

# Železničář

6. ZÁŘÍ 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



18

ROČNÍK XXV

## 6–7 ROZHOVOR

Technická manažerka ACRI **Danuše Marusičová** zhodnotila technologický vývoj české železnice a okomentovala i stav tuzemské legislativy.

## 8 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy vyhlásily soutěže na dodávku až 60 moderních **elektrických jednotek** s kapacitou až 240 míst a stejný počet **motorových jednotek** s kapacitou až 120 míst.

## 11–14 TÉMA

Přesně po roce je tu další ročník **Národního dne železnice**. Svátek železničářů společně oslavíme v Českých Budějovicích v sobotu 22. září. Na co se můžete letos těšit?

## 15 ZAHRANIČÍ

ZSSK začalo na dálkové spoje nasazovat více než **osmdesátku** buď zrekonstruovaných, či zcela nově vyrobených vozů druhé a první třídy.

## 18–19 CESTOPIS

**Vysoké Tatry** nejsou pro výletníky žádnou neznámou. Řada turistických center Štrbským plesem počínaje a Tatranskou Lomnicí konče nabízí nepřeberné množství rekreačního využití.

## 20–21 HISTORIE

Představovat řadu 555.0 by bylo pověstným nošením dříví do lesa. Z populárních Němek však vznikla náročnou přestavbou jiná řada, konkrétně 555.3, které se začalo říkat **Mazutka**.



## Na Dny NATO opět s vlaky Českých drah

České dráhy jsou opět jedním z oficiálních dopravců tradiční akce Dny NATO a Dnů Vzdušných sil Armády ČR, která se o víkend 15. a 16. září uskuteční v Ostravě. Národní dopravce už tradičně zajistí pohodlnou dopravu až na místo dějiště. Posílené vlaky ČD včetně kategorie SuperCity mimořádně zastaví ve Studénce, odkud autobusový dopravce nabídne kyvadlovou dopravu se zpáteční jízdenkou do obce Albrechtický, zhruba 1 km od vstupu do areálu. ČD také zajistí oblíbené speciální dálkové vlaky z Prahy, Brna a Olomouce až do Mošnova, kam zamíří rovněž velké množství speciálních regionálních vlaků na trati (Bohumín-) Ostrava-Mošnov, Ostrava Airport. Zde budou zastavovat jak pravidelné spoje, tak speciální vlaky označené „Dny NATO“ včetně povinně místenkového vlaku railjet. Od stanice vede do místa konání akce tři kilometry dlouhá pěší trasa.

## TITULNÍ FOTO

Autor: Jan Chaloupka

Elektrická jednotka CityElefant na trati z Prahy do Kralup nad Vltavou



Prototyp ES 499.0001 s ještě původním provedením chladicí sekce na ŽZO Cerhenice v roce 1974

# Gorila jako průkopnice vysokých rychlostí

Petr Slonek | foto: sbírka Vratislava Šuka, Leoš Tomančák

Její vznik souvisel s akutním nedostatkem výkonných strojů pro potřeby vnitrostátních i mezinárodních rychlíků na konci 60. let 20. století. Právě tehdy se začalo v Československu pracovat na vývoji nové řady lokomotiv. Koncem prosince roku 1969 proto podalo Federální ministerstvo dopravy oficiální zakázku na vývoj dvousystémové, rychlíkové lokomotivy s výkonem 4 000 kW a maximální rychlostí 160 km/h, pro podvozek a další mechanické části až 200 km/h. Dalším z požadavků byla hmotnost stroje do 88 tun a výkonná elektrodynamická brzda. Vývojem byla pověřena Škoda Plzeň a šéfkonstruktérem se stal František Palík.

V roce 1973 spatřil světlo světa první prototyp označený jako ES 499.0001. Během testování dosáhl 3. dubna 1974 na ŽZO Cerhenice rychlosti 180 km/h. O rok později opustil brány strojírny druhý prototyp ES 499.0002,

konstruovaný už na rychlost 200 km/h. Oba byly zařazeny do služby u ČSD koncem roku 1974. Pravidelně jezdily na expresních vlacích Slovenská strela a Hungaria. Výhodou bylo, že odpadla složitá výměna lokomotivy v místě styku dvou napájecích soustav v Kutné Hoře a tyto spoje se díky tomu staly nejrychlejšími na tehdejší síti ČSD.

Celkem během podzimu 1975 ve Škodovce vzniklo 18 sériových lokomotiv, přičemž cena jedné činila necelých 6,5 milionu Kčs. Následovaly úspěšné testy a Ministerstvo dopravy pak zadalo výrobu série čistě stejnosměrné řady E 499.2 (nyní 150), odvozené z řady 350. Zhotovena byla roku 1978.

Ale zpět ke Gorilám, jak se mašinám přezdívá. Svým potenciálem předběhly možnosti tehdejší infrastruktury. Vždyť maximální rychlosti 160 km/h začaly dosahovat po úpravách trati v úseku Brno–Břeclav teprve v roce 2000. Lokomotivy byly nasazovány na elitní mezinárodní vlaky na hlavním tahu z Prahy do Brna, Bratislavy a Budapešti. Po elektrifikaci trati zajížděly až do Košic. Stroje jsou dnes deponovány v Bratislavě. Z původního počtu 20 vozidel jich po nehodách zůstalo v provozu jen 18. Navzdory předpokládané životnosti maximálně 25 let jsou i dnes stále platným pomocníkem. ○



Vážení příznivci národního dopravce,

prázdniny jsou za námi, a ačkoli léto ještě neskončilo, posouváme se do další fáze roku 2018. Uplynulé týdny přinesly hodně událostí. Předně jsme, jako firma, zveřejnili výsledky hospodaření za letošní první pololetí. Skupině České dráhy se v prvním pololetí roku 2018 dařilo a podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) skončila své hospodaření se ziskem 262 milionů korun. Pomohly tomu i vyšší tržby z jízdného díky meziročnímu nárůstu počtu cestujících o 2,5 milionu.

Počtem přepravených osob si vedeme stále dobře. Tržby v mezinárodní dopravě jsou sice ovlivněny silnou konkurencí zejména v podobě low-cost autobusové dopravy, nicméně železnice zůstává fenoménem i v tomto segmentu, a to zejména pro své pohodlí, rychlost i kvalitu služeb na palubě. Naši příznivci už jistě objevili, že s koncem prázdnin máme v jídelních vozech novou podzimní nabídku menu, opět s inspirací oblíbeného jídelníčku pana prezidenta Masaryka. Ostatně – blížíme se do finále všech aktivit v rámci letošní nosné myšlenky „100 let spolu“, která nás nesmírně inspirovala. Jsem rád, že mnohé akce národního dopravce jsou velmi vyhledávané a taky, podle ohlasů návštěvníků, dávají prostor k zamyšlení. Příkladem je třeba Prezidentský vlak, kdy autoři tohoto projektu sice zájem předpokládali, ale skutečný zájem lidí i je samotné velmi mile zaskočil. V pětaticetistupňových vedrech zažít fronty návštěvníků před expozicemi Prezidentského vlaku třeba na nádražích v Olomouci, Plzni či Karlových Varech, to už bylo opravdu důstojné poděkování také autorům projektu z dílny Národního technického muzea.

Měsíc září bude hodně ve znamení oslav železnice, ale jistě se najdou i mnohé další milníky každodenního života v České republice. Ostatně – toto období jsme začali výrazným zlevněním cestování veřejnou dopravou pro nízkopříjmové skupiny obyvatel – děti, mládež, studenty a seniory. A jsme zase u železnice. Ta je rychlá, bezpečná, spolehlivá a komfortní. Národní dopravce se dokáže s případnou zvýšenou poptávkou po přepravě, která je logicky očekávatelná, vypořádat. Připravili jsme několik desítek posilových vozů a také záložní personál. Jsme hrdí na to, že máme důvěru Ministerstva dopravy i krajů při zajišťování komplexní dopravní obsluhy ČR, s přesahem do zahraničí, bereme to vážně a nehodláme tuto přízeň ztratit. Jako silný dopravce umíme nasadit do provozu další vozy i personál, s ambicí zvládnout přepravu i ve zvýšeném rozsahu. Ta schopnost a know-how jsou dány především tím, že prakticky všechny spoje jsou otevřeny pro kohokoliv až do svého odjezdu. Není smyslem naší práce říci „je vyprodáno, musíte jet dalším spojením“. Za to chci poděkovat především kolegům v provozu, kteří se skladbě vlaků a dostatku vozů pro jejich využití, jakož i odbavení zákazníka věnují 24 hodin denně po 365 dnů v roce. A těchto našich benefitů bychom nedosáhli bez našich zaměstnanců, ti jsou pro nás velmi důležití a jménem vedení společnosti jim i touto cestou děkuji.

S mnohými příznivci železnice se jistě brzy potkáme i na tradičním veletrhu v Berlíně – Innotrans je opravdovým lákadlem a všichni se těšíme na možnost uvědomit si pokrok v dopravě i službách s ní spojených, který tam bezesporu uvidíme. Na závěr onoho hektického třetího zářijového týdne se pak mnozí přesuneme do Českých Budějovic, abychom porovnali vývoj a změny na železnici v ČR, k čemuž zase vybídne Národní den železnice – přehlídka expozic od Světa historie do Světa změny. Ostatně ani protokolární vlaky v podobě našeho Pendolina, rakouského Cityjetu a modrého railjetu s výsostnými symboly národního dopravce není třeba dále představovat.

Milí cestující, vážení objednatelé, velmi si vážíme vašeho zájmu o služby a cestování vlaky národního dopravce. Přeji vám mnoho spokojenosti na palubách vlaků s logem České dráhy.



**Michal Štěpán**

člen představenstva ČD  
zodpovědný za osobní dopravu

## Milníky drážní historie Č(S)D

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



V unifikovaném nátěru z konce 80. let projíždí lokomotiva 350 017 s vlakem u Popic.



Na brněnském veletrhu se 16. 9. 1974 prototypová ES499.0001 představila v čerstvém červeno-bílém nátěru.

## Dvě jubilea na jihu Čech. Slavila trať i most

Jihočeské železnice mají za sebou dvě významná výročí. Trať, v jízdním řádu označená č. 224 a mířící z Tábora do Horní Cerekve, oslavila v sobotu 18. srpna své 130. narozeniny. O den později si 90. výročí vzniku zapsal unikátní most v Bechyni, pro svůj tvar přezdívaný Bechyňská duha. Sobotní akci oslavily České dráhy jízdami dvou speciálních vlaků – z Tábora do Pelhřimova přijela parní souprava s lokomotivou 354.195, v ústretějí z Jihlavy přijel motorový vůz M 262.018. Událost si nenechaly ujít stovky milovníků železnice i výletníků. I v neděli hrála hlavní roli dráha. Tentokrát na mostě, po jehož mostovce mohou jezdit automobily i vlaky, zastavil Křížkův elektrický vůz M 400.001. Mostu i Elince poté požehnal farář. Průvod desítek lidí se pak přesunul na mši v klášterním kostele Nanebevzetí Panny Marie. Návštěvníci si mohli prohlédnout i modelovou železnici Pavla Kohoutka v nově opravené remíze anebo si zajít na výstavu v městském muzeu. Ta se váže právě k „Duze“.

