

Železničář

8. ZÁŘÍ 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



18
ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

S ředitelem Regionálního obchodního centra Pardubice **Tomášem Netolickým** jsme hovořili o současnosti, ale hlavně o budoucnosti dopravy v regionu.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy se hodlají s **In Kartou** s **MAP strukturou** zapojit i do krajských a městských integrovaných dopravních systémů. Báze MAP poskytuje řadu výhod.

10-13 TÉMA

Elektrické lokomotivy původní řady E 422.0, jimž se později začalo přezdívat **Malé Bobiny**, vznikly původně pro potřeby stavby lipenské přehrady.



15 PROVOZ A TECHNIKA

Brzdové zkoušky, jak je známe například ze ZC Velim, nejsou žádnou novinkou. Podobné pokusy se uskutečnily už před osmdesáti lety ve Francii.



16-17 RECENZE

V další recenzi jsme se rozhodli věnovat modelu **lokomotivy řady 163** přezdívané Peršing ve velikosti H0 od výrobce MTB.

18-19 CESTOPIS

Unikátní industriální památky, ale i proslulá Stodolní ulice s mnoha bary a restauracemi. To vše je známá – neznámá **Ostrava**, „region razovity“...

20-21 HISTORIE

Je tomu přesně padesát let, co se na jednokolejné trati **z Plzeň do Žatce** nedaleko Plas srazily dva nákladní vlaky. K tragické nehodě přitom vůbec nemuselo dojít.



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 | **VEDOUcí 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: JAN CHALOUPKA, Sudoměřice u Bechyně



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Bulíka 464.008 v plné jízdě nedaleko Duchcova na cestě do Kadaně, kde se v sobotu 27. srpna uskutečnily Císařské slavnosti, nám zaslal **Jaroslav Nejedlý**.

VYHODNOCENÍ SOUTĚŽE Z Č. 17 O CESTU NA INNOTRANS

Správná odpověď na soutěžní otázku o cestu na mezinárodní veletrh železniční techniky InnoTrans zní: V roce 2014 se veletrhu zúčastnilo celkem 2 758 vystavovatelů. Dvě jízdenky Národním vlakem do Berlína a zpět a zároveň dvě vstupenky na veletrh na den 20. září získává **Martin Starý, Vamberk**. Gratulujeme!

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

letní prázdniny jsou za námi, což pro mnohé znamená nepříliš vítaný návrat k všedním starostem. Dětem opět začala škola, dospělí se po dovolených naplno zapojili do pracovního procesu. S tím souvisí i zvýšená přepravní poptávka – naše vlaky znovu zaplňují školáci a lidé pravidelně dojíždějící do zaměstnání.

Mladí pasažéři do 15, respektive 26 let, mohou od září každoročně využít zvýhodněné jízdné pro dojíždění do škol se žákovským průkazem, což jim až do 30. června zajistí například levnější zpáteční, týdenní, měsíční nebo čtvrtletní jízdenky. Nejen školáci a studenti, ale i dospělí jistě ocení možnost pořídit si Lítačku pro Pražskou integrovanou dopravu vedle obvyklých výdejních míst Dopravního podniku hl. m. Prahy, také i ve třech železničních stanicích v metropoli. Tento nový druh čipové karty si zájemci mohou nechat vystavit na pražském hlavním, Masarykově a smíchovském nádraží.

Předpokládám, že cestující rovněž uvítají novinku, kterou zavádíme v polovině září. Výrazně usnadníme nákup jízdenky přes internet. Od našich zákazníků už nebudeme chtít číslo občanského průkazu nebo jiného dokladu, postačí jen jméno a příjmení. Zjednoduší se i storno jízdenek. Od 15. září zrušíme identifikaci číslem průkazu, nebude tak třeba jej zadávat v e-Shopu a kontrolovat ve vlaku. K prokazování postačí pouze jméno a příjmení cestujícího, které doloží personálu osobním příslušným dokladem.

Od 12. září budete také moci využít nabídky drobného občerstvení v rychlících na trati Ostrava – Brno a zpět. Zavádíme zde minibarový provoz. Jedná se o rychlíkové spoje 820 – 849. Nabídka minibarů bude stejná, na kterou jste zvyklí u jiných dálkových vlaků. Zakoupíte si zde teplé i studené nápoje a drobné občerstvení s cenami od 10 Kč.

Ve spolupráci se slovenským dopravcem Železniční společnosti Slovensko jsme se rovněž rozhodli podpořit cestování k východním sousedům. V našem e-Shopu jsme v polovině srpna zahájili předprodej Včasných jízdenek Slovensko pro období od 1. září do 30. září za akční ceny. Je to logické, Slovensko je dnes pro Čechy nejvýznamnější zahraniční turistická destinace. Zájem v letních měsících to jen dokazuje. Nabízíme tak příjemné prodloužení dovolenkové sezony.

Jako partneři podporujeme i tradiční projekty, jako je Lustig Train. Letošní ročník nesl podtitul Vlak Lustig – Vlak záchrany a opětovně připomněl události z období druhé světové války. Zároveň bych rád vyjádřil radost nad obrovským zájmem o naše letní akce, ať se již jednalo o Jihočeské léto s párou, Telčské parní léto či Léto s Bechyňkou. Nadšení lidí bylo obrovské, stejně jako návštěvnost. To nás samozřejmě potěšilo a utvrdilo ve správnosti našeho rozhodnutí. Proto už nyní připravujeme projekty pro další léto. Zrovna tak se osvědčila Jízdenka na léto – nabídku využilo podstatně více cestujících než loni. Zájem o služby národního dopravce je vysoký a to nás velmi těší a motivuje.

Nezapomněli jsme ani na sportovně založené jedince. V srpnu jsme zajišťovali dopravu do olympijského parku Rio-Lípno 2016, kam zavítaly desetitisíce návštěvníků. Zároveň jsme uzpůsobili i jízdní řády ČD Busů Šumava, které úspěšně provozujeme již druhým rokem.

Na září je připraveno mnoho akcí souvisejících s oslavou světa železničářů, jež vyvrcholí v Chebu Národním dnem železniče 24. září. O několik dní dříve opět vyrazí Národní vlak na cestu z Prahy do Berlína na veletrh InnoTrans.

Přeji všem hezký a pokud možno klidný podzim.



Jiří Jeřeta

Ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

KALEIDOSKOP



Premiér Bohuslav Sobotka navštívil plzeňské depo

O budoucnosti regionální dopravy i samotných Českých drah diskutoval v úterý 30. srpna premiér Sobotka se zaměstnanci DKV Plzeň. Činnost depa představili člen představenstva František Bureš a vrchní přednostka DKV Květuše Skřivanová. Pracovníky plzeňského DKV, kterých se sešlo v zasedací místnosti osm desítek, zajímal názor premiéra na připravovanou státní půjčkovnu vlaků a soutěže v krajích. „České dráhy vnímám jako národní dopravce, který je zárukou síťovosti. Proto se stát zaručil, že krajům na provoz regionální dopravy bude i nadále přispívat,“ ujistil Bohuslav Sobotka. (rap)

Restaurační a lůžkové vozy čeká modernizace

Národní dopravce chystá zásadní přestavbu restauračních vozů řady WRmee a úpravu lůžkových vozů řady WLABmee. Zadávací řízení na dodavatele nadlimitních zakázek, za kterou hodlají České dráhy utratit více než sto deset milionů korun, bylo vyhlášeno v srpnu. Devítka jídelních vozů bude přestavěna na vozy s bistro-oddílem a velkoprostorovým oddílem 1. třídy. Počítá se i s technologií wi-fi. Flotila lůžkových vozů se dočká renovace stěn, dveří a lůžek, nových okenních rolet, koberců nebo umyvadlového, resp. sprchového koutu. Novinkou budou stěny s možností vytvořit průchod u oddílů 5 a 6 a také 7 a 8 – tím vzniknou větší rodinné oddíly až pro 6 osob. Změny se dotknou i oddílu pro průvodce, který bude komfortnější. Dále budou do lůžkových vozů dosazeny nové předusuvné nástupní dveře s elektro-pneumatickým pohonem. Modernizované vozy by se měly v provozu objevit příští rok, vozy s bistro-oddílem pak budou nasazovány na spoje mezi Prahou, Olomoucí, Vsetínem a Žilinou. (hol)



Pivní expresy s Brej

Už po jedenácté vypravily České dráhy zvláštní vlaky na slavnosti piva v rodinném pivovaru Chodovar. Zatímco v čele Karlovarského Chodovar Expressu stanul tradiční malý Hektor T 435.0145, zvláštní spoj z Plzně do Chodové Plané dovezl Brejlovec 754.063, který operativně zaskočil za Bardotku T 478.1004, jež si chvíli před akcí postavila hlavu. I přesto oba vlaky

Cobus jezdí s polepem railjetu

Pasažéry letadel vozí po pražském letišti Václava Havla autobus s novým reklamním polepem Českých drah. Široký Cobus 3000 už celoplošnou reklamou disponoval v posledních čtyřech letech, nyní ale přišel čas na obměnu. Ta by měla podle smluvních podmínek vydržet jeden rok. Zatímco původní grafice dominovalo Pendolino s odkazem na jízdenku z které-hokoli nádraží až na letiště, nově se na vozidle objevil railjet ČD. Reklamní agentura při realizaci využila více než sto metrů čtverečních fólie včetně perforované části určené na okna. Odstranění staré reklamy, vyčištění karoserie a polepení novým motivem trvalo pracovníkům reklamní agentury tři dny. (red)





lovcem a Hektorem

dojely včas a dovezly vedle žízivých návštěvníků slavností i dobrou ajznbnoňáckou náladu. Slunečné počasí a tradičně vybroušený program přilákaly několik tisíc návštěvníků. Řada z nich přijela (a odjela) nejen Chodovar Expressy, ale i pravidelnými spoji (včetně Pendolina), které v sobotu 20. srpna v Chodové Plané mimořádně zastavily. (rub)



Pendolino zamířilo na vážení do Brna

Poněkud neobvyklá podívaná se v pondělí 22. srpna naskytla cestujícím na trati mezi Kolínem, Havlíčkovým Brodem a Brnem. Po vysočínské magistrále projížděla sníženou rychlostí jednotka Pendolino, která směřovala na speciální průjezdnou váhu, jedinou svého druhu v České republice, která se nachází v DKV Brno-Maloměřice. Na podobné vážení se s Pendolinem jezdí maximálně třikrát do roka vždy po vyvazovací opravě, proto jde opravdu o výjimečnou událost. Vážením se kontroluje rozložení hmotnosti na jednotlivá kola, což nařizuje vyhláška 173/1995, a dopravce se musí vejít do určitých tolerancí. Důvodem tohoto vážení je především bezpečnost, protože špatně vyvážené vozidlo by mohlo vykolejit. Pendolino se při vyvazovacích opravách nerozpojuje, proto i při vážení je nutné využít průjezdnou váhu se zvedáky skříňe pro případné seřizování váhy. To zajistí podložky o síle jednoho milimetru, které se vkládají mezi skříň a podvozek. (mah)



Šachový vlak znovu vyráží na cestu Evropou

Již šestý podzim protne střední Evropu trasa zvláštního vlaku plného šachových figurek a mistrů hry králů. Šachový vlak 2016 pojede ve dnech 7. - 11. října z Prahy přes Regensburg, Innsbruck a Salzburg do Českého Krumlova, odkud se vrátí do výchozí stanice. Během jízdy mezi jednotlivými etapovými městy proběhne desetikolový turnaj v rapid šachu. Loňského ročníku se zúčastnilo rekordních 120 hráčů z 19 zemí světa včetně tří velmistrů. České dráhy, které jsou tradičním partnerem akce, na dopravu vlaku po území ČR opět vypraví lokomotivu 362.039 s tematickým šachovým polem. Více informací a podmínky účasti najdete na <http://praguechess.cz>. (rub)



Pražské nádraží v Bubnech v posledním srpnovém týdnu hostilo sedmičku divadelních představení psychologického dramatu Arnošta Lustiga Modlitba pro Kateřinu Horovitzovou. Kulturní událost nesla podtitul Vlak Lustig – Vlak záchran. Připomněla období holocaustu, respektive nacistické transпорty křižující během druhé světové války Evropu. Pořadatelé se rozhodli, že letošní ročník věnují Číně, která svou bezvívovou politikou vůči židovským obyvatelům zachránila třicet tisíc lidí. Představení se odehrála v rámci XVII. ročníku mezinárodního festivalu česko-německo-židovské kultury Devět Bran 2016. Partnerem a podporovatelem celého projektu je i Skupina ČD. (hol)

Vlak Lustig připomněl období holocaustu

FOTO: ČD, VIZUALIZACE ČD

Modernizace tratí přispějí k nárůstu cestujících

Železnici v Pardubickém kraji čekají nezanedbatelné změny. Chystají se významné stavební akce za miliardy korun, které začnou během tří let. Zlepšit se má cestování z Pardubic do Chrudimi díky Ostřešanské spojce, o níž se mluví půl století, a dokončena má být i druhá kolej do sousedního Hradce Králové. O současnosti, ale hlavně o budoucnosti dopravy na Pardubicku jsme hovořili s ředitelem tamního Regionálního obchodního centra Českých drah Tomášem Netolickým.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Jaký efekt bude mít dokončení těchto staveb v Pardubickém kraji pro cestující Českých drah?

