realizovat pravidelnými spoji dle jízdního řádu.





FOTO: © IVO JANDA / VYTIHAK

S párou na Starodávny jarmark

14. SRPNA 2016

Druhý srpnový víkend se v rožnovském Dřevěném městečku uskuteční Starodávny jarmark s pestrým programem pro děti i dospělé. Kromě nabídky jarmarečnického zboží se můžete těšit na vystoupení šermířů nebo kejklířů, na divadelní představení, fotoateliér či siloměr a další atrakce. Chybět nebude stylová hudba a obědy tam i zpět po trase Valašské Meziříčí – Krhová – Hrachovec – Zašová – Střítež nad Bečvou – Zubří – Rožnov pod Radhoštěm. Parní vlak uskuteční dvě jízdy vlak v 8:15 h a ve 12:30 h, na zpáteční cestu se z Rožnova p. R. vydá v 11:10 h a ve 14:25 h. Jednosměrná jízdenka stojí 70 Kč (pro děti 6 až 15 let 40 Kč). Po předložení jízdenky z parního vlaku získáte slevu na vstupné do areálu Valašského muzea v přírodě.

Nejbližší železniční stanice:
Valašské Meziříčí/Rožnov pod Radhoštěm ad.



FOTO: ZDROJ NPO, SPRÁVA ST. HRADU KŘIVOKLÁTU

6. SRPNA 2016

Křivoklátským expresem na Křivořezání

V sobotu 6. srpna odjíždí z nádraží Praha-Braník v 9:13 h Křivoklátský expres tažený parní lokomotivou 464.102 (Bulík). Svězt se s ním můžete na Křivoklát (přij. 11:14 h), kde se koná 21. ročník Křivořezání, na němž se předvede při práci více než 30 řezbářských mistrů. Těšit se můžete i na ukázky dalších řemesel – hrnčířství, tkalcovství, drátenictví nebo třeba tažení skla. Pro děti bude přichystána dílnička. Parním vlakem je možno také pokračovat až do Lužné u Rakovníka (přij. 12:05 h), kde lze navštívit muzeum s největší železniční expozicí u nás. Na zpáteční jízdu z Lužné u Rakovníka se parní vlak vydá ve 14:35 h, v Křivoklátu do něj můžete nastoupit mezi 15:20 a 15:35 h. Po předložení rodinných a zpátečních jízdenek z Křivoklátského expresu získáte slevu 20 % ze vstupného na prohlídkový okruh na hradě Křivoklát. Více informací najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Braník/Beroun/Křivoklát/Rakovník/Lužná u R. ad.



FOTO: MIROSLAV POLÁČEK

30. A 31. ČERVENCE, 6., 7., 13. A 14. SRPNA 2016

Z Telče na výlet parním vlakem

I letos si můžete prázdninové víkendy zpestřit jízdou parním vlakem po trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice (č. 227). Historický vlak potáhne parní lokomotiva 423.041. V sobotu 30. 7. pojedou parní vlak z Telče do Kostelce u Jihlavy a zpět, v neděli 31. 7. oběma směry po trase Telč – Třešť. Výlet parním vlakem z Telče do Slavonic lze absolvovat v sobotu 6. 8., následující víkendový den (7. 8.) se můžete svězt s párou mezi Telčí a Dačicemi. Po trase Telč – Třešť – Kostelec u Jihlavy vás parní vlak provede i v sobotu 13. 8. a z Telče do Slavonic a zpět se lze svězt také v neděli 14. 8. Parní jízdy jsou vždy spojeny s konáním nějaké kulturní akce. Podrobné informace včetně jízdních rádků najdete na www.telc.eu (Turista a volný čas – Kalendář akcí). Jízdenky do parního vlaku koupíte u vlakového personálu. Jízdné do 20 km stojí 50 Kč (děti 6 až 10 let 30 Kč), nad 20 km 80 Kč (děti 40 Kč).

Nejbližší železniční stanice:
Telč/ Třešť/Kostelec u Jihlavy/ Dačice/Slavonice ad.



FOTO: KOVÁŘI MORAVSKOSLEZSKÉHO HRADĚ, Z. S.

13. A 14. SRPNA 2016

Do Ostravy na Kovářské sonáty

Na řemeslných jarmarcích sleduje a obdivuje práci kovářů vždy mnoho diváků. Kováři byli odnepaměti uctívanými řemeslníky. Kráse tohoto řemesla je věnováno mezinárodní sympozium s názvem Kovářské sonáty, jehož třetí ročník se koná o víkendu 13. a 14. srpna. Zatímco v předchozích dvou letech se akce uskutečnily na zámku, letos se budou mistři kováři prezentovat na Slezskoostravském hradě. Hrad je pro takovou událost jako stvořený. Na žádném hradním nádvoří dříve nechyběla kovárna, kde mistr kovář vyráběl zbraně či potřebné nástroje nebo kde podkovoval koně. Kovářské sonáty jsou akcí pro celou rodinu. Letošní ročník je na téma Z pohádky do pohádky. Kromě výstavy vykovovaných exponátů bude malým návštěvníkům k dispozici i dětská kovárna, v níž si mohou vyzkoušet kování hřebíčků nebo tepání měděných místiček. Více na www.kovarskesonaty.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Ostrava střed