(hol)



## Skupina ČD v zisku 262 milionů korun

Skupině České dráhy se v prvním pololetí roku 2018 dařilo a podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) skončila své hospodaření se ziskem 262 milionů korun. Úspěšná byla také při obhajobě mezinárodního ratingu od agentury Moody's, která na jaře potvrdila rating v investičním pásnu na stupni Baa2 se stabilním výhledem. „Zisk Skupiny ČD před zdaněním a úroky (EBIT) byl v pololetí 2018 meziročně vyšší o více než 300 milionů korun a dosáhl 1,2 miliardy korun. Přispěl k tomu zejména růst tržeb v obou hlavních segmentech podnikání. Tedy v osobní i v nákladní dopravě,“ upřesnil vývoj hlavního ukazatele Pavel Krtek, předseda představenstva a generální ředitel ČD. Dlouhodobý trend příklonu veřejnosti se odrazil v meziročním nárůstu počtu cestujících o 2,5 milionu. I letos lidé s oblibou využívali především dálkové a příměstské spoje. To se promítlo do tržeb z prodeje jízdních dokladů, které se meziročně zvýšily o 2,4%. Podíl na tom měla především vnitrostátní osobní doprava a vyšší výnosy plynoucí ze zapojení vlaků ČD do integrovaných dopravních systémů.

(red)



## Šlechtičnu a Štokra na Císařském vlaku nahradila Bardotka s Brejlovcem

Tradiční Císařský vlak v režii Českých drah se vydal na svoji každoroční pouť z Děčína do Kadaně. Bohužel jej v sobotu 25. srpna nezdobila jako obvykle parní lokomotiva 475.179, ale diesellová kolegyně 753.001. Změna nastala kvůli zákazu provozu parních lokomotiv na většině území republiky s ohledem na vysoké nebezpečí požáru. Z Kadaně se ještě souprava v čele s prototypovým Brejlovcem vydala do Chomutova, kde se setkala s další retro soupravou. Ta na sever Čech, respektive do depozitáře Národního technického muzea, přijela z ČD Muzea v Lužné u Rakovníka. V tomto případě musela parní Štokra nahradit lokomotiva 749.250. V Chomutově si mohli návštěvníci prohlédnout Prezidentský vlak, unikátní motorový vůz Stříbrný šíp anebo nedávno odstavený Pantograf 451.025-26. Zajímavé zážitky při cestě historickými vlaky si nenechaly ujít stovky cestujících.

(hol)



## Oprava Negrelliho viaduktu je ve třetině, hrozí zpoždění

Oprava Negrelliho viaduktu, který v Praze spojuje Karlín, ostrov Štvanice a Holešovice, je zhruba ve třetině. Při rekonstrukci však stavbaři zjistili, že asi čtyři mostní oblouky jsou v horším stavu, než se původně zdálo. Nyní tedy stavební firma provádí diagnostiku a podle výsledků se rozhodne, zda oblouky zbourá a znovu postaví, anebo jen opraví. Hrozí tedy, že vlaky na viadukt nevyjedou v prosinci 2019, jak se původně předpokládalo, ale až na jaře 2020. Výsledky ještě nebyly v době uzávěrky tohoto vydání známy. Stavební firma už například začala pracovat v řečišti Vltavy mezi bubenským nábřežím a Štvanicí, a to uvnitř štětových jímek i na lešení umístěném na nich. V srpnu ještě dokončila speciální zakládání na tryskové injektáži a kotvení odbourávané podpěry pod hradlem v Křížkové ulici. Dílo je spolufinancováno Evropskou unií. Plánované investiční náklady dosahují zhruba 1,5 miliardy korun bez DPH. Míra podpory EU je 85 %. Rekonstrukce umožní na viaduktu zavedení traťové rychlosti 60 km/h. (hol)



### Prezidentský vlak navštívili i hejtmani

Prezidentský vlak zavítal zpět do Čech. Po turné po Slovensku a moravských městech se jeho dalšími zastávkami v posledních týdnech staly Plzeň, Plasy, Karlovy Vary, ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka a Chomutov. Například v Plzni a Karlových Varech si speciál, ve kterém jsou mimo jiné řazeny salonní vozy T. G. Masaryka, Františka Ferdinanda d'Este, salonní vůz socialistických prezidentů a osobní vůz řady Ca 4-5086 ze sbírky Národního technického muzea, přišli prohlédnout i zástupci krajů včetně hejtmanů. Od 28. srpna až do 19. září je k vidění v pražském Masarykově nádraží, veřejnost si může soupravu prohlédnout vždy od 10 do 18 hodin. Z Prahy poté doputuje do Českých Budějovic na Národní den železnice, jenž se uskuteční 22. září. Projekt připravily ČD ve spolupráci s Národním technickým muzeem a Železnicí Slovenské republiky ke 100. výročí vzniku československého státu. (hol)



### V Kořenově se křtila kniha o Elektronicích

O víkendu 4. a 5. srpna se v Kořenově uskutečnila akce s názvem Modelářská sobota na Zubačce, která byla spojena s oslavami třiceti let provozu Elektroniců, tedy lokomotiv řady 743, jež byly pro naši nejstrmější trať přímo konstruovány. Při této příležitosti byla vydána kniha shrnující dosavadní provoz desítky těchto lokomotiv, která byla symbolicky pokřtěna přímo u před strojem 743.007. Poté se v nově postaveném kořenovském depu odehrála autogramiáda autorů a začal prodej nové knihy z produkce Dopravního nakladatelství Krokodýl Martina Žabky. Díky pochopení naší dceřiné společnosti ČD Cargo mohla být celá akce zpestřena dvoudenním nasazením zapůjčených lokomotiv 743.002 a 007. Ty se pro příznivce zubačky představily v čelech celé řady osobních i nákladních vlaků. (mz)

### Šlapanice na Brněnsku s lepším komfortem

Nádraží ve Šlapanicích u Brna, které využívají cestující ČD při svých cestách regionálními spoji linky S6, nabízí od 20. srpna větší komfort než doposud. Tímto dnem bylo po půl roce stavebních prací uvedeno do provozu nové nástupiště s hranou umístěnou 550 mm nad temenem kolejnice, jež zaručuje cestujícím pohodlný a bezpečný nástup a výstup. Na nástupišti je přístřešek a doplňuje ho informační systém. Sdružení několika stavebních firem tak dokončila první část rekonstrukce důležité železniční spojení z Brna-Slatiny přes Šlapanice do Blažovic. Nové vnější nástupiště měří 170 metrů. Obnova zmíněné trati, která umožní zvýšit rychlost z 80 km/h až na 115 km/h, zahrnuje železniční svršek i spodek, mosty, trakční vedení a zabezpečovací zařízení. Šlapaničtí mají ještě naději na zbrusu novou zastávku blíže centru města. Ta by mohla být postavena v příštím roce. (mah)



# Měl by vzniknout zákon o železniční dopravě

Patří mezi uznávané odbornice v oblasti železniční dopravy. Technická manažerka ACRI Danuše Marusičová v rozhovoru zhodnotila technologický vývoj české železnice a například o tuzemské legislativě soudí, že má stále co dohánět. Zmínila se i o budování ERTMS – evropského systému řízení železniční dopravy nebo o vydávání Vědeckotechnického sborníku ČD. Je totiž spolu s dalšími odborníky členkou redakční rady.

Josef Holec | Foto: Michal Málek

**Celý profesní život se věnujete řešení odborných technických témat. Bylo složité uspět v oboru, který je obecně vnímán jako „mužský“?**

Než odpovím, jen pro zajímavost uvedu, že v roce 1963 nás promovalo na stavebním směru žilinské vysoké školy dopravní sedmdesát. A dívek bylo jen deset. Poté jsem nastoupila na traťovou distanci do Berouna a jako železniční inženýrka jsem tam byla jediná. Nemohu však říci, že bych ze strany svých kolegů pociťovala náznaky podceňování. Uspěla jsem v oboru naprosto bez problémů.

**Stejně jako technické obory, i železnice se rychle technologicky vyvíjí. Je ta česká v tomto ohledu dostatečně progresivní?**

Každá železnice by se měla posuzovat podle svých specifik. Česká republika má jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě, přičemž ale ze 70 procent ji tvoří regionální tratě. S nástupem interoperability železničního systému v Evropě se i náš železniční systém musel začít více sjednocovat s ostatními zeměmi. Do toho jsme se od začátku úspěšně zapojili, aktivně jsme získávali informace a zúčastňovali se jednání na UIC, ERA i UNIFE. Myslím si, že pozice české železnice je dobrá. Uspěli jsme i v zapojování do evropských výzkumných projektů – nejúspěšnějšími byly nejspíše IntegRail (integrace informačních systémů v rámci Evropy) a InnoTrack (inovace konstrukce a údržby kolejí). Kromě Českých drah a SŽDC se těchto projektů zúčastnila i Dopravní fakulta ČVUT a další průmyslové firmy. Technicky jsme na tom dobře, rozhodně nestagnujeme.

**S technikou jde ruku v ruce legislativa. Jaká je pozice ČR například v integraci do evropských technických norem?**

Pokud jde o naši legislativu, tak vše začíná u vousatého zákona o dráhách, který má už desítky novel. Bylo by tedy účelné, kdyby konečně vzniknul zákon vyložený jen pro železniční dopravu. Současně platný má již mnoho změn a dráha je v něm vnímána příliš široce – řeší i kolejovou dopravu MHD, lanovky nebo lyžařské a vodní vleky. Inovovat by se měly i prováděcí vyhlášky zákona o dráhách, například Technický a stavební řád drah.

V technické normalizaci je situace lepší. Jsme aktivní v přípravě technických železničních norem, ať již zapojením do našich nebo evropských technických normalizačních komisí, tak i pravidelným zveřejňováním informací o přípravě a schvalování těchto norem.

**Věnujete se mimo jiné i kompatibilitě železničních vozidel s infrastrukturou, hojně diskutovaným tématem je zavádění ERTMS, především jeho zabezpečovací čas-**

**ti – ETCS. Je na tento krok dostatečně připraven správce infrastruktury a dopravci?**

Dopravci méně, správce více. Správce musí všechny tratě tzv. globální sítě, jejímž základem jsou transevropské koridory, zajistit zabezpečovacím systémem ETCS. U tratí zabezpečených stávajícími systémy to představuje řešení řady provozních situací včetně křížování tratí přes celou stanicí, posun za označnicko do hlavní tratě, navázání vedlejší tratě a další. Správce je, minimálně co se týče globální sítě tratí, připraven. U regionálních tratí záleží na dalších okolnostech a zejména pak na financích, neboť zavedení ETCS je drahé. Ministerstvo dopravy připravilo usnesení vlády řešící modernizaci sítě, které stanoví, že stavba nové či modernizace stávajících tratí nemohou být řešeny bez aplikace zmíněného zabezpečovače. Vyloučeny jsou jen některé místní tratě. Této problematice se podrobně věnuje jeden z příspěvků do Vědeckotechnického sborníku ČD, který vyjde koncem září.

Dopravci jsou na tom s ERTMS obecně hůře. Ne všechna hnací vozidla totiž mají vybavená odpovídající technologií a cena dovybavení často převyšuje zbytkovou cenu vozidla. Vždyť například instalace do starších lokomotiv stojí statisíce korun. Nové stroje mají ERTMS již z výroby.

**V rámci své činnosti jste neustále ve spojení s akademickou obcí. Její zástupci, v čele s profesorem Moosem, zamířili nyní do dozorčí rady národního dopravce.**

Ano, to je pravda. Pana profesora Petra Moose si nesmírně vážím. Přišla jsem s ním do kontaktu už v dobách, kdy byl ministrem dopravy. Nyní například lektoroval jeden z posledních příspěvků do Vědeckotechnického sborníku ČD.