Okolo roku 2019 by měla být zahájena rekonstrukce železničního uzlu Pardubice, v rámci které se zmodernizuje kolejiště stanice a navíc vybuduje nové páté nástupiště. Součástí této stavby je i nová zastávka Pardubice centrum. Ta by měla vyrůst v prostoru mezi podjezdem v ulici 17. listopadu a podchodem ve Sladkovského ulici. Bude mít velmi výhodnou polohu díky blízkosti centra města, což určitě ocení většina našich cestujících. Proto se snažíme, aby nová destinace byla využitelná také pro ukončení vlaků ze směru Hradec Králové. V zastávce Pardubice centrum by mohly navíc „obracet“ vlaky vedené jednotkami Regio-Panther, které jsou nasazeny mezi oběma krajskými městy. Vlastní Ostřešanská spojka se začne budovat až později, tedy někdy po roce 2020. Tato stavba bude přínosná mimo jiné tím, že napojí významnou průmyslovou zónu se zásadním rozvoje vým potenciálem na osobní železniční dopravu. Slibujeme si značný nárůst zájmu cestujících o regionální osobní vlaky. Budoucí provozní koncept na nové trati pak závisí hlavně na postoji objednatele, ale rádi bychom zde nasadili nové motorové jednotky s rychlostí alespoň 120 km/h a obnovili kdysi oblíbené spěšné vlaky do Hlinska v Čechách.

Když už jsme u vylepšení cestování po železnici tak veřejnost určitě pozorně sleduje, jak bude pokračovat zdvoukolejnění trati mezi dvěma významnými východočeskými městy – Pardubicemi a Hradcem Králové. V jakém časovém horizontu lze očekávat plný dvoukolejný provoz? O kolik minut se cesta urychlí?

I na této trati by se mělo pracovat zhruba v letech 2019 až 2021. Velkým přínosem bude zejména zdvoukolejnění mostu přes Labe mezi stanicemi Pardubice hl. n. a Pardubice-Rosice nad Labem, který je nyní úzkým hrdlem. Lze očekávat, že spěšné vlaky by pak mohly trasu z Pardubic do Hradce Králové při využití rychlosti 160 km/h ujet odhadem za 12 až 13 minut.

Nedávno prošla rekonstrukcí také důležitá železniční spojnice mezi Ústím nad Orlicí a Letohradem. Vlaky po trati nejezdily více než dva měsíce a nahradily je autobusy. Co se pro naše zákazníky změnilo?

Především se zlepšily podmínky pro nástup a výstup cestujících na zastávkách. Zdokonalí se rovněž dynamika jízdy, nicméně u zastávkových vlaků nebude úspora v jízdních dobách znatelná. Spěšné vlaky, pokud by zde Pardubickým krajem byly objednány, by vzdálenost mezi Ústím nad Orlicí a Letohradem překonaly za zhruba jedenáct minut. Velkým přínosem bude připravovaná rekonstrukce stanice Letohrad, která by se měla realizovat zřejmě v roce 2018. V Letohradu bude vybudováno nové ostrovní nástupiště s bezpečným přístupem k vlakům pro cestující.

Pardubické Regionální obchodní centrum je pořadatelem řady historických jízd a vzpomínkových akcí. Jakou z nich považujete za nejdůležitější?

Od soboty 2. července se na koleje vrátily historické vlaky s názvem Králický Sněžník. V letošním roce spojují každou sobotu až do 17. září Českou Třebovou a Červený Potok na trati do Hanušovic. Návštěvníci si mohou vychutnat jízdu vlaky vedenými parními lokomotivami nebo spoji vedenými historickými motorovými vozy, které se každý za týden střídají. Stanice Červený Potok leží v srdci nádherné oblasti Králického Sněžníku a vlaky projíždí krajem, jež stojí za výlet. V květnu se naše historická vozidla podílela rovněž na velmi zdařilých oslavách 120. výročí trati Svitavy – Polička, parní vlak jsme o měsíc později vypravili také u příležitosti konání 10. ročníku akce Parní víkend u rosičského Železničního musea. K dalším oblíbeným akcím s nádechem nostalgie patří bezesporu Regionální den železnice a tradiční Mikulášské jízdy parních vlaků na Letohradsku a Vysokémýtsku.

„
Velkým přínosem bude zejména zdvoukolejnění mostu přes Labe mezi stanicemi Pardubice hl. n. a Pardubice-Rosice nad Labem, který je v současnosti úzkým hrdlem.“



TOMÁŠ NETOLICKÝ

Po absolvování Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice (Technologie a řízení dopravy) nastoupil v roce 2000 na Drážní úřad, odkud o rok později odešel k Českým drahám na úsek osobní dopravy na tehdejší pardubickém Obchodně provozním ředitelství, později Krajském centru osobní dopravy. Od října 2013 zastával funkci ředitele KCOD Pardubice, o rok později přešel v rámci organizační změny do současné funkce obchodního ředitele ROC Pardubice.

V jaké fázi se na Pardubicku v současnosti nachází dopravní integrace vlak – autobus – městská hromadná doprava?

Celou oblast Pardubického kraje nyní pokrývá integrovaný dopravní systém IREDO, který umožňuje cestování regionální veřejnou dopravou. A to jak vlakovou, tak autobusovou na území Pardubického a sousedního Královéhradeckého kraje, což je v rámci České republiky ojedinělý koncept. Cestující mají k dispozici výhodný společný tarif a k jeho plnému využití rovněž moderní elektronické karty. Zákazníci Českých drah bezesporu uvítali možnost nahrát si aplikace IREDO i na In-Kartu a opačně In-Kartu na čipovou kartu IREDO. Handicapem systému je absence možnosti použít integrovanou jízdenku také v prostředcích městské hromadné dopravy v obou krajských městech. Tento nedostatek by však měl eliminovat projekt řešený Dopravním podnikem města Pardubice. Počítá se s tím, že by v nedaleké budoucnosti měl zajistit novou, ještě přitažlivější podobu integrovaného dopravního systému.

Jakou formou spolupracujete se sousedními Regionálními obchodními centry a co z toho vyplývá pro cestující?

Spolupráci se sousedními partnerskými centry bych rozdělil do několika oblastí. Mám na mysli především soustavné předávání zkušeností napříč celým spektrem našich činností, jako je například integrovaný dopravní systém, obchodní jednání, poznatky z kontrolní činnosti nebo zvyšování kvality. Spolupracujeme i v oblasti koordinování jízdnicích řádů a harmonizaci požadavků objednatelů a v neposlední řadě také zajišťujeme koncepční činnost třeba v oblastech modernizace vozidel a zkvalitňování služeb. Naším cílem je spokojený zákazník, a to jak cestující, jako uživatel námi poskytovaných služeb, tak i objednatel. ◆

ZPRAVODAJSTVÍ

Chytré In Karty se zapojují do integrované dopravy

České dráhy jsou připraveny se zapojit s In Kartou s MAP strukturou i do krajských a městských integrovaných dopravních systémů. Báze MAP nabízí řadu výhod, zejména interoperabilitu prostřednictvím sdílení úložiště pro jízdní doklady, profily či slevy. Například na moravskoslezské kartě „ODISce“ je recipročně nahraná aplikace In Karty. Cestující tady mohou na jednu kartu využít řadu linek MHD, autobusů i vlaků Českých drah. Další příklady by měly následovat.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Čipová In Karta Českých drah, nosič jízdních dokladů, slev a dalších aplikací národního dopravce by se měla v následujících letech rozšířit i mezi uživatele, kteří jezdí často vlakem a zároveň využívají městské a krajské integrované dopravní systémy. In Karta vydávaná po datu 1. 6. 2015 má potenciál stát se hlavním nositelem jednotného elektronického síťového odbavení cestujících ve veřejné dopravě.

Základem je struktura MAP (MultiAPlikace), která oproti stávajícím karetním systémům přináší kvalitní interoperabilitu cestou sdílení datového úložiště, možnost propojení odbavovacích systémů v celostátním měřítku a zaručení autenticity transakcí či dynamický zápis jízdních dokladů. „Doklady různých dopravců jsou uloženy v jediné aplikaci na kartě, každý dopravce sám může určit, zda je jeho doklad viditelný pro ostatní a zda

a jak s ním může nakládat,“ připomněl jednu z výhod Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah zodpovědný za osobní dopravu. „Emitentem karty může být kterýkoli ze zapojených subjektů, tedy dopravce, organizátor či objednatel,“ dodal.

Vlak+MHD+knihovna=1 karta

Struktura karty je velmi komplexní, obsahuje ucelenou skupinu aplikací (na In Kartě například IN 25, 50 atd.) a umožňuje umístění dalších. „Hlavním cílem je udělat cestujícím přepravu uživatelsky komfortní a to tak, aby neměli cestující v ruce několik různých kartiček,“ vysvětlil Štěpán s tím, že projekt byl prezentován rovněž zástupcům krajů. V praxi to může vypadat tak, že například student z Ostravy si zakoupí na svoji ODISku na zdejší nádraží jízdní doklad nejen pro přepravu vlakem ČD, ale i pro jízdu MHD po Plzni.

MAP systém je založen na čtyřech základních principech: prvním je dynamická struktura karty, která umožňuje zápis většího počtu

dokladů s různou délkou platnosti. Druhý představuje bezpečnost, tedy konkrétní data jsou viditelná jen patřičným subjektům. Třetí bod pak reprezentuje připravenost propojení více dopravců nebo integrovaných dopravních systémů.

A čtvrtý princip? Jedná se o otevřenost zápisu aplikací do volného prostoru čipu. Obecně vzato, jakákoli karta s MAP strukturou je tedy důvěryhodná a aby úložiště jízdenek, zákaznických průkazů, benefitů, vstupenek do knihoven, parkovacích lístků či věrnostních poukazů naprosto spolehlivá.

Platba není problém

Další nespornou výhodou karet s „mapkou“ je možnost jejich využití jako platebního nástroje pro mikroplatby. To je vhodné zejména při platbě za jednotlivé jízdenky v MHD či při běžných platbách v e-shopech dopravních podniků. Odpadá tak manipulace s drobnými a dopravcům se navíc sníží náklady o poplatky bance za odvodů mincí. „Největší výhodou je samozřejmě zrychlení procesu platby,“ podotkl Štěpán.

„Zároveň připravujeme rozšíření naší mobilní aplikace o MAP Kartou, která umožní další rozvoj a využití elektronického odbavení,“ uzavřel člen představenstva zodpovědný za osobní dopravu.