**ČD jsou jedním z největších odběratelů produktů českého železničního průmyslu. V poslední dekádě pořídily vozidla za desítky miliard korun, z valné části právě od tuzemských výrobců. Jaký vliv na tento fakt může mít otevření dopravního trhu v ČR ve všech segmentech?**

Co se týče průmyslu, pak výrobcům by mělo být jedno, který dopravce si u nich vozidla nebo součástky objedná, být nelze zpochybnit, že ČD jsou v tomto ohledu největším zákazníkem. Výrobci dnes obecně reagují na potřeby trhu. Už se například tolik nevyrábí samostatné vozy, ale jednotky. Otázkou zůstává rozsah a doba výroby náhradních dílů pro techniku, která je v provozu, je nutné ji udržovat, a které mají ČD nejvíce.

Vědeckotechnický sborník se na veřejnosti stále řadí k obecně respektovanému zdroji informací rozvíjející vědecké poznání v našem oboru.



## DANUŠE MARUSIČOVÁ

Maturovala na Jedenáctileté střední škole v Příbrami a poté nastoupila na Vysokou školu železniční v Praze. Po přeložení školy do Žiliny v roce 1963 promovala mezi prvními absolventy směru stavebního na fakultě Provozu a ekonomiky dopravy Vysoké školy dopravní v Žilině. Poté nastoupila k traťové distanci Beroun. V roce 1968 přešla ke Správě Severozápadní dráhy do technického oddělení Služby traťového hospodářství. V roce 1990 nastoupila na Odbor traťového hospodářství GŘ ČSD/ČD, následovaly různé technické pozice až po ředitelku tohoto odboru. Od roku 2000 do roku 2009 byla poradkyní I. náměstkou generálního ředitele ČD a později i generálního ředitele ČD. Potom tři roky působila na VUZ a od roku 2009 i na ACRI – Asociaci podniků českého železničního průmyslu, kde pracuje jako technická manažerka.



Podle mého názoru by to na otevírání dopravního trhu vliv mít nemělo, v této oblasti bude zřejmě mít větší vliv naplňování zákona o úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

### **Mnoho let jste členkou redakční rady Vědeckotechnického sborníku ČD. Jaký přínos má tato platforma pro odbornou veřejnost v železničním oboru?**

Veliký. Za dobu více než 20 let vyšlo 44 čísel a stále se řadí k obecně respektovanému zdroji informací rozvíjejících vědecké poznání v našem oboru. Umožňuje publikování prací nejen odborným pracovníkům Českých drah, ale i SŽDC a profesně blízkým vysokým školám a průmyslovým podnikům a institucím. Je také zařazen na seznam recenzovaných, neimpaktovaných periodik vydávaných v České republice, schválený Radou pro výzkum, vývoj a inovace Úřadu vlády ČR. Každé dva roky se přezkoumává, zda je skutečně stále na tak vysoké odborné úrovni. Stále má co říci. Má vysoké renomé.

### **I přes odčleňování činností z unitárního podniku ČD a pokračující eliminaci nákladů nesouvisejících s core businessem Českých drah se podařilo i díky vašemu úsilí zachovat VTS pod hlavičkou národní dopravy. Máte z toho radost, anebo jste už měla v záloze alternativu?**

Alternativu jsem neměla a radost samozřejmě mám. Považuji za důležité, aby tento sborník měl právě národní dopravce. On má největší podíl v dopravě a největší vliv na spokojenost zákazníků s železniční dopravou jak osobní, tak i nákladní.

### **Jak vidíte budoucnost české železnice v evropském kontextu a roli tradičních národních dopravců jako síťových poskytovatelů služeb?**

Podle mého soudu velice záleží také na nastavení rovných podmínek u jednotlivých druhů dopravy. Když dnes dopravce vstoupí na trať, vždy za jízdu zaplatí. Kdežto autobusy anebo kamiony platí vlastně jen na dálnicích. Nemluvě o externích nákladech, jakými jsou následky exhalací, které jsou u železnice daleko nižší. Národní dopravce byl „otloukánek“. Musel brát vše, soukromníci chtějí jen ty lukrativní trasy. Je dobře, že se ČD snaží získat trasy i do zahraničí. Přehání se však, když se říká, že u nás není otevřený trh. Role národních dopravců je sice nezapustitelná, ale konkurence je na druhou stranu nutí být stále progresivními a ekonomicky rozvážnými.

### **Během svého angažmá jste byla součástí struktur ČSD i ČD, v posledních letech i železničního průmyslu a jiných. Jaký obor vám byl a je nejbližší?**

Léta to bylo traťové hospodářství, v poslední době interoperabilita a železniční technické normy.

Díky za rozhovor a ať se vám daří. ○

# Regionální linky vylepší až 120 nových souprav

České dráhy vyhlásily soutěže na dodávku až 60 moderních elektrických jednotek s kapacitou až 240 míst a stejný počet motorových jednotek s kapacitou až 120 míst. Rámcové smlouvy uzavřené s vítězi umožní národnímu dopravci pružně reagovat na objednávku krajů při zajištění dopravní obslužnosti v regionech a co nejdříve po uzavření kontraktů nasadit nová komfortní vozidla do provozu.

Petr Štáhlavský | Vizualizace: ČD

„Vypsání dalších soutěží na pořízení elektrických jednotek s kapacitou do 240 míst a motorových souprav s kapacitou 120 míst pro regionální dopravu spadá do našeho plánu nabídnout krajům v případě uzavření smluv na zajištění dopravní obslužnosti po roce 2019 co nejrychleji moderní, bezbariérové vlaky vybavené audiovizuálním informačním systémem nebo wi-fi připojením k internetu,“ vysvětlil důvod vypsání veřejných zakázek Pavel Krtek, předseda představenstva a generální ředitel ČD.

## Elektrické jednotky až 160 km/h

Vítězný uchazeč mezinárodního tendru má ČD dodat moderní, klimatizované, nízkopodlažní elektrické jednotky s kapacitou až 240 míst k sezení, určené pro obě hlavní trakční soustavy v ČR (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC) a pro rychlost až 160 km/h. V provozu bude možné spojit až 3 jednotky do jednoho vlaku ovládaného jedním strojvedoucím s kapacitou cca 720 míst k sezení. Vysokou bezpečnost provozu zajistí vybavení nejmodernějším evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Hodnota tohoto rámcového kontraktu se očekává ve výši cca 9,7 miliardy korun.



„Naše nové vlaky nabídnou komfortní cestování všem zákazníkům. Budou bezbariérové, klimatizované, cestující v nich najdou elektrické zásuvky pro napájení mobilních telefonů a další elektroniky, v případě přání krajů také wi-fi připojení k internetu, místa pro kočárky a jízdní kola, nebo dokonce takové vychytávky, jako je přebalovací pult pro mamin-

ky, které cestují s nejmenšími dětmi,“ dodal člen představenstva ČD odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku Miroslav Kupec.

## Bezbariérové motoráky pro regiony

Vítězný uchazeč mezinárodního tendru má Českým drahám dodat moderní, klimatizované, nízkopodlažní motorové jednotky s kapacitou 120 míst k sezení určené pro regionální a meziregionální dopravu splňující aktuální přísné emisní normy. V provozu bude možné spojit až tři jednotky do jednoho vlaku ovládaného jedním strojvedoucím s kapacitou 360 míst k sezení. Vysokou bezpečnost provozu zajistí vybavení nejmodernějším evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a komunikačním zařízením GSM-R. Jednotky mají být schopné jezdit rychlostí alespoň 120 km/h. Hodnota tohoto rámcového kontraktu se očekává ve výši zhruba 5,1 miliardy korun.

## Příprava na otevírání trhu

České dráhy se připravují na otevírání trhu, soutěže i na nové smlouvy o dopravní obslužnosti po roce 2019. V této souvislosti soutěží dodávky dostatečného množství moderních vlaků, které mohou být po uzavření smluv na dopravní obslužnost objednány a uvedeny po roce 2019 do provozu.

V současnosti vrcholí výroba devíti elektrických jednotek RegioPanter pro Plzeňský kraj, které budou uvedeny do provozu na přelomu letošního a budoucího roku, a objednáno bylo 50 moderních osobních vozů, které mají zajistit provoz na lince Praha–Brno–Bratislava–Budapešť, jakož i dalších až 90 vozů pro dálkovou dopravu.

Běží také soutěže na dodávku 10 motorových bezbariérových jednotek pro linku Praha – Kladno a další regionální spoje vycházející z Kladna směrem do Rakovníka nebo Kralup nad Vltavou. Další jsou vypsány na pět patrových třívozových jednotek typu push-pull pro Moravskoslezský kraj a 50 regionálních elektrických jednotek s kapacitou 160 míst, se kterými se počítá pro provoz v různých krajích. ČD také poptávají pětiletý pronájem 15 elektrických lokomotiv pro rychlost 160 km/h a plánují nákup elektrických lokomotiv. ○

## České dráhy vypsaly soutěž na dodavatele 90 expresních vagonů

Národní dopravce hodlá pokračovat v modernizaci dálkových vlaků. Jako náhradu za staré vagony poptávají ČD výrobu dalších 90 moderních vozů. S vítězem tendru uzavřou rámcovou smlouvu a vozy budou odebírat podle skutečných potřeb provozu a aktuálně řešených výkonů dopravní obslužnosti.

„České dráhy mají v provozu stále desítky starších osobních rychlíkových vagonů lidově přezdívaných koženka. Tyto vozy chceme v příštích letech z běžného provozu vyřadit a nahradit je komfortními vozy s klimatizací, wi-fi nebo elektrickými zásuvkami, ze kterých si mohou naši cestující napájet mobilní telefony, tablety nebo notebooky. Aby se nám tento záměr podařil, potřebujeme nakoupit další moderní vagony pro dálkové spoje,“ zdůvodnil vypsání další soutěže na moderní vagony Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek.

Poptávané vozy mají být určeny pro vnitrostátní a mezistátní vlaky s rychlostí do 200 km/h. Cestu-



jícím nabídnou moderní klimatizované a tlakotěsný interiér s ergonomickými polohovatelnými sedadly. V běžném provozu půjde z vagonů sestavit až desetivozová pevně spojená souprava s tlakotěsnými průchody, podobně jako u rychlovlaků.

## Rámcová smlouva s vítězem

S vítězem tendru uzavřou České dráhy rámcovou smlouvu na dodávku až 90 vagonů různého provedení, například 1. nebo 2. třídy, se zázemím pro přípravu občerstvení (bistrovozy) nebo multifunkční s vybavením pro nástup a cestování osob na vozících, pro cestující s malými dětmi (místo pro kočárky, přebalovací pult, dětské kino) a s místem pro přepravu jízdních kol. „Jednotlivé typy vozů pak budou odebírány podle skutečných potřeb národního dopravce a podle výkonů, které v rámci služeb budeme na přepravním trhu zajišťovat,“ uvedl člen představenstva ČD zodpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán. (PeŠ)





## Dvě parní lokomotivy ČD zamířily do opravy

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka se pustilo do oprav dvou parních lokomotiv. Zhruba za rok by se díky tomu měly na koleje opět vrátit stroje 434.2186 a 365.024. Kvůli nutnosti generální rekonstrukce kotlů obou strojů musel do Lužné přijet obří autojeřáb.

Josef Holek | Foto: autor

Do ČD Muzea v Lužné u Rakovníka v úterý 20. srpna přijel speciální těžkotonážní jeřáb. Postaral se tu o manipulaci kotlů a pojezdu lokomotiv 434.2186 a 365.024. Obě se dočkaly generální rekonstrukce a jejich hlavní konstrukční části musela specializovaná firma odvézt k opravě do Kolína a německého Meiningenu. První stroj odstavil kotelní komisař

před rokem, druhá lokomotiva už na koleje nevyjela přes půl století. Do provozu by se měly vrátit zhruba za rok. Kromě toho jeřáb Liebherr snesl na koleje i starší motorovou lokomotivu BN 60, kterou Luženští přivezli z Brna.

„První akcí jeřábu byla nakládka kotle Čtyřkoláku na kamionový podvalník. Druhou pak nakládka pojezdu lokomotivy 365.024 a třetí částí bylo snesení malé posunovací motorové lokomotivy,“ vyjmenoval úkony Miloslav Kothera, ředitel Centra historických vozidel ČD v Lužné.

### Opraví ji na etapy

Dvacetitonový kotel zamířil na generální opravu do kolínské firmy SEA, která se na podobné práce specializuje. Podle Kothery by měli být správkaři hotovi do půl roku. Mezitím začnou práce i na zbytku stroje. Ty už ale budou v režii zaměstnanců Českých drah a techniků, kteří se o stroj starají. „Tendr včetně vodojemu je, předpokládám, v pořádku. Nebyly s ním zatím žádné problémy,“ zmí-

nil ředitel. „Předpokládám, že příští rok v létě by mohl Čtyřkolák opět na trať.“

A zatímco nostalgické vlaky v čele s lokomotivou 434.2186 jezdily ještě nedávno, stroj 365.024 byl naposledy ve službě před jedenapadesáti lety. Luženští z něj za pomoci jeřábu vyvázali kotel, který bude čekat na další etapy zprovoznění lokomotivy. Na kamionový podvalník tedy tentokrát putoval pojezd s rámem. Opraví jej v dílnách DB v Meiningenu. Rekonstrukce je v tomto případě rozdělena do několika etap. A podle toho, jak dopadne první, se vedení Centra historických vozidel rozhodne, jak bude postupovat dál. Pokud vše půjde bez problému, začne lokomotiva najíždět první kilometry zhruba na konci roku 2019. Národní dopravce stroj zakoupil v roce 2016 z výtopny Jaroměř.

Jako třetí se na zem z plošinového vozu snesla posunovací diesellová lokomotiva BN 60. „Chápu, že se kolegům z Brna do depa nevešla, neboť budou stavět novou halu. Zatím si ji proto necháme u sebe,“ uzavřel Miloslav Kothera. ○

## Státní slevy spuštěny, České dráhy se na ně dobře připravily

S úderem sobotní půlnoci začaly na železnici, ale i v autobusové dopravě platit výrazné slevy na jízdném pro děti a mládež od 6 do 18 let, studenty do 26 let a cestující starší 65 let. Zástupci těchto věkových kategorií mohou nově využívat ve 2. vozové třídě jízdenky se slevou 75% z obvyklého jízdného. Platí ve všech vlacích, ačkoli ve svém nařízení vláda dala dopravcům možnost výběru spojů, v nichž by slevy po projednání s objednateli platit nemusely. Za prvních osm hodin národní dopravce prodal 1 700 zlevněných jízdenek, což podle ministra dopravy Dana Ťoka představovalo osm procent cestujících. Ten v sobotu ráno zjišťoval zájem o slevy a připravenost dopravců na pražském hlavním nádraží. V případě národního dopravce se odbavování odehrávalo bez problémů, a to nejen na nevytíženějších nádražích v zemi. To potvrdil i člen představenstva ČD zodpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán. „Náběh systému se slevami je zcela plynulý,“ uvedl. „První návratky nevyužitých slevových aplikací ČD pro cestující, kteří budou mít nově levnější cestování s využitím státních slev, jsme provedli pár minut po půlnoci na hlavním nádraží v Praze. Naopak největší hromadně odbavených seniorů pro jízdu vlakem jsme měli hned na jeden z prvních vlaků ve stanici Bílina, kde pokladní odbavovala výlet seniorů. V Brně musel být v sobotu dopoledne provoz přepážek mír-



ně přeorganizován vzhledem k řešení požadavků cestujících s jízdními doklady IDS JMK,“ upřesnil.

ČD se na slevy připravovaly. Posíleny jsou směny v osobních pokladnách ve významných stanicích a také pracoviště Centrálního zákaznického servisu (CZS), zejména kvůli telefonickým informacím. „V prvních hodinách bylo odbaveno několik stovek hovorů, jejichž tématem byly státní slevy. Cestující o nich věděli, ale spíše se zajímali o možnosti návratku dříve zakoupených aplikací, které se jim nyní již nevyplácí používat,“ upřesnil Štěpán.

V záloze jsou rovněž posilové vagony. Hned první den platnosti státních slev byly posíleny dva spoje Metropolitan z Prahy do Bratislavy o tři vozy, ope-

rativně se posiloval expres 128 v Olomouci, který přijel poměrně zaplněný už ze Slovenska. Situace v sobotu dopoledne byla ovlivněna tím, že přišlo a necestovalo tolik lidí na jednodenní výlety. „Začátek nových státních slev zapadá do jednoho z nejexponovanějších víkendů letošního roku – končí prázdniny a také už v plné síle najíždí školáci na začátek školního roku,“ připomněl Štěpán.

Pět desítek pohotovostních vozů starších typů bylo předem dislokováno v klíčových stanicích a v záloze byli připraveni i zaměstnanci doprovodu vlaků pro případné posílení kmenové vlakové čety. To by podle Štěpána mělo případnou vyšší poptávku pokrýt. Na posilování expresů byly použity i některé z vozů, jež ČD nedávno odkoupily od ÖBB. Prvních osm vozů je již nasazeno v provozu a během září a října jich bude k dispozici dalších 16.

Během uplynulého víkendu se v několika případech, především v Olomouci, neočekávaně přeplnily některé dálkové vlaky. „Za minimálního zpoždění se podařilo většinu případů v Olomouci vyřešit mimořádnými posilami vlaků,“ uvedla Luďka Hnuličková, ředitelka odboru provozu osobní dopravy ČD. Podle aktuálního vývoje se ČD rozhodnou, které vlaky budou posíleny trvale. „V případě nutnosti je v záloze ještě dalších asi 45 starších vagonů, ale myslíme si, že ty už nebudou potřeba,“ uzavřel Štěpán. (red)

# ČD se snaží propojit firmu se školami

Na trhu práce je málo správkářů. Nízké stavy studentů však hlásí i odborné školy. České dráhy hledají desítky mechaniků a pozornost proto zaměřily také na vzdělávací zařízení. Jednou ze spolupracujících organizací je pražská Střední škola elektrotechniky a strojírenství, kde chtějí zájemce o studium nalákat na nejmodernější výukovou techniku. ČD studentům nabízí placený odborný výcvik.

Josef Holek | Foto: autor

ČD shánějí vedle strojvedoucích a zákaznického personálu také desítky technických pracovníků na různé pozice – mechaniky elektronických zařízení, kolejových vozidel i elektromechaniky a zámečnicků. Při náborové kampani už České dráhy nasadily nejen inzerci, ale i náborové příspěvky.

Národní dopravce podporuje studium žáků a studentů, kteří mají zájem uplatnit se v profesi zaměřené na železnici. „Úzce spolupracujeme se středními školami a hledáme s nimi možnosti další spolupráce tak, aby studenti po získání výučního listu rozšířili řady správkářů ČD,“ připomněla Věra Nadějová z odboru personálního ČD. Firma se vždy snaží propojit firmu, školu a žáka, zvyšuje zájem mladých lidí o železnici a pochopitelně motivuje žáky základních škol při volbě povolání k výběru studia oboru zaměřeného na železnici. „Navíc chceme se školami začít kooperovat při odborných výcvicích anebo připravovat exkurze. Je žádoucí, aby se budoucí, ale i současní studenti chodili dívat do našich dep,“ připomněla Nadějová. Za práci odvedenou při odborném výcviku dostanou výplatu, národní dopravce jim zajistí i vstupní školení, zdravotní prohlídku a ochranné pomůcky.



## Široká škála možností

Jednou ze škol, kde ČD aktivně hledají nové budoucí zaměstnance a s níž už léta spolupracují, je Střední škola elektrotechniky a strojírenství v pražské Jesenické ulici. Kromě matematických oborů, odkud vycházejí noví strojvedoucí či vlakvedoucí a které jsou zařazeny do stipendijního programu ČÉDés, tu nabízí i širokou škálu tříletých studijních oborů zakončených závěrečnými zkouškami a získáním výučního listu. Jmenujme například strojní mechanik – zámečnický, nástrojař, obráběč kovů, elektrikář nebo spojový mechanik.

Aby byla výuka na zdejší škole pro nové uchazeče atraktivní a studenti měli možnost se učit na nejmodernější technice, pořídila škola nové stroje a o další se uchází. „Dětem tu ukazují, že nebudou pracovat se špinavými a starými stroji, ale s moderní, často počítačem řízenou technikou,“ zmínila Nadějová. „Máme tu šest repasovaných soustruhů, dvě nové konzolové vertikální frézky s číslíkovou indikací polohy, jednu CNC obráběcí frézku a CNC obráběcí soustruh, tři nové univerzální hrotové soustruhy a do konce roku koupíme dalších pět takových,“ vyjmenovala Simona Nesvadbová, ředitelka školy, s tím, že ke strojům bylo zakoupeno i příslušenství a náhradní díly. Nové stroje si škola

pořádala z dotací magistrátu i Evropské unie. Cílový stav počtu strojů, kterého chce škola v nejbližší době dosáhnout, je devět nových soustruhů a stejný počet frézek. „Odpovídají všem standardům výroby. Děti půjdou s dobou a budoucím zaměstnavatelům odpadnou náklady na zapracování,“ podotkla Nesvadbová.

## S výučním listem se neztratí

Budoucnost škola vidí právě v CNC strojích. „Dokážou vyrobit různé a vysoce přesné a kvalitní tvary. Naši studenti je umí i naprogramovat, máme na to software, se kterým umí pracovat. Naším cílem je, aby byli studenti univerzální a měli kvalitní základ.“

Studenti se po absolvování mohou uplatnit v mnoha oborech strojírenství, nejen v automobilovém průmyslu, který zažívá boom, ale i v železniční dopravě, respektive u ČD. „Například tříleté obory mají pořád velké uplatnění. Tito specialisté jsou dobře placení a firmy o ně mají velký zájem,“ připomněla ředitelka. ○

## AKTUÁLNĚ HLEDANÉ POZICE

**Mechanik elektronických zařízení**  
pracoviště Česká Třebová, Hradec Králové, Trutnov a Praha

**Mechanik kolejových vozidel**  
pracoviště Bohumín, Olomouc, Praha, Děčín, Česká Třebová, Hradec Králové, Liberec, Trutnov, Maloměřice, Havlíčkův Brod, Horní Heršpice, Veselí nad Moravou, České Budějovice, Plzeň, Rakovník, Cheb

**Elektromechanik**  
pracoviště Česká Třebová, Hradec Králové, Liberec, Trutnov, Maloměřice, Havlíčkův Brod, Horní Heršpice, Veselí nad Moravou, České Budějovice, Plzeň, Rakovník, Cheb, Praha, Děčín, Olomouc, Bohumín

Více informací na: [www.ceskedrahy.cz/kariera](http://www.ceskedrahy.cz/kariera)

## Kalendář na rok 2019 zobrazil kouzlo parních lokomotiv

Na začátku léta se objevil v limitované sérii velký nástěnný kalendář s litografiemi parních lokomotiv, který potěší jak obdivovatele železniční nostalgie, tak i milovníky uměleckého díla Jiřího Boudy. Právě železniční tematika tvořila stěžejní část mistrovské umělecké tvorby. Kalendářem vzdalo hold nedožitým umělcovým 85. narozeninám plzeňské vydavatelství Cykloknihy, společně s jeho synem Martinem, jenž se na tisku řady otcových litografií podílel.