České dráhy nyní mají mezi zákazníky v oběhu několik set tisíc nových karet. ◆

NABÍDKA NÁRODNÍHO DOPRAVCE PARTNERŮM

- software, dokumentace, standard
- prostředky a technologie pro bezpečnou tvorbu a správu vlastních klíčů
- systém evidence karet
- dopravní aplikace (SW pro pokladní přepážky apod.)
- využití prodejních kanálů ČD (pokladny apod.)
- vybavení osobních pokladen technikou potřebnou pro práci s kartami a to včetně instalace a servisu
- spolupráce na dalším rozvoji integrace

CO NÁS ČEKÁ V BUDOUCNOSTI

Svět okolo nás se neustále mění a dnes je již jasný zrychlující se přesun jízdních dokladů z dopravních karet do světa mobilních telefonů a mobilní technologie vůbec. Doba, kdy budeme mít uložený jízdní doklad v mobilním telefonu, a to bezpečně, je tedy za dveřmi. Skupina ČD se na malou technickou revoluci připravuje s technologií MAP.

Skupina ČD v I. pololetí: více zákazníků i vyšší zisk

Skupina České dráhy vykázala podle Mezinárodních účetních standardů (IFRS) za první pololetí letošního roku čistý zisk 375 milionů korun. To je o 273 miliony lepší výsledek než za stejné období loňského roku. Odráží se v něm růst výnosů z osobní dopravy, ale také prodej zbytného majetku i lepší hospodaření segmentu nákladní dopravy.

RADEK JOKLÍK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Segment osobní dopravy potvrdil trend růstu počtu zákazníků i přepravního výkonu. „Našich služeb využilo přes 85,6 milionu lidí a přepravní výkon se zvýšil o 71 milionů osobokilometrů, to znamená o 2 procenta. Zaznamenali jsme například čtyřprocentní růst příjmů z jízdného v rámci integrovaných dopravních systémů měst a regionů, které se velmi dynamicky rozvíjejí. O 11 procent nám rostly také tržby z doplňkových činností, jako jsou jízdy nostalgických a jiných zvláštních vlaků nebo přeprava kol,“ uvedl generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek.

Rostly náklady i sociální výdaje

Na druhé straně se však v osobní dopravě zvyšovaly náklady, například osobní a sociální výdaje spojené s uzavřenou kolektivní smlouvou na 2016, dále finance vynaložené na údržbu a opravy vozidel a také odpisy za nová vozidla. Segment proto v prvním pololetí vykázal podle Mezinárodních účetních standardů ztrátu 342 milionů korun. Podle Českých účetních standardů byla samotná mateřská společnost České dráhy v zisku 77 milionů korun.

„V květnu 2016 se nám podařilo dosáhnout zvýšení ratingu společnosti od agentury Moody's o jeden stupeň na úroveň Baa2 se stabilním výhledem. A to z pohledu věřitelů díky tomu, že společnost řídíme jako standardní korporaci. Zvýšení ratingu odráží strukturální zlepšení v provozním hospodaření ČD, zlepšení zadluženosti a likvidity národního dopravce. Je za tím dvouletá soustavná práce na zlepšení finančního profilu společnosti, což ale jde ruku v ruce se zkvalitňováním služeb, zvyšováním efektivity a pochopitelně také s úspěšným fungováním dceřiných společností, které přispívají k dosažení lepších výsledků celé Skupiny ČD,“ připomněl úspěchy prvního pololetí Pavel Krtek. „I díky tomu jsme pak úspěšně vydali mezinárodní dluhopisy za 400 milionů eur a následně 24. června refinancovali dluhopisy za 300 milionů eur vydané v roce 2011,“ doplnil.

Nákladní doprava v černých číslech

ČD Cargo, největší dceřiná společnost Českých drah, která se zabývá především nákladní dopravou, obhájila pozici nejvýznamnějšího nákladního dopravce na tuzemském železničním trhu a za první pololetí roku 2016 vykázala zisk před zdaněním dle mezinárodních účetních standardů ve výši 507 milionů korun.

„Segment nákladní dopravy podle Mezinárodních účetních standardů dosáhl čistého zisku 427 milionů korun,“ upřesnil Pavel Krtek, který je zároveň předsedou Dozorčí rady ČD Cargo. Kvůli levné naftě a přechodu části nákladů na silnice a také s ohledem na silný konkurenční tlak na železnici, jenž se odráží ve snížení marží, sice došlo meziročně k poklesu tržeb o 116 milionů korun (o 2%) i výkonů o 51 milionů tarifních tunokilometrů (o 0,9%), to však plně kompenzovala vyšší efektivita nákladního dopravce, která se přímo odráží v úsporách nákladů. V problematickém segmentu vozových zásilek rovněž pomohla dodatečná sleva za použití železniční dopravní cesty.

Výsledek segmentu nákladní dopravy tak byl v pololetí meziročně lepší o 211 milionů korun. „Hospodaření za první pololetí můžeme hodnotit velmi pozitivně. Nesmíme se však těmito úspěchy nechat ukolébat. Stále je co zlepšovat. Nyní se soustředíme především na problematický segment jednotlivých vozových zásilek, v důsledku jehož vývoje také ČD Cargo prošlo v posledních letech restrukturalizací. Situaci v jednotlivých vozových zásilkách však opět zkomplikoval pokles ceny ropy, který zapříčinil přechod části přeprav na silnici. Jsme však ve shodě s ministerstvem dopravy, že by tyto přepravy měly zůstat, respektive se vrátit zpět na železnici. Tato snaha byla také podpořena zvýšením slevy za užití železniční dopravní cesty pro tento produkt, která však k vyrovnanému hospodaření segmentu jednotlivých zásilek bohužel nemůže stačit. Ale připravujeme řadu opatření, která jak pevně věřím, pomohou hospodaření vylepšit i v této oblasti našeho podnikání,“ okomentoval výsledky předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik.



Malé Bobiny:



Když se koncem 40. let rozběhly práce na přípravě stavby lipenské přehrady, bylo nutné řešit i další otázky spojené s jejím vznikem. Vymyslet se musel způsob návozu stavebního materiálu pro budování přehradní hráze, která 45 kilometrů dlouhé vodní dílo zakončuje. Úloha připadla na tehdy významně preferovanou železnici, a tak už v roce 1948 vznikla objednávka na čtyři elektrické lokomotivy původní řady E 422.0 – později označené číslicí 100, jimž železničáři přezdívají Kapesní nebo také Malé Bobiny.

skvělé pomocnice na Lipně

MARTIN ŽABKA, MARTIN HARÁK

FOTO: MARTIN ŽABKA A JEHO SBÍRKA, JAN CHALOUPKA, IVO MAHEL

K využití návozu stavebního materiálu na budovanou lipenskou přehradu se přímo nabízela místní elektrizovaná dráha Rybník (do roku 1953 nesla stanice název Certlov) – Lipno nad Vltavou. Jde o jednu z prvních elektrizovaných tratí v bývalém Rakousku-Uhersku, potažmo v Česku, na které byl zahájen provoz v roce 1911. Koncová stanice v Lipně nad Vltavou byla pro potřeby stavby ideální, neboť přímo sousedila s místem, kde dnes stojí přehradní hráz s vodní elektrárnou.

Lokomotivy pro stavbu přehradu

Vozidlový park byl koncem čtyřicátých let zastoupený především elektrickými osobními vozy a stav železnice, určené prioritně pro místní osobní dopravu, v žádném případě neumožňoval provoz a dopravu těžkých nákladních vlaků. V první fázi se rozhodlo o obnově kolejového svršku včetně trolejového vedení se stejnosměrným napětím 1500 V a teprve poté se měla pořídit nová odpovídající vozidla. Ve stejnou chvíli se objevil projekt elektrické lokomotivy původní řady E 422.0, kterou československé ministerstvo dopravy objednalo v roce 1948 u tehdejších ZVIL Závozy (Vladimíra Iljiče Lenina), dnes Škoda Transportation v počtu čtyř strojů.

Při vývoji nové lokomotivy pro lipenskou dráhu, která měla svými parametry vyhovovat provozu na vedlejších tratích, se vycházelo z elektrických strojů řady E 499.0, tedy Nulkových Bobin, jež v Plzni začaly vznikat na začátku padesátých let. Z této řady byl odvozen následující typ E 499.1, který byl v polovině padesátých let vyvíjen již souběžně s Kapesními nebo také Malými Bobinami, jak se strojům řady 100, resp. E 422.0 často přezdívá. Podmínkou při výrobě řady E 422.0 byla absence zahraničních licenčních prvků, které by způsobovaly potíže při placení s cennými západními devizami, kterých byl ve státní pokladně akutní ne-



Smíšené vlaky v podání elektrické trakce u nás moc obvyklé nebyly.

dostatek. Výsledkem snažení plzeňských konstruktérů byla čtyřnápravová lokomotiva se dvěma čelními stanovišti, kterou nesly dva podvozky s tlapově uloženými trakčními motory. Konstrukteři se navíc museli potýkat nejen s problémy ohledně nízké hmotnosti lokomotivy, ale také s uspořádáním prvků ve strojně umožňujícím při délce lokomotivy pouhých třinácti metrů zakomponování služebního oddílu pro vlakvedoucího a zavazadla.

První nasazena na Bechyňce

První lokomotiva z této nepočetné řady byla výrobně dokončena v samém závěru roku 1956 a po absolvování nezbytných zkoušek byla v létě 1957 nasazena do zkušebního provozu na místní trati Tábor – Bechyňe, kde se používalo snížené stejnosměrné napětí 1 500 voltů. Později stroj zamířil zpět do Plzně, kde na něm ve Škodovce technici udělali ještě ně-

kteří dílčí úpravy, a také byl definitivně převzat zástupci tehdejších Československých státních drah (ČSD). Od konce července byla lokomotiva s označením E 422.001 nasazena již ve Vyšším Brodě na lipenskou dráhu, kde se naplno zapojila do vozby nákladních vlaků, jimiž denně přijížděly stovky tun materiálu na stavbu přehradu. Během léta a podzimu 1957 pak „jedničku“ jezdící společně s prvorepublikovými lokomotivami E 423.0 a E 424.0 zapůjčenými z Prahy podpořily další tři nově příchodzí stroje E 422.002, 003 a 004.

Lokomotivy byly podobně jako v té době vyráběné škodovacké elektrické stroje oděny do kombinace světle a tmavě zelené, které odělovala v polovině výšky skříňové ozdobná hliníková lišta s červenými linkami. Střecha byla tmavě zelená, sběrače červené a podvozky černé. Jízda lokomotivy byla řízena nepřímo pomocí hlavního kontroléru s odporovou regu-



Lokomotiva E 422-003 u vesnice Herbertov v roce 1976 na trati Rybník - Lipno nad Vlt.



Pohled na stanoviště strojvůdce u zrekonstruované Malé Bobiny.

lací, jejíž rozjezdové odporníky umožňovaly využití také pro elektrodynamickou brzdu. Ta byla na tratích s často se měnícími sklony dobrým pomocníkem. Výhodou bylo také zakrytí všech silových částí elektrické výzbroje ve strojovně ochrannými sítěmi umožňujícími průchod obsluhy strojovnou při zvednutém sběrači a zapnutém hlavním vypínači.

Na Lipence zůstaly dva kusy

V roce 1959 byla stavba lipenské přehrady dokončena, čímž klesla potřeba lokomotiv ve stanici Vyšší Brod. Stroj E 422.001 byl předán do Tábora, kam jej později následovala také lokomotiva E 422.002. Na Lipence tak zůstaly dva kusy 003 a 004, které byly využívány v nákladní dopravě, v čele osobních vlaků vládly elektrické vozy EM 411.0. Na trati Tábor – Bechyně tak vznikla nová konkurence doposud používaným elektrickým vozům EM 400.0, které od zahájení provozu v roce 1903 vozily osobní i smíšené vlaky s přepravou nákladu.

Přestože mají obě zmíněné místní dráhy, Lipenka i Bechyňka, charakter lokálky, jsou svými poměry specifické. Táborské lokomotivy se musely potýkat s velkými a často se měnícími sklony kopírujícími terén. V době výstavby bechyňské dráhy byly minimalizovány umělé stavby, a tím pochopitelně i finanční náklady. Nevýhodou tohoto řešení pak byla nízká norma dopravovaných vlaků dosahujících v případě řady E 422.0 pouhých 120 tun, což vyžadovalo v době silné nákladní dopravy časté přípřeže. Lipenka pak byla výjimečná velkým počtem vleček v okolí Loučovic, které zajišťovaly každodenní zátěže pro nákladní vlaky. Z toho vyplývala zvýšená potřeba lokomotiv, z nichž jedna se věnovala především právě obsluze vleček, přičemž druhý stroj přivážel několikrát denně nákladní vlaky z Rybníka.

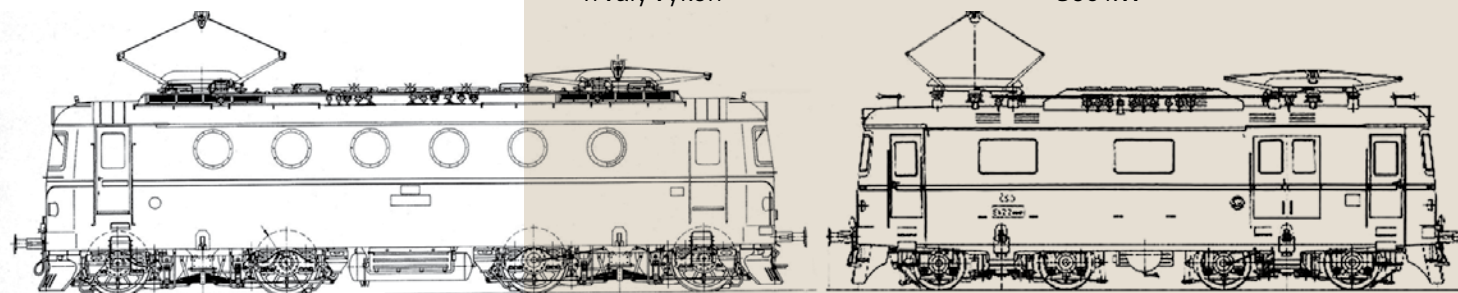
Časté přesuny mašin

V šedesátých letech se stroje E 422.002 a 003 opakovaně přesouvaly mezi pobočným depem ve Vyšším Brodě a lokomotivním depem v Táboře. Tyto přesuny se uskutečňovaly až do roku 1973, kdy z plzeňské Škodovky dorazilo šest nových lokomotiv řady E 426.0 (později přeznačených na řadu 113). Omladily vozový park na obou místních tratích s napětovou soustavou 1 500 voltů. V případě Lipenky převzaly nové lokomotivy nákladní dopravu a Bobinky přešly do čela osobních vlaků, táborská lokomotiva pak sloužila pro bechyňskou dráhu jako záložní. Pro starší elektrické lokomotivy a vozy nové stroje znamenaly jejich definitivní konec a vyřazení.



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ŘADY E 422.0 (100)

Hmotnost lokomotivy	50 t
Délka lokomotivy	13 000 mm
Výška lokomotivy	3 820 mm
Nejvyšší rychlost	50 km/hod
Nejmenší poloměr oblouku	125 m
Nápravový převod	4,53 : 1
Hodinový výkon	440 kW
Trvalý výkon	360 kW



Velká vs. Malá Bobina v bokorysu.



První púzování E 422.0003 před objektivem fotoaparátu po celkové obnově v depu Tábor v květnu tohoto roku.



Pohled do kompletně zrekonstruované strojovny lokomotivy E 422.0003



Unifikovaný nátěr pro stejnosměrná vozidla z konce osmdesátých let nemínil ani malé Bobinky.

Údržby strojů řady E 422.0 se ujaly nejprve železniční dílny a opravny v Šumperku. Ty však vzápětí přenechaly péči o tyto stroje dílnám ve slovenských Vrútkách, jež se na údržbu elektrických lokomotiv specializovaly. Pravidelná provozní údržba a opravy nižších stupňů byly prováděny přímo v domovských depech, zejména ve strojové stanici Vyšší Brod

- klášter, která byla zřízena v 50. letech a byla pro tyto účely dobře vybavena. Během půl století v provozu byla na strojích provedena celá řada úprav. Jednalo se hlavně o náhradu nevhodujících komponentů. Z nejvýznamnějších úprav můžeme jmenovat například nahrazení původních málo výkonných kompresorů jiným typem či výměnu sběračů taktéž za jiný druh.

Přestože obě místní dráhy – tedy Lipenka a Bechyňka, kde byla řada E 422.0 provozována, měřily jen něco málo přes dvacet kilometrů, nemusely se Bobinky za své kilometrické průběhy vůbec stydět. V letech pravidelného nasazení snadno dosahovaly ročních průběhů okolo 70 tisíc kilometrů nebo i více, takže již počátkem sedmdesátých let dosahovaly 800 tisíc najetých kilometrů, což byl počet odpovídající přístavbám ke generálním opravám. V první polovině 80. let byly na stroje podle výnosů o unifikovaných nátěrech doplňovány žluté nebo oranžové výstražné proužky na čela, v ojedinělých případech vznikaly i extravagance v podobě celozeleného nátěru vyšebrodské lokomotivy E 422.002.

Přeznačení strojů v 80. letech

V roce 1988 byly v rámci přechodu na celoevropské normy UIC lokomotivy nově označeny řadou 100. Vztahovala se na ně také v té době zavedená další podoba unifikovaných nátěrů ČSD nařizující elektrickým stejnosměrným lokomotivám celozelenou lokomotivní skříň doplněnou šedesát centimetrů širokým žlutým pruhem po obvodu celé lokomotivy. Po celá 80. a 90. léta minulého století byly mašinky v provozu bez významnějších změn a dvě vyšebrodské lokomotivy stále ovládaly osobní vlaky. Zásadním milníkem v historii Kapesních Bobin se stal až červen 1996, kdy bylo definitivně ukončeno jejich turnusové nasazení. Důvodem tomu se stala úprava dvou pražských Žehliček řady 110 pro provoz na napětí 1 500 voltů a jejich nasazení do nákladní dopravy na Lipence. Po téměř čtyřiceti letech tak v roce 1997 je vlivem nadbytečnosti zrušena lokomotiva 100.004, kterou v následujícím roce pohltily plameny autogenů v kovošrotu Tlumačov. V roce 1999 dojezdila i lokomotiva 100.002. Ta však naštěstí zůstala ukryta ve „stínu“ vyšebrodské strojové stanice a přežila tak až do doby, než se jí ujalo Národní technické muzeum, které zažádalo o její převod z majetku Českých drah. V současnosti je součástí depo- zitáře NTM v Chomutově. V provozu se spíše už jen příležitostně objevovaly pouze tábořská „jednička“ a vyšebrodská „trojka“. Dalším významným datem se stal 17. říjen 2003, kdy byl na lipenské dráze slavnostně ukončen stejnosměrný provoz. V ten den naposledy jezdil v čele pravidelných osobních vlaků nejen domácí 100.003, ale také hostující „tábořský“ stroj 100.001, který se při této příležitosti předvedl v novém obnoveném původním nátěru. Společně pak s neprovozní 100.002 oba stroje fotografům „zapózovaly“ před strojovou stanicí ve Vyšším Brodě. Poté byly všechny tři stroje přepraveny do Tábora, který se „trojce“ stal novým domovem, „dvojka“ pak byla s dočasnou zastávkou v Muzeu ČD Lužné u Rakovníka předána Národnímu technickému muzeu. I když to jen málokdo čekal, byl stroj původního označení E 422.003 v listopadu 2015 převezen do firmy ČMŽO Přerov, kde se podrobil hlavní opravě, jejíž součástí byl také nový retro nátěr prezentující osmdesátá léta minulého století. Společně s druhým provozním strojem E 422.001 se od letošního letního sezony stal součástí programu propagace bechyňské dráhy a obě pozoruhodné mašinky se zde střídají v čele víkendových nostalgických vlaků Českých drah.

INZERCE



POZOR VLAK

TV MAGAZÍN

sp5ort

PREMIÉRA

KAŽDOU POSLEDNÍ STŘEDU
V MĚSÍCI NA TV SPORTS

VŠECHNY
BARVY
ŽELEZNICE



POZOR VLAK



YouTube



WWW.POZORVLAK.CZ

Producent pořadu:
AŽD PRAHA



Základy brzdových zkoušek mají původ ve Francii

Svým způsobem mimořádné brzdové zkoušky se letos na jaře odehrály na ZC Velim. Zkušební laboratoř Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) vykonala v květnu na okruhu jízdní brzdové testy vagonů Bmz podle vyhlášky UIC 544-1 a při rychlosti 200 km/h. Málokdo ale ví, že velice podobné pokusy se uskutečnily už před osmdesáti lety ve Francii.

BOHUMIL DRÁPAL, VEDOUČÍ ZKOUŠEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

V případě letošních květnových zkoušek ve Velimi tvořilo soupravu o délce 400 metrů patnáct modernizovaných vozů Českých drah řady Bmz tažených elektrickou lokomotivou ČD řady 380. Cílem zkoušek bylo především stanovení brzdicího účinku modernizovaných vozů, u kterých kvůli vyšší hmotnosti bylo použito nové obložení typu ICER. Zkoušky byly provedeny v režimech P a R s vypnutými potrubními zrychlovači, v režimu R se zapnutými potrubními zrychlovači a v režimu R+Mg, přičemž lokomotiva byla po celou dobu zkoušek vypnuta z brzd. Zkušební rychlosti byly odstupňovány po 20 km/h od 120 km/h do 200 km/h. Celkem bylo provedeno čtyřicet rychločinných zabrzdění, z toho zhruba polovina z rychlostí 160 km/h a vyšších. Celková hmotnost zkušebního vlaku byla 798 tun.

Průkopníci v zemi galského kohouta

Již v roce 1936 uskutečnily SNCF pod vedením svého zástupce v brzdové subkomisi UIC ing. Pédelucqa rozsáhlé zkoušky s rychlíkem složeným z celkem patnácti čtyřnápravových vozů, který vedla parní lokomotiva. Zkoušky prováděl až do rychlosti 160 km/h. Z výsledků zkoušek odvodil vzorce, které se používají pro vyhodnocení brzdicího účin-

ku dodnes. Tak vznikly takzvané „vlakové čáry UIC“. Později byla jejich platnost ověřena i pro normovaný nákladní vlak o délce 500 m. A dále z těchto vlakových čar byly odvozeny i čáry pro vyhodnocení brzdicího účinku ze zkoušky jednotlivého vozu. Všechny tyto čáry jsou takzvané „litinové“, tedy odvozeny ze zkoušek s vozidly vystrojenými pouze litinovými brzdovými špalíky. Při tvorbě vlakových čar 180 km/h a 200 km/h se v 90. letech 20. století uskutečnily další vlakové zkoušky jen s tím, že zkoušené vozy byly vystrojeny čistě kotoučovou brzdou. Protože původní litinové čáry do rychlosti 160 km/h zajišťovaly vyšší míru bezpečnosti, nebyly tyto korigovány a nové čáry byly do nomogramu pouze „přidány“. A to je vysvětlení, proč pracovníci VUZ museli pro-



vádět zkoušky s vlakem: neexistuje totiž jiný způsob, jak ověřit stabilitu součinitele tření u přídavné špalíkové brzdy při rychlostech nad 160 km/h. L-špalík má totiž blíže k litině nežli k materiálům, z nichž se vyrábějí brzdová obložení.

Stanovení brzdicího účinku

Vraťme se ještě na chvíli zpět ke květnovým zkouškám vozů Bmz ve Velimi. Před samotnými jízdami technici nejprve zkontrolovali, zda je brzda všech vozů v pořádku – plnicí doby brzdových válců, maximální tlaky, funkčnost Mg-brzdy – a také, že brzdová obložení respektive špalíky jsou náležitě zajetá.

Při jízdách zkouškách, které trvaly deset hodin, provedli pracovníci Zkušební laboratoře celkem 40 rychločinných zabrzdění. Po zkouškách z rychlostí 180 km/h a 200 km/h pak vkládali chladicí kolečko, protože žádná brzda není dimenzovaná na takový výkon, který lze vyjádřit slovy „rychlobrzda z dvoustovky co deset kilometrů“.