Romantické obrázky krajiny s jedoucím i stojícím vlakem, detaily ze života různých železničářských profesí, nádraží velká i malá, v provozu i opuštěná, železniční přejezdy, hradla, návštěvní domky, ale především lokomotivy zachytil ve svých kresbách s neuvěřitelnou věrností. Samotné lokomotivy – zejména parní, ale i motorové a elektrické – se objevují na jeho grafických listech nejčastěji. Parní mašiny mu ale učarovaly nejvíce. Zachytil je s takovými detaily, že při pohledu na jejich bokorysy vzniká do-


jem, že se jedná o vybarvené technické výkresy. Přitom technika litografie, kterou si zvolil, je nesmírně pracná, náročná na umělce i mistra tiskaře. V jeho obrazech se ale zračí jen naprostá lehkost a elegancie. Grafiky vytvářel od roku 1972 a tu poslední, Zeleňého Antona řady 486.0, vytiskl v litografické dílně svého syna Martina v roce 2015.

Martin Bouda říká, že tátovi kamarádi byli často tiskaři a litografové. Některé litografie tiskl s Jiřím Lí-



pou, jiné s Tomášem Svobodou. „A některé tisky realizoval táta i se mnou. Kalendář s otcovými litografiemi vymyslel a vydal Jiří Říha z vydavatelství Cykloknihy, kde otcí vyšly před nějakou dobou poutnické sbírky z jeho cest na kole po Evropě. Pan Říha dostal nápad udělat kalendář s většími lokomotivami k jeho nedožitým 85. narozeninám. Pečlivě jsme vybírali z litografií bokorysů parních lokomotiv takové, které v kalendáři dobře sedí, proto kratší stroje v kalendáři jednoduše nejsou. Některé listy jsou v kalendáři o něco málo větší hlavně proto, abychom zachovali jednotnou fazónu,“ vysvětluje tiskař a grafik Bouda junior. Každý list doprovází krátká legenda o vyobrazené parní lokomotivě. Parní lokomotivy v provozu pamatuje dnes jen starší generace. Mladší je znají pouze z příležitostných nostalgických jízd nebo z muzeí. V kalendáři, který je tištěn na přírodním papíře, jsou reprodukce litografií k nerozeznání od originálů. Jiří Bouda v něm zachytil alespoň část těchto jedinečných strojů. (mah)

# Svátek železničářů hostí České Budějovice



Přesně po roce je tu další ročník Národního dne železnice. Svátek železničářů společně oslavíme v Českých Budějovicích v sobotu 22. září. Ve stanici a místním depu se od 10 hodin představí historická i nejmodernější vozidla s logem národního dopravce. Během dne budou vypravovány zvláštní vlaky. ČD se postaraly také o celodenní program pro velké i malé milovníky železnice a o nevšední závěr oslav. Co vás čeká? Přinášíme souhrn všeho podstatného.

Josef Holec | Foto: České dráhy

**B**yl to slavný den. 27. září 1825 začal provoz s parní lokomotivou konstruktéra George Stephensona mezi anglickými městy Stockton a Darlington na trase dlouhé 40 km. Revoluční technologie nahrazovala koňské povozy. Evropané začali budovat tratě a postupně přecházela přeprava zboží a cestujících na železnici. Na našem území se první železnice objevila v roce 1832, kdy byla vybudována první koněspřežka mezi rakouským Lincem a Českými Budějovicemi. První parou tažený vlak pak přijel z Vídně do Břeclavi a poté také do Brna v roce 1839. Do Prahy dorazil první vlak před 173 lety.

Tento historický mezník nyní připomínají i České dráhy. Letošní oslava svátku železničářů se uskuteční v Českých Budějovicích v sobotu 22. září. A do toho si připomeneme 100 let železnice v Československu díky vzniku republiky.

Brány českobudějovického Střediska oprav kolejových vozidel ČD Cargo se otevřou v 9 hodin ráno, o hodinu později začne program, přičemž o doprovod se postará moderátor Václav Žmolík. Národní dopravce nabídne návštěvníkům nejen pohled do minulosti, ale představí i moderní techniku. Na své si přijdou rovněž děti. Do okolí navíc vyjede deset speciálních, výletních retro vlaků. Vstup je samozřejmě zdarma.

### Moderna i historie

Tak jako každý rok bude i letos Národní den železnice rozdělen do tří obrovských sekcí, resp.

## PROTOKOLÁRNÍ VLAKY

### rj 1537 Praha – Plzeň – Č. Budějovice

|      |                    |
|------|--------------------|
| 5:59 | Praha hl.n.        |
| 7:52 | Plzeň hl.n.        |
| 8:36 | Horažďovice předm. |
| 8:51 | Strakonice         |
| 9:07 | Protivín           |
| 9:15 | Číčenice           |
| 9:26 | Zliv               |
| 9:37 | České Budějovice   |

### SC 1539 Praha – České Budějovice

|      |                  |
|------|------------------|
| 7:12 | Praha hl.n.      |
| 8:36 | Tábor            |
| 9:23 | České Budějovice |

### SC 1538 České Budějovice – Praha

|       |                  |
|-------|------------------|
| 16:53 | České Budějovice |
| 17:40 | Tábor            |
| 18:57 | Praha hl.n.      |

### rj 1536 Č. Budějovice – Plzeň – Praha

|       |                    |
|-------|--------------------|
| 17:25 | České Budějovice   |
| 17:37 | Zliv               |
| 17:50 | Číčenice           |
| 17:57 | Protivín           |
| 18:14 | Strakonice         |
| 18:27 | Horažďovice předm. |
| 19:14 | Plzeň hl.n.        |
| 21:05 | Praha hl.n.        |

### Z noční vlakové show do Prahy

|       |                  |
|-------|------------------|
| 22:28 | České Budějovice |
| 23:14 | Tábor            |
| 00:29 | Praha hl.n.      |



Světů změny, historie a zábavy. Svět změny bude hostit railjet v barvách ČD, modernizované Pendolino, osobní vozy řady Bmz a Bdmpee, jednotku RegioShark anebo Cityjet rakouského dopravce ÖBB. Ve Světě historie by neměly chybět největší železniční skvosty – jistě se tedy budete moci pokochat Stříbrným šípem, bratislavským Albatrosem anebo soupravou Prezidentského vlaku, v níž jsou zařazeny salonní vozy T. G. Masaryka či Františka Ferdinanda d'Este a další. Svět zábavy bude tradičně patřit hlavně těm nejmenším. Pro ně ČD přistaví Vláček Hráček, Kinematovlak zajišťující projekci pohádek anebo divadelní stan s železničními pohádkami.

Oblíbeným zpestřením se během uplynulých let stal i závod drezín. Soutěž je letos vyhlášen pro dvoučlenné posádky, které mají za úkol na šlapací drezině překonat co nejrychleji trať dlouhou 50 metrů. Každá posádka absolvuje trať pod odborným dozorem. Vyhlášení a předání cen se odehraje odpoledne na pódiu Světa historie. O rozptýlení dětí a zároveň touhu se fotit se postará i oblíbený maskot, slon Elfík.

### Do teplárny i za městskou dopravou

Velmi bohatý je doprovodný program, který připravili partneři ČD. Například českobudějovická teplárna přichystala den otevřených dveří. Návštěvníci NDŽ budou moci nasednout na parní vlak a odjet z areálu SOKV až do nedalekého podniku. Tam si mohou prohlédnout jak interní prostory, tak si užít zábavu na volném prostranství areálu.

Dokořán dveře otevře i městský dopravní podnik – naplánoval výstavu historických a moderních vozů, zásah složek Integrovaného záchranného systému, kulturní vystoupení, promítání filmů z festivalu Anifilm, sokolníky z Letiště Českých Budějovic, expozici zoo Ohrada, historické automobily ze závodu South Bohemia Classic 2018 aj.

Ve 20:00, až se areál ponoří do tmy, se na točně odehraje Noční vlaková show. Velkolepá a jinde v republice nevídaná akce celý den završí. ○



## České Budějovice – Borovany – České Velenice

| 28851          | 28853         | 28855        | 28435   | 28857        | Vlak                    | 28850          | 28852         | 28854         | 28434   | 28856        |
|----------------|---------------|--------------|---------|--------------|-------------------------|----------------|---------------|---------------|---------|--------------|
| 464.008 + Bpjo | 477.043 + Bam | 534.032 + Ce | Railjet | 354.195 + Ci | Lokomotiva              | 464.008 + Bpjo | 477.043 + Bam | 534.0323 + Ce | Railjet | 354.195 + Ci |
| 7:40           | 11:28         | 13:28        | 14:38   | 15:28        | České Budějovice        | 10:29          | 12:57         | 14:57         | 16:26   | 18:29        |
| 7:51           | 11:42         | 13:42        | 14:47   | 15:41        | Nová Ves u Č. Budějovic | 10:19          | 12:47         | 14:47         | 16:19   | 18:19        |
| 8:05           | 11:56         | 13:56        | 14:57   | 15:55        | Borovany                | 10:02          | 12:32         | 14:32         | 16:10   | 18:02        |
|                |               |              |         |              | Jílovice                |                |               |               | 16:04   |              |
| 8:36           |               |              | 15:15   | 16:16        | Nové Hradky             | 9:42           |               |               | 15:54   | 17:42        |
| 8:41           |               |              | 15:27   | 16:32        | České Velenice          | 9:26           |               |               | 15:41   | 17:26        |

### TIPY A ŠOTOINFO

- u každého vozidla nebude chybět infopanel
- v areálu budou rozestavěny desítky mobilních toalet, odpadkové koše a kontejnery na směsný i tříděný odpad
- zpestřením je již tradiční závod drezín, utkají se dvoučlenné posádky
- železničáři předvedou zbrojení parních lokomotiv uhlím i vodou
- první historická vozidla přijedou (často v soupravě) už během čtvrtka a pátku
- brány otevře městský dopravní podnik, který přichystal výstavu historických a moderních vozů, zásah složek integrovaného záchranného systému
- další info naleznete na stránkách [www.denzeleznice.cz](http://www.denzeleznice.cz)

## České Budějovice – Ševětín

| 28858         | 28860         | Vlak                 | 28859         | 28861         |
|---------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|
| 475.179 + Bai | 498.104 + Bam | Lokomotiva           | 475.179 + Bai | 498.104 + Bam |
| 11:15         | 15:15         | České Budějovice     | 12:59         | 16:53         |
| 11:26         | 15:26         | Hluboká n. Vlt.-Zám. | 12:49         | 16:43         |
|               |               | Chotýčany            |               |               |
| 11:39         | 15:39         | Ševětín              | 12:25         | 16:28         |



## České Budějovice – Zliv – Čičenice - Strakonice

| 28834         | 28836        | 28838         | 28432   | 28840        | Vlak                | 28835         | 28837        | 28839         | 28433   | 28841        |
|---------------|--------------|---------------|---------|--------------|---------------------|---------------|--------------|---------------|---------|--------------|
| 498.104 + Bam | 423.041 + Ce | M 240 + M 262 | Railjet | 464.008 + Ce | Lokomotiva          | 498.104 + Bam | 423.041 + Ce | M 240 + M 262 | Railjet | 464.008 + Ce |
| 8:10          | 11:15        | 13:15         | 13:42   | 15:15        | České Budějovice    | 11:12         | 12:13        | 14:21         | 14:33   | 16:48        |
| 8:19          | 11:24        | 13:24         | 13:57   | 15:29        | Hluboká nad Vltavou | 11:04         | 12:09        | 14:12         | 14:26   | 16:39        |
| 8:26          | 11:32        | 13:32         | 14:03   | 15:38        | Zliv                | 10:57         | 11:55        | 14:04         | 14:19   | 16:32        |
| 8:34          |              |               |         | 15:45        | Dívčice             | 10:49         |              |               |         | 16:24        |
| 8:44          |              |               |         | 15:54        | Čičenice            | 10:40         |              |               |         | 16:15        |
| 8:51          |              |               |         |              | Protivín            | 10:32         |              |               |         |              |
| 9:00          |              |               |         |              | Ražice              | 10:21         |              |               |         |              |
| 9:14          |              |               |         |              | Čejetice            | 10:14         |              |               |         |              |
| 9:21          |              |               |         |              | Strakonice          | 10:07         |              |               |         |              |

## České Budějovice – Kamenný Újezd u Č. B. – Kaplice – Horní Dvořiště

| 28843          | 28431   | 28845         | 28847         | 28849          | Vlak                         | 28842          | 28844         | 28430   | 28846         | 28848          |
|----------------|---------|---------------|---------------|----------------|------------------------------|----------------|---------------|---------|---------------|----------------|
| 556.0506 + Bai | Railjet | M 240 + M 262 | 475.179 + Bai | 477.043 + Bpjo | Lokomotiva                   | 556.0506 + Bai | M 240 + M 262 | Railjet | 475.179 + Bai | 477.043 + Bpjo |
| 8:23           | 11:19   | 12:18         | 14:18         | 16:18          | České Budějovice             | 10:41          | 13:10         | 13:26   | 15:33         | 18:25          |
| 8:34           |         |               |               |                | Včelná                       | 10:31          |               | 13:18   | 15:22         | 18:15          |
| 8:44           | 11:32   | 12:34         | 14:34         | 16:36          | Kamenný Újezd u Č. Budějovic | 10:19          | 12:53         | 13:08   | 15:11         | 18:02          |
| 8:56           |         |               |               | 16:47          | Velešín město                | 10:08          |               |         |               | 17:46          |
| 9:08           | 11:55   |               |               | 17:00          | Kaplice                      | 9:55           |               | 12:51   |               | 17:33          |
|                |         |               |               |                | Rybník                       |                |               | 12:34   |               |                |
|                | 12:17   |               |               |                | Horní Dvořiště               |                |               | 12:27   |               |                |

## EXPONÁTY

### Parní lokomotivy

- 310.093
- 354.195
- 423.041
- 433.001
- 464.008
- 475.179
- 477.043
- 498.104
- 526.001
- 534.0323
- 556.0506
- 310.23

### Motorové lokomotivy

- T 444.030
- T 444.162
- T 466.0286
- T 435.0145
- T 478.3001
- T 478.1001
- T 499.0001
- T 669.0001
- T 679.1600

### Motorové vozy

- M 120.417
- M 131.1130
- M 152.0002
- M 240.0100
- M 260.001
- M 262.018

### Elektrické lokomotivy

- S 489.0001
- S 499.0213
- ES 499.1078
- ES 499.0004

### El. a motorové jednotky

- Pendolino
- Railjet
- RegioShark

### Ostatní

- Poštovní vozy – historie přepravy pošty na železnici
- Vláček Hráček
- Kinematovlak
- Výstava historie železnice
- Modelová železnice
- Prezidentský vlak
- Technika Správy železniční dopravní cesty
- Kolejový jeřáb EDK

Změna vozidel vyhrazena.

## České Budějovice – Český Krumlov

| 28863        | Vlak             | 28862        |
|--------------|------------------|--------------|
| 433.001 + Ci | Lokomotiva       | 433.001 + Ci |
| 12:57        | České Budějovice | 15:12        |
| 13:26        | Holubov          | 14:46        |
| 13:37        | Zlatá Koruna     | 14:35        |
| 13:45        | Český Krumlov    | 14:27        |

Den železnice 2018



## Program oslav

### Program ve Světě zábavy

- 10:00–16:30 Pohádka o železnici, dětské soutěže, bubliny a losování obrázků, Balónkový klaun
- 16:30 Vyhlášení výsledků závodů drezín

### Pódium

- 10:00–11:00 Zpívající zaměstnanci ČD
- 12:00–12:45 Nelly Řehořová – blok písní
- 13:15–14:15 Zpívající zaměstnanci ČD
- 15:00–15:30 Autogramiáda – Tvůrci videoklipu ČD
- 16:00–17:00 Zpívající zaměstnanci ČD

### Program ve Světě historie (točna)

- 10:00–10:15 Slavnostní zahájení na pódiu, proslovy, představení programu NDŽ
- 10:30–11:45 Komentované prohlídky vystavených exponátů (Václav Žmolík)
- 13:00–14:15 Komentované prohlídky vystavených exponátů (Václav Žmolík)
- 14:15–14:30 Představení nového reklamního spotu ČD
- 17:00 Závěr akce
- 20:00–22:00 Noční vlaková show

### Program v Dopravním podniku Města České Budějovice

- 10:00–16:00 Prohlídka výrobního zařízení a navazujících provozů
- Výstava historických a moderních vozů
- Doprovodný program IZS a BESIP
- Kulturní vystoupení, promítání filmů
- Sokolníci, zoo Ohrada, historické automobily ze závodu South Bohemia Classic 2018

### Program v teplárně

- 09:00–17:00 Jiří Schelinger a MEMORY BAND, Chlapi v sobě a WEEKEND
- Dětský zábavný program, soutěže s odměnami, skákací hrad
- Prezentace dalších partnerů v rámci areálu (např. představení elektromobilu TESLA, ukázky městské policie, Policie ČR, hasičů, Českého červeného kříže, BESIPu, zoo Borovany atd.)

## Co je dobré vědět

### Parkování a silniční doprava

Parkování bude umožněno na záchytném parkovišti u hřbitova Mladé v ulici J. Masaryka. Odtud pojedou zhruba každých pět minut autobusy MHD. Pro veškerou dopravu bude uzavřena ulice Novohradská. Na provoz v okolí depa SOKV a nádraží dohlédne dopravní policie a městští strážníci. Parkování blíže anebo přímo v areálu bude určeno pouze pořadatelům, spolupracujícím subjektům anebo VIP hostům. Parkovat bude možné i v ulici Jírovcově v centru města. Odtud lze dojít k nádraží anebo depu SOKV ulicemi Na Sadech a třídami Rudolfovskou, Lannovou anebo Žižkovou.

### Dopravní obsluha

Železniční kyvadlovou dopravu ze stanice do depa zajistí jednotky RegioShark. Vyjždět budou každých zhruba 15 minut. Do teplárny se speciálním parním vlakem dostanete každou půlhodinu. Pro dopravu návštěvníků vyjedou i autobusy Dopravního podniku města České Budějovice. Pojedou dvě zvláštní linky. Linka A bude obousměrně obsluhovat úsek Nádraží–Dopravní podnik–Hřbitov Mladé, linka B Hřbitov–Mladé točna–Dopravní podnik–Nádraží–KOH-I-NOOR (Muzeum koněspřežky) a zpět. Linka A obsluhuje zastávky každých 5 minut, linka B každých 15 minut.

### Bezpečnost

O bezpečnost návštěvníků i techniky se starají nejen pořadatelé, ale i zaměstnanci bezpečnostní agentury, policisté státní i městští, zdravotníci a hasiči. Je zakázáno chodit přes koleje a lézt přes mobilní ploty a zábrany. Kolejiště bude taktéž střeženo. Lávka nad nádražím uzavřena nebude, v případě nutnosti ale průchod omezí anebo zcela zastaví pracovník bezpečnostní agentury. Elektrické vedení nad depem bude vypnuto. Je však důrazně zakázáno se k trolejovému vedení jakkoli přibližovat! Vždy dbejte pokynů pořadatelů a bezpečnostních složek.

### Informace

V areálu budou tři infopointy s informátory ČD. Ti mají k dispozici drobné upomínkové předměty, letáčky s mapou a jízdními řády anebo magazíny ČD pro vás a Železničář.

### Noční vlaková show

Vstupenky na Noční vlakovou show jsou již několik týdnů zcela vyprodány. Z Noční vlakové show odjíždí noční expres Ex 1548 Národní den železnice ve 22:28 a zastaví v Táboře (23:14) a Praze (00:29). A pozor, vstupenky na noční show platí zároveň jako jízdenka!

### Protokolární vlaky

Vypraveny budou tři protokolární vlaky. Dva vyjedou z Prahy (jeden pojedou přes Plzeň) a jeden z rakouského Lince. Protokolární vlak z Prahy obsluhuje jednotka Pendolino, přes Plzeň pojedou railjet ČD a z Lince CityJet ÖBB (Siemens Desiro Mainline). Protokolární vlaky jsou povinně místenkové, nicméně Pendolino je již vyprodané. Spoj vedený railjetem ještě několik míst nabízí. Z Lince přijede protokolární vlak vedený jednotkou Cityjet, vystaven bude ve Světě změny.

## Mapa areálu





## Nové vozy ZSSK jsou inspirované Slovenskem

Modernizace vozidlového parku slovenského dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) vstoupila do další fáze. Od letošního července ZSSK nasazuje postupně na dálkové spoje více než osmdesátku buď zrekonstruovaných, či zcela nově vyrobených vozů druhé a první třídy. Interiér vagonů je proveden podle lidových motivů čičmanského vzoru a celá zakázka pro slovenskou, ale i mezinárodní dálkovou dopravu by měla být dokončena do roku 2021.

Martin Harák | Foto: archiv ZSSK

Padesátka modernizovaných oddílových vozů řady Bmz druhé třídy prochází kompletní rekonstrukcí ve firmě ŽOS Trnava. Vozy původní řady Bmeer jsou celkově modernizovány. Oproti původní řadě jsou vybavené potrubním brzdovým urychlovačem, čímž se zvýší výkon brzd, ale také bezpečnostními představnými a přechodovými dveřmi, nový je i centrální zdroj energie. Novinkou je informační systém, který umožňuje externí diagnostiku vozu. Základní inovací prošel rovněž interiér vozidel. Dosazené jsou protismykové podlahy, skleněné výplně dveří, police na odkládání zavazadel či nové stolký. Pod sedadly najdou zákazníci zásuvky na 230 V a USB porty. Výměnou prošlo i osvětlení, které je z LED diod, a také toalety. Modernizované vozy jsou navíc vybaveny klimatizací s regulací v závislosti na obsazení interiéru, samozřejmostí je připojení wi-fi, detekce požáru ve vozidle či elektronický rezervační systém. Zákazníci slovenského a českého národního dopravce se s rekonstruovanými



vozy setkají na trase ze Žiliny do Prahy a na slovenských rychlících jezdících na trase Bratislava-Košice a zpět.