To, že byly použity vozy různých řad, nehrálo podstatnou roli. Brzda všech zkušebních vozů byla totiž identická. Protože brzdicí váha je smluvní veličina vyjadřující „mohutnost brzdy“ – je tedy „vlastností“ brzdy, ne vozidla – lze zkouškou zjištěnou brzdicí váhu vlaku vydělit patnácti a vyjde brzdicí váha jednoho vozu.

Jistě není bez zajímavosti, že podobné zkoušky se naposledy realizovaly v roce 2004 – VUZ tehdy provedl zkoušky s patnáctivozovým rychlíkem, ale jen do rychlosti 160 km/h, DB Systemtechnik Minden pak ještě zkoušky s 500 metrů dlouhým nákladním vlakem, a to do rychlosti 120 km/h. Cílem bylo verifikovat takzvaný konverzní model pro tvorbu křivek ETCS. ◇



Testovaná lokomotiva na kolejišti v Domě vláčků na pražských Petřinách

RECENZE

Peršing 163.026 MTB

Po první sérii modelů lokomotiv řady 163 v aktuálním barevném schématu Českých drah, uvedené ve velikosti H0 na trh začátkem tohoto roku, se jen zaprášilo. Nyní je na pultech obchodů k dostání již druhá, z níž jsme si jeden kousek také pořídili. Po absolvování našeho redakčního testu ji máme v plánu zařadit jako cenu do čtenářské soutěže. Pokud vás tedy tento článek pozitivně navnadí, sledujte pozorně další vydání Železničáře.

MICHAL MÁLEK | FOTO: AUTOR

Model osvědčené a v běžném provozu notoricky známé lokomotivy řady 163 byl na modelářském trhu přirozeně dlouho poptáván. Především těmi méně zručnými modeláři, neboť minimálně ve velikosti H0 existovala již dříve možnost přestavby pikáckého Bastarda a stavebnice ČStrain. Díky tomu, že existuje široká škála barevných variant těchto strojů a díky identické skříni s dvousystémovými lokomotivami řad 362 a 363, je spíše s podivem, že tovární model přišel na trh až letos.

Výroby se zhostil český výrobce MTB, kterému nelze na modelářském poli upřít snahu o postupné uspokojení poptávky po tuzemských předlohách. Škoda jen, že finální výrobky od samého počátku budí určité rozpaky kvůli nepřesným proporcím a občas i slabší povrchové úpravě. V tomto ohledu se bohužel nijak nevyvíjí ani tato lokomotiva.

Vybalení

V krabici v tradičních barvách MTB naleznete sáček s doleповacími doplňky v podobě hadic, houkaček, antény TRS, spřáhla a návod. Oproti ostatním modelům tohoto výrobce naopak chybí doleповací tabulky, které jsou stejně jako ve skutečnosti řešeny potiskem (polepem) přímo na skříni.



Samotnou lokomotivu je potřeba z molitanového sevření vyjmát se zvýšenou opatrností, aby se nepoškodily křehké sběrače, které jsou kromě horní ližiny a pružinek z plastu.



- Volba předlohy
- Jízdní vlastnosti
- Příprava pro rozhraní plux22

- Kvalita nástřiku
- Drobné rozměrové nepřesnosti
- Plastové sběrače

Na první pohled

Lokomotiva působí sympatickým dojmem. Mile překvapí hmotnost 560g, která zaručuje slušné trakční vlastnosti navzdory absenci bandáží na kolech. Odstíny použitých barev působí věrohodně a popisky jsou krásně čitelné a ostré. Z běžné vzdálenosti, na kterou se kouká při jízdě modelu kolejištěm, tedy z jednoho metru a více není po vizuální stránce modelu co vytknout.

Na druhý pohled

Jak už jsme naznačili v úvodu, najde se při pozornějším pohledu pár výtek. S ostroty popisů příliš nekoresponduje nátěr, jehož přechody nejsou v dolních partiích prosty drobných přefuků.

Viditelné jsou hlavně z pohledu v bočních partiích pod střechou. Jistým „bonusem“ byly u dodaného kousku zanechané otisky prstů v barvě – nebo tak alespoň lehké vrypy u střechy druhého stanoviště strojvedoucího působily.

Pluhy, které díky vybrání v horní části zajišťují bezproblémový chod kulisy spřáhla v celé šíři, by snesly ještě jednu vrstvu žluté barvy. Tam už ze své podstaty horší krytí. Jeden nátěr či alespoň matný lak by také snesly sběrače, jejichž šedý plast nepůsobí zrovna přirozeně.

Na fotografiích asi trochu zarazí mléčná struktura skel. Ve skutečnosti to naštěstí není

PÁR SLOV O PŘEDLOZE

Univerzální lokomotiva řady 163 vznikla úpravou elektrické výzbroje dvousystémové řady 363. Byly pořizovány jako náhrada za dosluhující řady Bobin 140 a 141 pro tratě napájené stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV. Pod továrním označením 71E vzniklo v letech 1984–86 a následně jako 99E v letech 1991–1992 celkem 147 strojů. Čtyřnápravové lokomotivy s hmotností 85 t disponovaly výkonem 3 480 kW a maximální rychlostí 120 km/h.

Zatímco design lokomotiv byl oproti předchozí řadě 150 spíše nevýrazný, revoluce proběhla ve vnitřní výzbroji, kdy jako zástupci lokomotiv II. generace byly vybaveny pulsní regulací výkonu. Ta je skrze tyristory a další součásti řízena analogovým počítačem a umožňuje citlivější řízení a zároveň nižší spotřebu el. energie.

Kromě ČSD a nástupnických firem ČD a ŽSR lokomotivy sloužily i u italského dopravce Ferrovie Nord Milano, který v roce 1995 odebral devět strojů z druhé série, původně vyrobené pro ČSD a následně jen částečně odebrané ČD. V současnosti tyto stroje slouží opět v ČR u soukromého dopravce RegioJet.

Během zavádění do provozu, které se neobešlo bez častých poruch, získaly lokomotivy přezdívku Peršing podle amerických balistických raket s rychlým startem a krátkou dráhou doletu.



tak patrně, přesto se o žádné křišťálově průzračné plexisklo nejedná. S trochou jízlivosti by se dalo říci, že je to možná schválně, když prostory stanoviště jsou pojaty na měřítko 1:87 celkem chudě. Na druhou stranu každý modelář si jej snadno může vyšperkovat k dokonalému obrazu svěmu.

Těsně po uvedení na trh vzbudily mezi železničními modeláři tradičně velké vášně proporce modelu. V porovnání s 372 od Pika působí skříň při čelním pohledu širěji. Ke stejnému názoru dojdete i v případě, kdy vedle stojí model ze stavebnice ČStrain a to navzdory tomu, že řečí čísel je ČStrain ještě o pár desetin širší. Do jisté míry to jako optický klam způsobuje menší úhel bočnic střechy a zvolená varianta nátěru s tmavým rámem a střídajícími se barevnými pruhy. Obecně však skříň lokomotivy je o něco širší, než u elektrických lokomotiv velikosti Ho bývá zvykem. Výrobce údajně jako důvod uvádí průjezd ostřejšími oblouky (min. R 380).

Při bočním pohledu si i ti, co se zrovna nepočítají mezi počítače nýtů, všimnou, že okna jsou oproti předloze o něco větší a že žaluzie ventilátorů na pravém boku (s kulatými okny do strojovny) končí stejně jako na druhé straně současně s hranou střechy, ačkoli by měly zasahovat do prvního prolisu v horní bílé lince.

Digitál

Lokomotivy jsou vybaveny rozhraním flux22 a v souladu s novou firemní filozofií již není z výroby přítomen reproduktor, který beztak kva-

litou náročnější posluchače zrovna neoslňoval. Nyní si tedy při případném ozvučení může každý zvolit reproduktor dle svého gusta, případně prázdné místo vyplnit dalším závažím. Velkým plusem modelů MTB je opravdu snadná digitalizace bez nutnosti nevratných zásahů do desky, chcete-li plně využít všech funkcí dekodéru.

Osvětlení umožňuje standardní přepínání bílé/červené na pozicích světlech, při digitálním provozu i samostatné ovládání dálkového reflektoru a osvětlení stanoviště. Poziční světla trochu prosvítají, takže je na zvážení dodatečná instalace stínítek či ztmavění barvou.

Na trati dobré, všechno dobré

Chodové vlastnosti modelu jsou na velmi dobré úrovni. Jízda je i v analogu tichá a plynulá, a dává tak zapomenout všem drobným vizuálním pochybením i kvalitativním mezerám v nástřiku. Pokud se tedy řadíte mezi „jezdíče“, kterým na nějakém drobném detailu nesejde, model plně uspokojí vaše požadavky a za cenu cca 4 600 Kč získáte solidní kousek do své domácí modelové flotily.

Jestliže ale máte ve zvyku se občas s modely ve vší opatrnosti i pomazlit a kocháte se špičkovým zpracováním, počítejte s kompromisy a občasným mhouřením očí. Viditelné chyby, byť většinou úplně zbytečné, tam bohužel jsou. Přesto se rozhodně nejedná o žádné modelářské faux pas, jakým pro značnou část modelářů byla prvotina Brejlovec v měřítku TT, a jeho pořízení tak ve výsledku určitě stojí minimálně za úvahu. ♦



Rázovitá Ostrava: město průmyslu

Unikátní industriální památky, ale i známá Stodolní ulice a v neposlední řadě expozice Dolních Vítkovic, kam si lze zajet na koncerty v rámci každoročního festivalu Colours of Ostrava. K tomu připočteme Železniční muzeum moravskoslezské, obrovské město ve městě – Porubu, postavenou z části v duchu socialistického realismu, fotbalový klub Baník a vlaky, které jezdí na nedaleké letiště v Mošnově. To vše je známá – neznámá Ostrava, „region razovity“, jak zpívá Jarek Nohavica v písni Milionář.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR, MARTIN ČERNÝ

Jak se dostat do Ostravy? Na tuto otázku je jednoduchá odpověď – z Česka přeci Pendolínem! Ale do moravskoslezské metropole směřuje další řada jiných expresů či rychlíků jak z Prahy, tak i Brna či z jiných míst republiky. Využívám jednoho z ranních spojů a před devátou vystupuji na ostravském hlavním nádraží. Koho zajímá architektura, neměl by opomenout vystoupit o stanici dříve, v ostravském Svinově. Na každého určitě zapůsobí zrekonstruovaná výpravní budova v moderním futuristickém duchu. Milovníci architektury by ale měli pokračovat dále do satelitní čtvrti Poruba, která byla z části vystavena v 50. letech ve stylu sorely, neboli socialistického realismu.

Ale vraťme se zpět na ostravské hlavní nádraží. Od vlaků se chodí spojovací chodbou jak do vlastní haly, tak i na frýdlantské nástupiště, odkud navazují spoje směrem na Stodolní a Ostravu-střed. Součástí je i přešupní terminál před ostravským nádražím. Nasedám do motoráku a po několika minutách vystupuji v zastávce Ostrava-Stodolní. Přímo na úpatí ulice proslavené nejen v Česku, ale i v zahraničí. Nedlouhá třída je plná barů, restaurací a diskoték.

Stodolní? Stodolní!!!

Stodolní je takový fenomén, že si ji vybral i režisér Radim Špaček pro krimi thriller „Pouta“, který se odehrává v dobách socialistické normalizace. Možná si vzpomenete na tajného fízla Antonína Rusnáka v podání Ondřeje Malého a rusovlasou Kláru, ztvárněnou Kristínou Farkašovou. Já ulicí jen procházím, fotografuji a směřuji za chvíli zpět na zastávku Stodolní, odkud je to minutku dalším vlakem na další ostravské nádraží – Ostrava střed. Stojím před opravenou výpravní budovou, kde se každou chvíli potkávají vlaky jak z hlavního nádraží, tak i od Frýdlantu nad Ostravicí nebo Českého Těšína. Jak v motorové, tak i elektrické trakci. Vcházím do odbavovací haly a za chvíli se ocitám v „železničním ráji“. Tím není nic jiného než Železniční muzeum moravskoslezské.

Muzeum vzniklo před čtyřmi lety díky několika nadšencům. Chtěli přiblížit železniční historii veřejnosti prostřednictvím sbírky dobových artefaktů. Muzeum je umístěno v historickém objektu výpravní budovy postavené v 19. století. Průběžně obměňované výstavy mapující historii železnice na Ostravsku a ve Slezsku se nacházejí v prvním patře budovy a v přízemí je k dispozici nejen



panel modelové železnice, ale i тренаžér pro strojvedoucí vyrobený z použitého pultu starší diesellové lokomotivy řady 742.

Vydávám se obhlédnout nedalekou kulturní památku Trojhalí Karolina. Původně tu byly stroje a turbíny, nyní se sem chodí za sportem a kulturou. Budovy Trojhalí jsou jakousi pomyslnou spojnici mezi centrem Ostravy a Dolní oblastí Vítkovice, kam míří mé další kroky.

Bolt Tower podle jamajského běžce

Dolní oblast Vítkovice, ve zkratce DOV, je světově unikátní areál, který se nachází nedaleko centra města. Původní hutní závod Vítkovické železářny byl založen v roce 1828 a železo se tam zpracovávalo až

i zábavy



roku 1998. Tím aktivní působení ostravských „Hradčan“, jak se někdy Vítkovicím přezdívá, skončilo a industriální komplex se začal měnit na společenské a kulturní centrum. DOV dennodenně slouží malým i velkým turistům ze všech koutů světa. Jednou z největších atrakcí je skipový výtah jezdící na vrchol bývalé vysoké pece číslo 1, která se dvacetimetrovou nástavbou proměnila v Bolt Tower. Rozhledna byla pojmenovaná podle Usaina Bolta – legendárního jamajského atleta, specialisty na sprint na 100 a 200 metrů a štafetu na 4 x 100 metrů.

V Dolních Vítkovicích se nachází také aula Gong – někdejší plynojem, kde se konají koncerty. Pro rodiče s dětmi jsou ale bezesporu velkými atrakcemi jak Malý, tak i Velký svět techniky. Malý svět techniky s názvem názvem U6 nabízí interaktivní expozice věnující se historii těžkého průmyslu, ale třeba i dopravy, naopak Velký svět techniky přináší zajímavosti ze světa vědy, civilizace či objevů. DOV nabízí několik vyhlídkových okruhů – například vysokopeční se zaměřením na výrobu surového železa a historii Dolních Vítkovic nebo uhelný územím bývalého černouhelného dolu Hlubina.

Landek park pro milovníky důlních drah

Tramvaj a autobus mě za půlhodinu dopraví z Vítkovic k Landek parku – největšímu hornickému muzeu v ČR. Hned u vchodu obdivují průmyslovou lokomotivu, která ale není na Landeku posledním železnič-

ním artefaktem. V areálu je vedle důlních mechanismů rozmístěna řada historických průmyslových машин, kterým korunuje zelená souprava jezdící pro návštěvníky nejen kolem, ale i napříč budovou bývalé těžní věže „Urx 1“. Fanoušky určitě zaujme expozice dějin důlní dopravy od středověku po současnost.

Unikátní expozice, jež se nachází ve štolách horních slojí historického dolu – mimochodem nejhlubšího na Ostravsku, umožňuje „sfárat“ v těžní kleci z historické budovy dolů. Cesta klecí měří jen několik málo metrů, přesto ale návštěvníkům umožní udělat si představu o tom, jak se horníci dostávali za prací každý den. Následuje čtvrt kilometru chodeb, které ukazují průřez historií tamní těžby uhlí od konce 18. století do současnosti. Vycházky jsou doplněny poutavým odborným výkladem lidí z oboru a figuríny horníků v životní velikosti názorně ukazují, za jakých podmínek lidé v dolech pracovali. Těžba na dole skončila v roce 1991.

Atrakcí je důl Michal

Ostrava je město industriálních památek, a tak je nutné zmínit expozici dolu Michal na konečné trolejbusů v Michálkovicích. Jeho historie je spojena se snahou rakouského státu podporovat uhelné hornictví jako nezbytný předpoklad rozvoje průmyslu. Jáma Michal pochází z roku 1842 a o čtrnáct let později ji zakoupila společnost Severní dráhy Ferdinandy a ve vlastnictví této firmy zůstal důl až do znárodnění v roce 1945. V květnu 1993 na Michalu těžba skončila a o rok později zde vzniklo muzeum. Dnes nabízí čtyři prohlídkové okruhy, kde nejzajímavější je „Cesta havíře do práce“. Prochází se řetězovou šatnou, administrativní budovou přes lampovnu a spojovacím mostem do těžní budovy, kde havíři nastupovali do těžních klecí. Neopakovatelné kouzlo má ale noční prohlídka dolu, která se však koná jen v mimořádných termínech.

Přesunují se trolejbusem na zastávku Slezská Ostrava – kostel, odkud je to coby kamenem dohodil k Slezskoostravskému hradu. Věřte nevěřte, ale v Ostravě, městě průmyslu, mají také hrad. Pravda není velký, ale je zajímavý. Pochází z 13. století a patřil rodu Wilczků, kteří se zasloužili o rozvoj uhelného průmyslu na Ostravsku. Hrad se vlivem důlní činnosti propadl o šestnáct metrů, takže i on má vlastně „průmyslovou“ historii. A nakonec si nechávám dominantu města – Novou radnici z roku 1930. Je největším radničním komplexem u nás. Věž se tyčí do výšky 85,6 metru a turisté se mají možnost pokočit pohledem z ochozu v sedmdesátimetrové výši, odkud je jak na dlani nejen celé město, ale i pohorí Jeseníků či Beskyd. To už moje cesta končí a já zamířím domů a v myslí se loučím s Ostravskem hornickým pozdravem „Zdař bůh“.

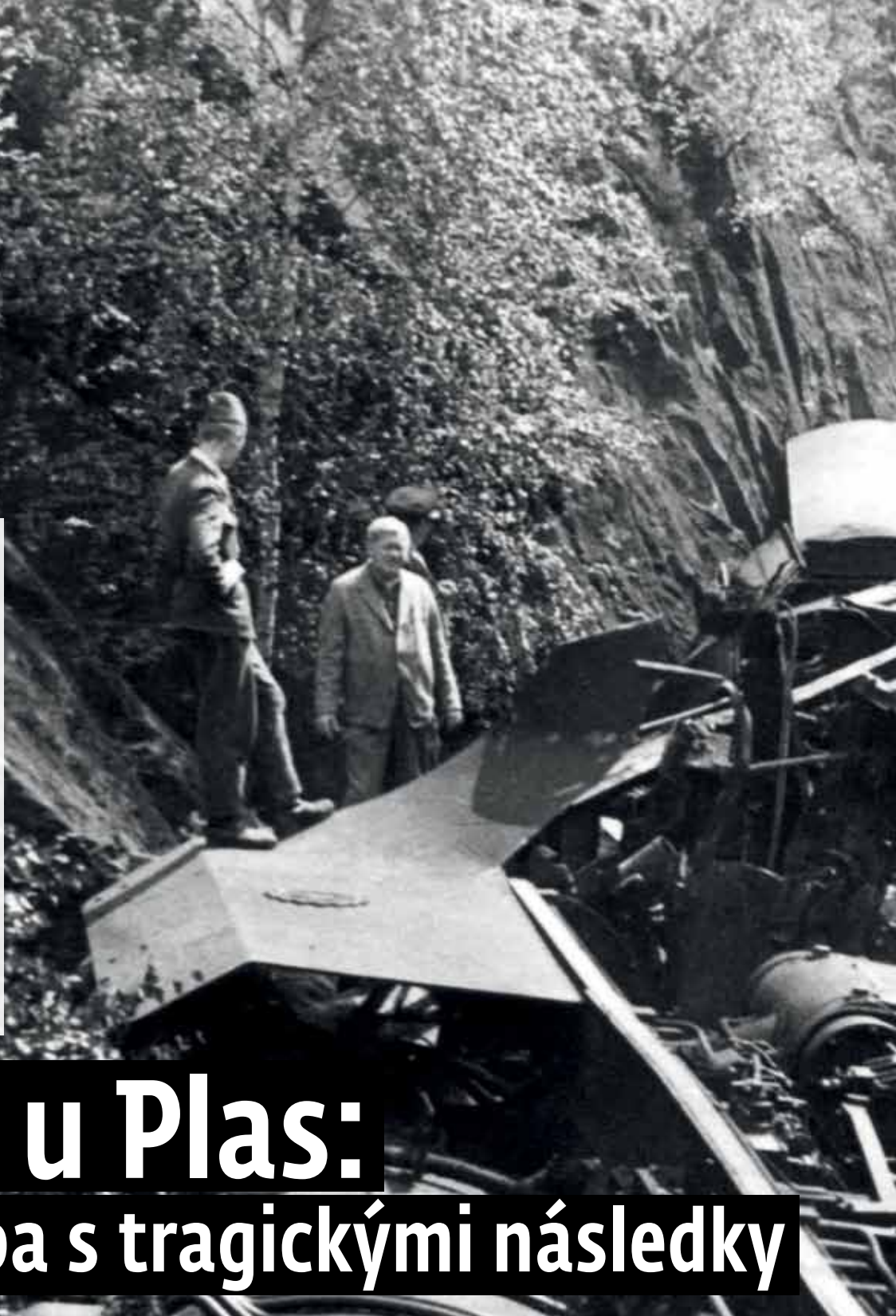
ŠOTOINFO

OSTRAVSKO A ŽELEZNIČNÍ SÍŤ

Ostrava je důležitou železniční křižovatkou. Stýkají se zde trati 270, 321 a 323 a v celé aglomeraci se nachází neobvyklé množství průmyslových vleček, nákladních ranžírů a kolejí. Styčnými body jsou stanice Ostrava-Svinov, odkud směřují regionální a dálkové spoje na Opavu nebo Havířov či Český Těšín, a Ostrava hlavní nádraží, odkud se jezdí na Bohumín a do Polska či na opačnou stranu směrem na Frýdek-Místek a Frýdlant nad Ostravicí. Do Ostravy míří také řada spojů SC Pendolino, které jezdí z Prahy až do Košic, případně do Plzně a Františkových Lázní.



To zářijové ráno bylo jako kterékoli jiné a nic nenasvědčovalo tomu, že se jednokolejná železniční trať Plzeň – Žatec nedaleko Plas stane dějištěm neštěstí. Přesně před půlstoletím se zde srazily dva nákladní vlaky. Skutečnosti, které k tomu vedly, jsou dodnes aktuální. Pokud by osoby vykonávající dopravní službu jednaly přesně podle platných předpisů, a nikoli zbrkle a ledabyle, nehoda by se nestala. Následující řádky čerpají z vyšetřovacího spisu a novinových článků a nešťastnou událost chronologicky analyzují.



Nehoda u Plas: banální chyba s tragickými následky

MIROSLAV PETR | FOTO: SBÍRKA AUTORA

Poklidného nedělního rána 4. září 1966 dojel do železniční stanice Plasy osobní vlak 1902 ze Žatce do Plzně. Po jeho odjezdu z Plas telefonovala výpravčí Zdeňka Zíková, pohledné jednadvacetileté děvče s klukovským účesem, do Mladotic, že dává za vlakem 1902 odhlášku. V rámci stejného služebního úkonu současně nabízela k odjezdu do Mladotic vyrovnávkový vlak Vn 4853 s plánovaným odjezdem z Plas v 8:24 h. Rutinně odříkávala text: „Vlak 1902 v Plasích. Přijměte 4853 s náskokem ve 24!“ Číslovka 24 měla znamenat „Odjezd v 8:24 hodin“. Své příjmení, kterým měla nabídku vlaku do sousední stanice předpisově zakončit, nevslovila.