### Vozy z výroby velkoprostorové

ZSSK si navíc doplní svůj vozidlový park 35 nově vyrobenými velkoprostorovými vozy. Půjde o dvacet osm vagonů druhé třídy řady Bmpz a sedm „jedniček“ řady Ampz. Určené jsou pro rychlost 160 km/h a pracovat na nich bude firma ŽOS Vrútky. Všechny komponenty jako podvozek, brzdy, dveře či centrální zdroj energie jsou naplánovány podle závazných evropských norem TSI. Veškeré další specifikace budou podobné jako u modernizované pade-

sátky vozidel. Autorem designu nových vozů pro ZSSK je česká společnost Aufeer Design, která připravovala design například i pro České dráhy nebo pro zahraniční výrobce Stadler nebo Bombardier.

Nový interiér vozů v sobě nese folklorní prvky, a tak se pro potahy sedaček použil lidový motiv čičmanského vzoru. Novinkou je i dřevěné obložení, které cestujícím navodí příjemnou atmosféru. „V rámci modernizace našich vlaků jsme se inspirovali Slovenskem – jeho bohatou kulturou, historií a přírodním dědictvím. Například řeka Dunaj se stala předobrazem pro vytvoření barových linií v restauračním voze. Z materiálů, které jsme dosud v našich vlacích nemohli využít, jsme vsadili na dekor. Jsem přesvědčený, že taková forma prezentace podpoří nejen pozitivní vnímání ZSSK, ale především naší krajiny,“ zdůvodnil výběr použitých motivů i materiálů předseda představenstva a generální ředitel ZSSK Filip Hlubocký s tím, že cílem rozsáhlé modernizace je přilákání nových zákazníků a podpora ekologické veřejné dopravy. ○

## Evropa hlásí více cestujících na železnici

Rostoucí počet cestujících v roce 2017 hlásí železniční podniky napříč celou Evropou. Z dosud zveřejněných výsledků je zřejmé, že evropská železnice zažívá již několik let renesanci. Nejvíce se na rostoucím zájmu o cestování vlakem podílejí vysokorychlostní vlaky a služby ve velkých aglomeracích jednotlivých měst.

### DB nahrála nová vysokorychlostní trať

Německá DB ještě před oficiálním zveřejněním hospodářských výsledků informovala, že v roce 2017 přepravila 2,05 miliardy cestujících, což je o 30 milionů cestujících více než v předchozím roce. Nárůstu pomohl také v prosinci otevřený nový úsek vysokorychlostní trati z Erfurtu do Norimberku, který umožnil zkrátit cestovní čas mezi Berlínem a Mnichovem na čtyři hodiny. Očekávaný

dvojnásobný počet cestujících na této lince se podařilo dosáhnout už během prvních dvou měsíců provozu a DB chce tuto linku posílit.

### Růst ve Francii i Španělsku

O 10 % vzrostl také počet cestujících rychlovlaků TGV francouzské SNCF. Počet cestujících dosáhl 110 milionů osob. Významný podíl na tom mělo otevření nových vysokorychlostních tratí na západě a jihozápadě země. Na trase Paříž-Bordeaux je patrný až dvojnásobný nárůst počtu zákazníků. Rostly i další oblasti podnikání, například spoje Intercités (+ 2 mil. osob), regionální vlaky TER (+ 6 mil. osob) a příměstská doprava v Paříži Transilien (+ 64 mil. osob). Dohromady přepravila SNCF v loňském roce téměř 1,7 miliardy cestujících. Pět let za sebou rostou také počty cestujících španěl-

ských rychlovlaků AVE. Loni přepravily dosud největší počet zákazníků – 21,1 milionu osob. Více lidí přepravily i vysokorychlostní vlaky na kratších trasách typu AVANT a vlaky ALVIA. Dohromady využilo vysokorychlostní spoje RENFE přes 36 milionů osob, tedy o 3,9 % více než v roce 2016. Celkově vzrostl počet cestujících španělského dopravce o 3,5 % na téměř 488 milionů.

Přírůstky cestujících jsou hlášeny také u našich sousedů. Polská společnost PKP Intercity loni přepravila 42,8 milionu osob, což je meziročně o 4,3 milionu lidí více. Přepravní výkon vzrostl z 9,5 miliardy oskm na 10,4 miliardy oskm. Více cestovali studenti, senioři i rodiny. Slovenská Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) přepravila loni 72,47 milionu cestujících, tedy skoro o sedm milionů cestujících víc oproti roku 2016. (Peš) ○



# S čím jezdit na retro kolejišti?

V mnoha domácnostech lze nalézt jako pozůstatek po tatínkovi nebo dokonce po dědečkovi staré kolejiště, postavené z původních plechových Zeuke, případně novějších BTTB kolejí. Nežidka mohou být v překvapivě dobrém stavu, díky čemuž jsou tato dílka dobře použitelná pro začátek kariéry nové modelářské generace. Nebo alespoň do okamžiku, než se ukáže, zda dítko k modelům opravdu tíhne, nebo nikoli.

Michal Bednář | Foto: autor, prospekty BTTB

Pro provoz na těchto kolejištích zpravidla postačí vozidla ze stejného období. Dokonce jsou vhodnější, neboť jejich pořízení – pokud nejsou k dispozici s kolejištěm – není tak nákladné a díky jejich jednodušší konstrukci bývá snadnější údržba. Nesmíme však narazit na špatně udržované a skladované kousky se zpuchřelými, zoxidovanými a zkorodovanými díly. I v dnešní době se dají sehnat zachovalé exempláře za rozumné ceny. To se týká především modelů BTTB, v případě Zeuke se již více méně jedná o sběratelský artikl a ceny bývají nikoli ojediněle vyšroubované k neuvěřitelným částkám. Ač se jedná o modely staré několik desetiletí, dokáží dodnes odvést svoji práci a k vidění bývají i na výstavách coby běžné provozní modely. Na ty, které se mi podařilo jako zápůjčku sehnat a s nimiž jsem vyrůstal, se nyní podíváme. Modely poskytli Josef Nalevanko, Martin Stejskal a Josef & Michal Malíkovi.

## Vozy

Pokud je máme zač připojit, mají v čem držet dvojkolí a nejsou oštípané okolky u plastových kol, nebývá s jejich provozem problém. A ani bez spřáhel a s vydrženými rozsochami není vše ztraceno. Dnes není nijak složité vozy opatřit kinematikami, mosaznými pouzdry a celokovovými dvojkolími, díky čemuž jsou jízdní vlastnosti naprosto srovnatelné s novými

mi továrními vozy. A konec konců i povrchová úprava se dá vylepšit, ale to už odbočujeme od tématu. Pro začátečníky postačí i staré, oprýskané, ale funkční vozy. Ty je možné sehnat už za několik desítek korun za kus, záleží na stavu a typu vozu.

To s hnacími vozidly je už situace o něco složitější.

## T 435 ČSD/V75 DR/BR 107 DR/4M 32 SŽD

Kdo by neznal starého dobrého Hektora? Vyráběl se již za časů firmy Zeuke, v katalogu figuroval od roku 1967, a to dokonce jako podvozkový model, který měl zábradlí pouze na čelech. Později byl přepracován, dvě vnitřní hnané nápravy byly uloženy napevno v rámu a krajní byly řešeny de facto jako běhouny. Zábradlí bylo nakonec kolem všech ochozů. Model měřil 105 mm, měl výkyvné čelníky i s nárazníky a spřáhlý. Jízdní vlastnosti nebyly špatné, dokonce i tažnou sílu lze na tehdejší poměry hodnotit jako dostatečnou. Jedno dvojkolí mělo bandáže na obou kolech. Vyráběly se verze ČSD, DR a SŽD s podvozky pensylvánskými i kývačkovými. Model byl bez osvětlení. Kdo neměl Hektora, nebyl správný „těčkař“.



## V36 DR/BR 103 DR

Dalším „trilobitem“ v našem přehledu je lokomotiva V36, později BR 103 DR. Ta je dokonce ještě o něco starší než Hektor, v katalogu se objevila v roce 1966. Jednalo se o znápravovou lokomotivu s jalovým hřídelem mezi druhým a třetím dvojkolím. Model měřil 82 mm, byl bez osvětlení a primárně se v reálu jednalo o posunovací stroj. Všechny nápravy byly hnané a všechny sbíraly proud. Motor zabral téměř celý vnitřek. Díky rozměrům motoru byl celý model větší, než by měl po přepočtu být, což je dobře patrné při porovnání současné přepracované lokomotivy Tillig s původním modelem Zeuke/BTTB.



### BR 110 DR

Tato lokomotiva byla představena na konci 70. let. Koncept jejího pojezdu odpovídala Hektorovi, též měla pouze pseudopodvozky. Model byl na svou dobu zpracován dosti precizně a moderní design podtrhával jeho atraktivitu. Délka přes nárazníky činila 116 mm. I zde chybělo osvětlení, které imitovaly jen třpytivé krystalky v reflektorech. V roce 1989 se však v katalogu objevila informace o tom, že je model vybaven čelním osvětlením. Kompletně přepracovaný model avizovala firma Tillig v roce 1998.



### T 679.2 ČSD/BR 130 DR

V Německu Ludmila, v Československu Ragulin – stroj BR 130 DR modeláře potěšil poprvé v katalogu roku 1976. Délka přes nárazníky 158,5 mm byla nemalým kompromisem. Postaven byl totiž na pojezdu lokomotivy Nohab, která se vyráběla již dříve. Konstruktoři z Berlína zřejmě nepovažovali za nutné vyvíjet pro tento model nový pojezd, vzali tedy zavděk zaběhnutou a osvědčenou Nohabkou, která je o 15 mm kratší. Nutno však podotknout, že tato lokomotiva byla dřív a měl jsem ji ve velké oblibě. Možná i proto, že svítila, byť jen v hlavním reflektoru. Poháněny byly čtyři ze šesti náprav, vždy první dvě blíže k čelům. Dvě z nich, střední na každém podvozku, měly obě kola celopryžová pro zvýšení tahu. Tato lokomotiva se hodila jak před rychlíky, tak do čela dlouhých nákladních vlaků.



### BR 81 DR

Spolu s lokomotivou BR 23 DR z roku 1958 je to nejstarší parní lokomotiva ve velikosti TT od firmy Zeuke. I tato se dočkala několika provedení, dokonce byla svého času vyráběna i jako třínápravová. Měřila 93 mm a měla celkem dobře propracovaný, byť trochu mohutnější celokovový Heusingerův rozvod. Všechna dvojkolí byla poháněna a sbírala proud, model neměl osvětlení. Na tomtéž pojezdu byla v 60. letech postavena lokomotiva BR 92 DR. Ještě před několika lety patřily oba modely s drobnými změnami pohonu a doplněným rozhraním do nabídky firmy Tillig.



### Sergej ze startsetu

Máme tu jednu klasiku – napodobeninu Sergeje na dvounápravovém pojezdu z motorového vozu BR 171 DR. Tato lokomotiva, případně její alternativa v podobě šestnápravové francouzské elektrické lokomotivy, byla dodávána od roku 1972 v začátečních satech pro nejmenší s kruhem nebo oválem kolejí a transformátorem či bateriovým ovladačem. Další odlehčenou startovací lokomotivou byla BR 92 na dvounápravovém pojezdu. Mnozí si na ni zajisté vzpomenou. Jízdní vlastnosti ani tažná síla těchto lokomotiv nikterak neoslňovaly, ale na ty dva až tři vagonky to stačilo.