Šestatřicetiletému výpravčímu Miloslavu Hosprovi přijel do sousedních Mladotic už v 7:38 h ze Žatce přímý nákladní vlak Pn 5804. Vlakový dispečer předem Hospra informoval, že tento spoj, přestože jel s náskokem 112 minut, pojede z Mladotic dál za vlakem 1902. Jak už bylo řečeno, výpravčí Zíková z Plas dávala odhlášku do Mladotic za vlakem 1902 a součas-

ně do této stanice nabízela k jízdě vlak 4853 s odjezdem ve 24. minutě. Výpravčí z Mladotic ji během hovoru náhle přerušil, skočil jí do řeči, proto mu mimochodem po nehodě přisoudili o něco větší vinu, a netrpělivě prohlásil: „Nikoli, pojede vlak 5804 s náskokem ve 24. Plním rozkaz vlakového dispečera...“ A tím také Hospr hovor ihned ukončil. Ani on nepřipojil své jméno k rutinnímu úkonu předpisového ohlášení vlaku. Oba výpravčí měli v tom okamžiku za to, že nabídka vlaků z jejich stanic proběhla naprosto správně a předpisově. Protijedoucí nákladní vlaky z Plas a Mladotic vzápětí dostaly rozkaz k odjezdu. Oba odjely v 8:24 hodin. Vstříc neodvratitelné srážce.

Selhala i technika

S vyrovnávkovým vlakem Vn 4853, sestaveným ze 45 prázdných uhláků, odjela z Plas lokomotiva 556.0149 vedená strojvedoucím Karlem Kuglerem a topičem Jiřím Hodlem. Z Mladotic se rozjel stroj 556.002 s nákladním vlakem Pn 5804 se smíšenou zátěží. Obsluhu tvořili strojvedoucí Václav Pešík s topičem Rudolfem

Krátkým. Vlak měl sedmnáct ložených a čtyři prázdné vozy. Za lokomotivou byl řazen služební vůz obsazený vlakvedoucím Bedřichem Majdlem. Několik minut po rozjezdu vlaků, přibližně v půl deváté, chtěl zavolat výpravčí Hospr služební telefonní linkou, aby informoval stanici Plasy, že vlak 5804 už odjel. Služební linka však nefungovala. Poruchu měl i dosluhující telegraf. Zavolal proto po státním telefonu. Když se dovolal, zeptal se doslova: „Zdeňka, tak jak to u Tebe vypadá s 4853?“ Dívčí hlas mu vyděšeně odpověděl: „Ježíš, já ale s uhlákama na 4853 už odjela!“

Střetu protijedoucích vlaků už nešlo zabránit. Stalo se tak v nepřehledném úseku v jednom z nejhorších možných bodů. V kilometru 36,7 trať ostrým obloukem o poloměru 255 metrů objíždí skálu. Vše však mohlo být ještě tragičtější, pokud by se oba vlaky srazily v nedalekém tunelu. Personál z lokomotiv uviděl protijedoucí vlak na poslední chvíli. Zprávy většínou udávají vzdálenost 60 až 80 metrů. Rychlost obou v okamžiku srážky se uvádí 50 km/h. Vyšetřovací protokoly udávají i mírně sníženou

SMUTNÝ PRIMÁT DRŽÍ STĚBLOVÁ

Vůbec první nehoda na území dnešní České republiky se odehrála na zahajovací jízdě na první parostrojní trati Břeclav – Brno dne 7. července 1839, kde jeden ze čtyř vypravených vlaků narazil do vlaku stojícího ve stanici Vranovice. Sedm cestujících se tehdy těžce zranilo. Nehody se však železnici nevyhýbaly ani v minulém století. K nejtragičtějším patří srážka rychlíku s osobním vlakem na Štědrý den roku 1953. Opilý strojvůdce najel do stojícího osobáku u stanice Šakvice na trati Brno – Břeclav. Následky byly děsivé: zahynulo 103 lidí, přes osmdesát jich bylo zraněno. Černým písmem do historie železniční dopravy se však zapsal 14. listopad 1960. Na trati mezi Stěblovou a Pardubicemi-Semtínem na Pardubicku se srazil plně obsazený osobní vlak s motorovým. Nehodu nepřežilo 118 osob. Jedná se o nejhorší nehodu v tuzemsku. Tragicky skončila o deset let později, 11. prosince 1970, i srážka expresu s vykolejenými vagony u stanice Řikonín u Tišnova na Brněnsku. Domů se nevrátilo 31 lidí, osmnáct se jich zranilo.



viditelnost vzhledem k rannímu oparu. Členové lokomotivních čet, strojvedoucí Kugler a topič Krátký, kteří jako první uviděli protijedoucí vlak, však poctivě sledovali trať a stačili ještě vykřiknout. Před samotným střetem snad instinktivně zaujali i vhodnější polohu. Během okamžiku ale nastala srážka. Ve zlomku času nemohly brzdy vlaků účinkovat ani při použití rychlobrzdy a vlaky se střetly v plné rychlosti. Kinetická energie stovek tun vykonala ničivé dílo.

Dva vyhlásle životy

Obě lokomotivy zůstaly na místě srážky ležet zaklíněné na boku, vykolejilo dohromady 24 vozů. V troskách rozdrčeného služebního vozu vlaku 5804 okamžitě našel smrt vlakovodoucí Majdl z Plzně, zranění strojvedoucího Pešíka ještě více zhoršila pára unikající z lokomotivního kotle a podlehl jim o devět dní později. Těžce zraněnému topiči Hodlovi i po vyléčení přetrvávaly psychické potíže a na lokomotivu se už nevrátil. Lehčí zranění – otřesy mozku a tržné rány – utrpěli strojvedoucí Kugler a topič

Krátký. Trať zůstala zatarasena troskami, odklizení trvalo jedenačtyřicet hodin. Přivolán byl vojenský vyprošťovací tank, nehodový vlak a jeřáby. Doprava byla obnovena až 6. září 1966.

Tehdejší Veřejná bezpečnost Plzeň-sever vzala oba výpravčí po incidentu ihned do vazby. Zdemolované lokomotivy 556.002 a 556.0149 po nakolejení převezli do stanice Mladotice a pak do domovského depa Plzeň. Kvůli deformaci čelních partií rámu a dýmnice byly navrženy na zrušení, což úřady schválily 10. prosince 1966.

Nestačili na své posty?

Nehodu projednal v lednu 1967 trestní senát Okresního soudu Plzeň-sever. Znalci konstatovali, že oba viníci přes „slušnou vnější lidskou a občanskou podobu vykazovali méně příznivou charakteristiku pro výkon tak náročné a odpovědné práce“. Výpravčí Hospr byl shledán jako snaživý, ale také nevyrovnaný, těkavý a impulzivní. Obžalovanou Zíkovou označili pro její mládí za nezrálou osobu. Novinářka Inka Bílá z deníku Pravda si proto veřejně

kladla otázku, zda vůbec měli lidé s takovými kvalitami pracovat na tak zodpovědných postech. Otázka, proč současně selhávala technika, jako například špatně fungující telefon, nepadla ale vůbec. Navíc se nikdo nezmínil, že úplně chybělo jakékoli moderní traťové zabezpečovací zařízení...

Soud rozhodl následovně: výpravčího Hospra odsoudil na 2,5 roku nepodmíněně, výpravčí Zíkovou na 2 roky, rovněž nepodmíněně. Soudní líčení se konalo veřejně, mezi stovkou diváků v sále převládali železničáři ze žatecké trati. O nehodě i přelíčení přinesly podrobné informace celostátní deníky a železniční tiskoviny. Články jsou překvapivě plné přesných vyjádření a údajů. Doba nazrávala pro pozvolna startující obrodný proces ve společnosti. Konečně šlo pravdivě uvádět veškeré příčiny vedoucí ke vzniku nehody. Jména viníků byla v novinových zprávách uváděna v plném znění. Naplno napsaly, že srážku iniciovala pouze špatná domluva. Banální lidská chyba, nepřesnost, podcenění, rutina, ale s tragickými následky.



Poděkování zaměstnancům Českých drah a SŽDC za pomoc

Dne 19. 8. jsem byla se známou na pohřbu našeho společného kamaráda. Ona mě pak vezla na vlak R 791 s odjezdem z Litoměřic v 15.12 hod. do Velkého Oseka. Když jsem nastoupila do vlaku a začala kontrola jízdenek, zjistila jsem, že kabelku se všemi doklady včetně mobilního telefonu jsem nechala na zadním sedadle auta. Nešťastná jsem vysvětlila situaci průvodčímu. Byl velice ochotný a milý a z jeho telefonu jsme volali na můj (telefon kamarádky jsem si nepamatovala). Mobil ale neslyšela, měl ještě vypnutý zvuk s ohledem na pohřeb. Nešťastná jsem vystoupila ve Štětí, kde jsem z dopravní kanceláře mohla situaci dál řešit. Ještěže vím z paměti mobilní číslo na dceru, která vypátrala číslo na kamarádku. Ta telefon zvedla, moji kabelku našla a jela k vlaku, do kterého mě usadili dokonce spolu s revizorem do klimatizovaného vozu a poslali zpět do Litoměřic. Byla jsem dojatá ochotou všech zúčastněných na mém „neštěstí“. Za dvě hodiny jsem jela dalším vlakem domů a učila se nazpaměť další telefonní čísla...Velice děkuji zaměstnancům Českých drah a SŽDC za pomoc.

MARIE KOLIBÁŘOVÁ JAKOUBKOVÁ

PRACOVNICE OŘ PRAHA ST NYMBURK, NYNÍ V DÚCHODU

Jízda vlakem z Užhorodu je opravdu velké dobrodružství

Letos v srpnu jsem měl možnost projet si trať, o níž jste psali rozsáhlou reportáž v Železničáři č. 17, tedy z Užhorodu do vesnice Sianky. Opravdu skvost – lesy, louky, nádherná krajina. Železnice vede až na vrcholky Karpat. A jak píše autor, u každého tunelu či mostu stojí voják se samopalem. Povedlo se mi je i natočit, ale málem jsem skončil ve vězení. Přiběhl ke mně ozbrojený muž s pistolí a křičel na mě, proč ho fotím. Zato souprava, s níž jsem jel, to byla katastrofa. Skříň prožraná rzi, okna přitlučená hřebíky, jít na WC znamenalo mít dostatek odvahy. Mísa neexistuje, jsou tam pouze turecké šlapky. Nedokáží si představit, čeho se přidržet při velké potřebě...K tomu příšerný zápach a záchod pokrytý výkaly. Hrůza. Ve vlaku jsem ale také dočkal kulturní vložky, když přišel cikán s harmonikou a s uříznutou PET lahví vybíral peníze. S tím koresponduje i krajina za Užhorodem, kde je romské ghetto. Všude nepořádek a smetiště. Měli jsme ovšem problémy s uznáním zakoupených mezinárodních jízdenek. Ukrajinské dráhy je odmítly a museli jsme si pořídit jejich jízdenky. Takové jsou mé zážitky z cesty po Ukrajině.

ZDENĚK LODER

Ochotný průvodčí nám na cestě domů velmi pomohl

S manželkou patříme mezi dlouholeté uživatele služeb Českých drah. Pro potřeby cestování jsme si oba zřídili In Kartu, kterou častou využíváme. Ve středu 17. srpna 2016 jsme vlakem č. 8858 s odj. v 19:17 z Prahy hl. n. odjízďeli směr Beroun, odkud jsme chtěli pokračovat na Plzeň. Jenže ničeho netuše jsme skončili ve stanici Karlštejn v 19:58 bez šance dostihnout vlak ve 20:25 z Berouna na Plzeň. Znamenalo to dvě hodiny zdržení v Berouně při čekání na další spoj. Nebyli jsme sami, kdo to netušil. V Karlštejně nás však čekala pomoc. Oslovil nás pan průvodčí z našeho vlaku. Navrhl jet dalším spojem do Berouna a odtud za doplatek dojet rychlíkem do Hořovic. Tam se s pomocí pana výpravního vrátit osobním vlakem z Plzně do naší stanice. Tento spoj ještě telefonicky vyřídil s výpravním v Hořovicích. Panu průvodčímu mnohokrát děkujeme za ochotu a prosíme, aby tento jeho čin byl zveřejněn a předali jste mu naše poděkování.

JAN JERÁBEK

Pozn. red.: Jednalo se o vlakvedoucího RP ZAP Praha, SVČ Praha hl. n. pana Jiřího Kříže. Děkujeme mu tímto za vzornou reprezentaci společnosti.

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

Vláda schválila zavedení expresních vlaků do Lince

Vláda schválila návrh na zavedení expresních vlaků z Prahy do Lince. Čtyři páry expresních spojů by ročně měly přijít na zhruba 85 milionů korun. Zkrácení jízdní doby na přibližně čtyři hodiny podle ministerstva dopravy z atraktivní železniční spojení mezi Českem a Horními Rakousy. Zároveň by se měl zvýšit i počet cestujících na trase z Prahy do Tábora a Českých Budějovic. Znamená to, že od nového jízdního řádu bude jezdit vlak do Českých Budějovic a Lince o 40 minut rychleji. V současnosti železniční spojení do Rakouska zajišťují rychlíkové spoje, které obsluhují i menší města na trase mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Vlaky do Lince jedou 61kilometrovou rychlostí a nejsou konkurenceschopné vůči autobusům. Ty trasu Praha - Lince urazí za tři hodiny a 50 minut, o hodinu rychleji než vlak, uvedlo ministerstvo dopravy. Trať čtvrté železničního koridoru je přitom na řadě míst nová a umožňuje výrazné zkrácení dojezdových dob, pokud by na ní jezdily expresní vlaky s minimem zastávek. Spojení, které by stavělo pouze v Táboře a v Českých Budějovicích, by cestu do Lince mohlo urazit za 4 hodiny a 10 minut. ČTK 31. 8. 2016

Lokomotivy a vagony ČD opraví tradiční dodavatelé

České dráhy v posledních týdnech rozdávaly zakázky na pravidelné opravy vozového parku. Uzavřely jedenáct rámcových smluv v celkové hodnotě až 3,5 miliardy korun. Opět se o ně podělila čtveřice tradičních dodavatelů. Největší díl připadl na Pars nova ze skupiny Škoda Transportation, jež získala smlouvy za 1,8 miliardy korun. „Nové rámcové smlouvy byly postupně uzavírány na šedesát měsíců,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Firmy si v podstatě zachovaly své postavení z minulého období, byť několik posunů nastalo. Druhým neúspěšnějším soutěžitelem je DPOV, dceřiná firma Českých drah, která získala dvě zakázky za 860 milionů korun. Údržbu jedné řady lokomotiv zajistí českořebovské CZ Loko. To má dvě smlouvy za 621 milionů. Nejmenším hráčem jsou Krnovské opravy a strojírna. České dráhy také uzavřely smlouvu se Škodou Vagonka na opravu elektrické jednotky CityElefant. Ten loni v létě částečně opustil koleje a zastavil se až v hale pražského Masarykova nádraží. Oprava vyjde na 75 milionů korun. E15 22. 8. 2016

Vlaky do tří let: víc dopravců, jedna jízdenka

Železnici čeká do tří let průlom v oblasti jízdenek. Zatímco dosud si cestující musí pro jízdu s každým dopravcem kupovat lístek zvlášť, v budoucnu si vystačí s jedinou jízdenkou. Integrovaný tarif, který znají už lidé z cestování v rámci některých krajů, má přilákat do vlaků další lidi a současně odblokovat soutěže na provoz dálkových a regionálních vlaků. „Máme zpracované dvě varianty, které dáváme dohromady. Do konce roku chceme předložit materiál,“ řekl Tomáš Neřold, mluvčí ministerstva dopravy. Ministerská varianta počítá s tarifem, kdy by se platilo jízdné podle kilometrů, druhá studie placená z Technologické agentury ČR uvažuje o zónovém tarifu, který cenu vypočítává podle vzdálenosti jednotlivých zón. Výsledek bude nejspíše kombinací obou způsobů. České dráhy podle mluvčího Petra Štáhlavského tvrdí, že tarifní integrace musí být organizována státem, nikoli ponechána na dopravcích. „Může být považována za kartelovou dohodu v rozporu s platnou legislativou. Jsme připraveni s ministerstvem jednat o modelu a principech této tarifní integrace,“ řekl. MFDNES 26. 8. 2016

Senát posvětil vznik regulátora pro tuzemskou železnici

Úřad, který bude dohlížet na to, aby železniční trati nebyly přetížené, vznikne v průběhu příštího roku. Zákon, který ho zřizuje, prošel Senátem, čeká již jen na podpis prezidenta. Potom by měl vzniknout do půl roku od vyhlášení ve sbírce. Vznik regulačního orgánu, který by nebyl závislý na ministerstvu dopravy, je jednou z podmínek dalšího otevírání trhu s osobní železniční dopravou soukromým společnostem. Nyní o přidělování volné železniční kapacity rozhoduje SŽDC a případné spory řeší Drážní úřad. Ten je ale přímo podřízený ministerstvu dopravy, které zároveň vykonává akcionářská práva k jednomu z dopravců, Českým drahám. Kvůli tomu, že současný stav nesplňuje podmínky Evropské unie o nediskriminačním přístupu k jednotlivým dopravcům, má nový úřad vzniknout. V čele úřadu bude stát předseda, jehož bude jmenovat a odvolávat vláda. Jeho funkční období bude šestileté, bude možné opětovně jmenování. V úřadu má působit deset až 15 lidí. Vesměs mají být podle údajů v důvodové zprávě převedeni z Drážního úřadu a Drážní inspekce. ČTK 25. 8. 2016



Vysoké Tatry, Starý Smokovec, hotel Hrebienok znovuotevřený hotel Hrebienok s bonusem

Hotel Hrebienok nabízí ubytování v jedno až dvoulůžkových pokojích s možností přistýlky. Pokoje mají vlastní soc.zařízení, wi-fi je ve společných prostorách hotelu zdarma, na recepci si lze zapůjčit fén, žehličku nebo zakoupit drobné kosmetické doplňky.

K pobytu nabízíme BONUS, a to 3 zpáteční jízdenky na lanovku Starý Smokovec – Hrebienok na osobu a den!

Parkování aut je možné zdarma na hotelovém parkovišti Grand hotelu Praha.

Cena na osobu a 1 noc s POLOPENZÍ a 3 zpátečních lístků na lanovku ze Starého Smokovce na Hrebienok je 999 Kč.

Termíny pobytu na libovolný počet nocí, max do 31. 10. 2016.



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



S ČD Taxi pohodlněji na vlak i z nádraží

Využijte v řadě měst zvýhodněnou cenu pro cestující ČD!

- Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Liberec, Pardubice, Plzeň, Praha, Olomouc, Ostrava, Staré Město, Uherské Hradiště, Kunovice
- objednávejte telefonicky na nonstop dispečinku (heslo „ČD Taxi“)

www.cd.cz/cdtaxi

Lepší cesta každý den

 **České dráhy**
Národní dopravec



OD 16. DO 18. ZÁŘÍ 2016

Z Havlíčkova Brodu plnou parou Vysočinou

Od 16. do 18. září bude Vysočinou projíždět zvláštní nostalgický vlak. Parním vlakem s historickými vozy 3. třídy s dřevěnými lavicemi, který potáhne lokomotiva Skaličák, se můžete svézt za cenu běžného jízdného s příplatkem 20 %. A kudy vlak pojedje? V pátek 16. 9. vás doveze z Havlíčkova Brodu (odj. 9:10 h) do Humpolce a zpět. Odpoledne zamíří z Havlíčkova Brodu (odj. 15:00 h) přes Světlou nad Sázavou do Vlkanče a stejnou trasou svezte cestující i zpět. V sobotu 17. 9. uskuteční parní vlak jízdu oběma směry mezi Havlíčkovým Brodem (odj. 9:42 h) a Bystřicí nad Pernštejnem. Na zpáteční jízdu z Bystřice nad Pernštejnem se vydá ve 13:28 h. V neděli 18. 9. pak parní vlak pojedje z Havlíčkova Brodu (odj. v 8:48 h) do Jihlavy a zpět a následně z Havlíčkova Brodu (odj. 12:50 h) do Ždírců nad Doubravou a zpět. Kompletní jízdní řády a další informace najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:

Havlíčkův Brod/Humpolec/Jihlava/Bystřice nad Pernštejnem ad.



17. A 18. ZÁŘÍ 2016

Foto: www.natodays.cz

Vlakem do Ostravy na Dny NATO

O víkend 17. a 18. září se na ostravském letišti Leoše Janáčka uskuteční tradiční Dny NATO a Dny Vzdušných sil Armády ČR. Letošním partnerským státem akce je Německo. K hlavním lákadlům bude patřit švýcarská akrobatická skupina Patrouille Suisse s nadzvukovými letouny F-5E Tiger II, která v Česku ještě nevystupovala. Pro cestu na akci můžete využít posílenou vlakovou dopravu ČD do železničních stanic Studénka a Mošov, Ostrava Airport. Z nádraží ve Studénce se lze vydat k areálu po 3,5 km dlouhé turistické trase přes Chráněnou krajinnou oblast Poodří nebo se ze Studénky svézt kyvadlovou autobusovou dopravou do obce Albrechtčiky, od níž je to k areálu po vyznačené trase jen 1,8 km. I ze stanice Mošov, Ostrava Airport bude pěší trasa k areálu vyznačena (3 km). Ve vlacích platí běžný tarif ČD. Vstup na akci je zdarma. Bližší informace najdete na www.natodays.cz.

Nejbližší železniční stanice:

Studénka/Mošnov, Ostrava Airport



10. ZÁŘÍ 2016

Foto: © Ing. Jan Lachnit

Na slavnosti vína do Uherského Hradiště

V Uherském Hradišti se od pátku 9. září do neděle 11. září konají vyhlášené Slovácké slavnosti vína a otevřených památek. Součástí oslav je možnost ochutnávky vín a burčáků, regionálních gurmánských specialit, jarmarky, vystoupení folklorních souborů z obcí regionu Slovácka, cimbálové muziky, představení lidových tradic a podobně. Na slavnosti se můžete v sobotu 10. září svézt do Uherského Hradiště stylově – parním vlakem. Ten odjíždí v 7:20 h z olomouckého hlavního nádraží a přistoupit do něj lze v Přerově, Hulíně, Otrokovicích nebo ve Starém Městě u Uh. Hr. Do Uherského Hradiště s ním přijedete v 9:14 hodin. Během dne uskuteční parní vlak tři jízdy oběma směry mezi Uherským Hradištěm a Uherským Brodem. Na zpáteční jízdu do Olomouce se vydá z Uherského Hradiště v 16:42. Jízdenky se prodávají přímo ve vlaku. Více informací o parní jízdě získáte na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:

Olomouc hl. n./Uherské Hradiště/Uherský Brod ad.



10. ZÁŘÍ 2016

Foto: Středisko volného času Radovanek

Na výlet cyklovlakem do údolí Ohře

Rádi podnikáte výlety v sedle bicyklu? V sobotu 10. září se můžete svézt cyklovlakem, který odjíždí ráno před osmou hodinou z plzeňského hlavního nádraží a přes Pňovany, Mariánské Lázně, Cheb a Sokolov vás doveze až do Karlových Varů. Na kole se pak můžete vydat údolím Ohře z Karlových Varů přes Svatohorské skály, Locket, Sokolov a Kynšperk třeba až do Chebu. Vybrat si lze trasy dlouhé od 25 do 60 km. Cyklovlak můžete využít i pro zpáteční cestu. Z Karlových Varů pojedje kolem půl páté a do Plzně s ním přijedete asi v půl osmé (jízdní řád nebyl v době uzávěrky potvrzen). Ve vlaku s kapacitou 250 míst, v němž budou dva vagony vyhrazeny pro jízdní kola, najdete i bufetový vůz. Jízdné do cyklovlaku stojí 230 Kč, za děti od 6 let zaplatíte 180 Kč a za kolo 50 Kč. Koupí jízdenek si lze domluvit na tel. 739 220 534 nebo na e-mailu holomelova@radovanek.cz, kde také získáte více informací.

Nejbližší železniční stanice: Plzeň hl. n./

Mariánské Lázně/Cheb/Sokolov/Karlovy Vary ad.