### BR 119 DR

Na závěr bych zmínil jednu lokomotivu, kterou bych pro provoz vůbec nedoporučoval. Mne jako dítě školou povinné okouzila v katalogu z roku 1985 informace, že je tento model vybaven nejen čelním, ale i koncovým osvětlením. To bylo tenkrát ve velikosti TT nevídané. Šetřil jsem, až jsem ušetřil. Když se ke mně model konečně dostal, nadšení brzy vystřídalo zklamání z jízdních vlastností. Ač se jednalo o šestnápravovou lokomotivu, hnané byly pouze dvě nápravy jednoho podvozku. Hmotnost modelu byla sice dostatečná, rám byl kovový, nicméně to bylo jen málo platné. Lokomotiva jezdila špatně, prokluzovala i na rovině a radost z takové jízdy byla nevelká. Tímtož neduhem trpěla i elektrická lokomotiva BR 250 DR ze stejného období.



### Ještě to má cenu

Jak vidno, netřeba ratolestem hned pořizovat nové modely z vyšších cenových relací, neboť starší, ale funkční svoji službu zastanou také. Nejsou sice modelově tolik věrné, často bylo přistoupeno k větším kompromisům (z pohledu současnosti), technologicky jsou rovněž za zenitem, ale rozhodně nepatří do starého železa, nehledě na to, že dětské nároky jsou zpra-

vidla podstatně nižší než u dospěláků. Sám rád vzpomínám na doby svých začátků, kdy jsem jezdil jen s rukou tlačným vlakem bez lokomotivy. Později jsem byl vděčný za set s oválem a odbočnou kolejí, zjednodušenou zelenou BR 92 s pěti vozy a transformátorem TT-Start. Vydržel jsem ten vláček prohánět po kolejích celé hodiny. ○

Berliner  Bahnen

# Do Tater za električkami, lanovkami a zubačkou

Vysoké Tatry nejsou pro výletníky žádnou neznámou. Řada turistických center Štrbským plesem počínaje a Tatranskou Lomnicí konče nabízí nepřehledné množství rekreačního vyžití. V zimě jsou to lyžařské radovánky, v létě turistické túry po hřebenových stezkách nebo výšlapy na Velké Solisko, Rysy či Gerlachovský štít. Na své si ale přijdou také milovníci kolejových a lanových drah.

Martin Harák | Foto: autor

Volím druhou možnost a vydávám se projet a zdokumentovat vše, co jezdí v Tatrách po kolejích. Do stanice Štrba se z Čech dopravuji pohodlně Pendolinem. Na něj po chvíli navazuje vlak ozubnicové dráhy, směřující do necelých pět kilometrů vzdálené horské obce Štrbské Pleso, pojmenované podle stejnojmenného jezera. Ve stanici Štrba nacházím již tradičně porouchané pohyblivé schody směrem k hornímu nástupišti, a tak nezbývá než kufr na kolečkách vzít pěkně do rukou. Je to jakási rozvíčka před pohybem v horách, ten ale tentokrát přenechám jiným. Na peronu ozubnicové železnice, kterou provozuje slovenský dopravce ZSSK, fotografuji odstavenou jednotku, která vypadá i po takřka padesáti letech provozu jako nová, byť má na sobě původní lak. Je vidět, že se tamní personál o vozidla vzorně stará a „mašinky“ to vracejí svojí spolehlivostí.

## Zubačka na dvakrát

Ozubnicová železnice Štrba–Štrbské Pleso, překonávající převýšení více než čtyři sta metrů, byla postavena roku 1896. Původně po dráze o délce čtyři kilometry a opatřené Riggenbachovou ozubnicí supely parní lokomotivy. Opuštěné těleso postupně zarůstalo desítky let, leč štěstí se obrátilo ve prospěch ozubnicové dráhy koncem šedesátých let minulého století, kdy bylo rozhodnuto o její revitalizaci. Důvodem se stalo mistrovství světa v klasickém lyžování na Štrbském Plese, naplánované na rok 1970. Při rekonstrukci se využily dvě třetiny původní trati, zachován byl i původní rozchod 1 000 mm, leč Riggenbachova ozubnice byla nahrazena ozubnicí systému Von Roll. Provoz na znovuobnovené ozubnicové dráze se švýcarskými jednotkami od firmy SLM byl slavnostně zahájen 12. února 1970.

V tom již přijíždí jedna ze tří červeno-krémových dvoudílných jednotek řady 405.95, která se skládá z řídicího a elektrického motorového vozu. Usedám do zadní části s otevřeným oknem, abych se kochal při jízdě nahoru krásnou, byť před lety orkánem poničenou přírodou. Obě části jednotky mají ve svém čele stanoviště strojvedoucího, prostřední část pro cestující je spo-



↑ Lanovka ze Skalnatého plesa na Lomnický štít bývá často dopředu vyprodána.

← Setkání električek na trase Poprad – Štrbské pleso v Tatranské Poliance

jena průchodovým můstkem, takže při menším ná-

valu se dá volně přecházet mezi oběma vozy. Kapacita jednotky je udávána na 124 míst k sezení a 126 míst ke stání a v sezoně se vždy kompletně zaplní. Zájem o svezení bývá někdy tak velký, že ZSSK vypravují v rozhodující časy na jeden spoj třeba až dva vlaky jedoucí za sebou v pětiminutovém rozestupu. Vyjíždíme maximální rychlostí 30 km/h, která ale poznenáhlu kles-

Tatry



ne a vlak se vydává pomalu po „zubatých“ kolejích s krátkým zastavením v Tatranském Lieskovci směrem na Štrbské pleso. Po čtvrt hodině prudkého stoupání vlak zastavuje v konečné stanici, která se nachází ve výšce 1 355 metrů nad mořem.

### Centrum letní turistiky

Osada Štrbské Pleso je jednou ze tří místních částí obce Štrba a představuje významné centrum letní turistiky a zimních sportů. Současně jde o nejvýše položenou turisticko-léčebnou osadu nacházející se ve Vysokých Tatrách. Stejnomené pleso, které najdete asi kilometr od nádraží, je morénové ledovcové jezero. Má rozlohu asi dvacet hektarů a dosahuje hloubky až dvaceti metrů. Není bez zajímavosti, že zamrzá každoročně na dobu okolo 150 dní. A co mohou doporučit, je vycházka okolo plesa, vedoucí po upravených chodnících s množstvím laviček, určených na odpočinek. Nedaleko jezera se nachází sportovní středisko pro severské lyžařské disciplíny, lyžařský areál FIS. U něj je dolní stanice sedačkové lanovky, která zájemce vyváží do horní stanice Chata pod Soliskom. Odtud se dá jednoduše sestoupit po značené stezce zpět na Pleso nebo naopak si dát výšlap na Solisko. Od areálu FIS vede navíc značená cesta k Popradskému plesu, již zvládne každý průměrně zdatný turista.

### Vše začalo trolejbusem

Vraťme se zpět k drážní dopravě. K té patří mimo kolejové dopravní prostředky lanovky a v neposlední řadě i trolejbusy. A proč zrovna trolejbusy? Odpověď je jednoduchá. V Tatrách totiž jezdily kdysi dávno jedny z prvních trolejbusů v c. a k. rakousko-uherské monarchii a vlastně i na světě. Na začátku 20. století se začaly Vysoké Tatry turisticky rozvíjet, omezením se ale stala neexistence veřejné dopravy. Do Tater začaly jezdit první vlaky v roce 1895 na dráze standardního rozchodu z Popradu do Tatranské Lomnice, ale pouze tam, dále dráha nevedla. Tato železnice existuje dodnes a lze na ní vidět poněkud neobvyklé motorové vozy řady 840, vyrobené firmou ŽOS Vrútky ve švýcarsko-slovenské kooperaci.



Původní švýcarské ozubnicové vlaky mají být v nedaleké budoucnosti vyměněny za nové hybridní jednotky.

Ale zpět k trolejbusům. Dva tatranští podnikatelé – Viliam Krieger a Vincent Matejka – nechali odvážně vybudovat takřka čtrnáctikilometrovou trolejbusovou dráhu z Popradu až do Smokovce a 2. srpna 1904 na ní slavnostně zavedli pravidelný provoz. Trať, vedená náročným terénem, se příliš neosvědčila a v srpnu 1906 byl trolejbusový provoz zrušen. Údajně proto, že koně rakouské arcikněžny Izabely byli na trolejbus alergičtí a při jednom střetnutí s „elektrobusem“ se splašili a kočár se i s paní kněžnou převrátil do příkopu. Pánové Matejka a Krieger se však nevzdali a již roku 1906 jim byl schválen projekt na výstavbu železniční dráhy o rozchodu 1 000 mm na trase Poprad–Starý Smokovec, která nahradila trolejbus. O dva roky později začal běžný provoz, a tím byl položen základ dnešní sítě Tatranských elektrických železnic společnosti ZSSK. O něco později byla električka, jak se tamní vlaky dodnes nazývají, prodloužena na Štrbské Pleso a vybudována šestikilometrová odbočka do Tatranské Lomnice.

### ŠOTOINFO

#### Ozubnicová železnice (trať č. 182)

|                     |            |
|---------------------|------------|
| Štrba–Štrbské Pleso | 4,75 km    |
| Rozchod:            | 1 000 mm   |
| Napájecí soustava:  | 1 500 V ss |
| Ozubnicový systém:  | Von Roll   |
| Nejvyšší stoupání:  | 150 ‰      |

K dispozici 3 jednotky 405.951+ 905.951 až 405.953+905.953

#### Tatranské elektrické železnice (trať č. 183 a 184)

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| Poprad–Štrbské Pleso              | 29,1 km    |
| Poprad–Štrbské Pleso–St. Smokovec | 5,9 km     |
| Rozchod:                          | 1 000 mm   |
| Napájecí soustava:                | 1 500 V ss |

K dispozici 15 jednotek 425.951 až 425.965

### Důležitý přestupní bod

Ve Starém Smokovci v nadmořské výšce 990 metrů se nachází železniční přestupní uzel. Jezdí tudy jak přímé spoje Štrbské Pleso–Poprad, tak i přípojné vlaky do Tatranské Lomnice. Nedaleko nádraží se nachází i dolní stanice pozemní lanové dráhy na Hrebienok, kterou si opravdu nenechte ujít. V létě se zde stojí mnohdy dlouhá fronta na svezení, ale zkuste vydržet. Původní lanovka byla vybudována v roce 1908, ale po několika rekonstrukcích se dnešní podoba ustálila v roce 2007. Současný majitel společnost TLD nechala dvoukilometrovou trasu kompletně zrekonstruovat a pořídila na ni dva moderní vozy od švýcarské firmy Gangloff. Ty se míjejí na výhybně s Abtovými výhybkami zhruba v polovině trasy. Původně procházela hustým lesem, ale po orkánu v listopadu 2004 vede trať takřka holou plání. Ironií osudu však umožňuje zajímavé pohledy na údolí i na hřeben Slavkovského štítu. Z Hrebienku, kam cesta trvá pouhé čtyři minuty, se dá snadno dojít po úbočí na nedaleké Skalnaté pleso, odkud vyjíždí v pravidelných intervalech visutá lanovka na Lomnický štít, vysoký 2 634 metrů. Ale pozor, jízdenky bývají vyprodané až týden dopředu, takže je dobré si je zamluvit a pak jen doufat, že bude to správné počasí.



Na Hrebienok dnes jezdí supermoderní pozemní lanovka od firmy Gangloff.

To už se ale pomalu blíží konec mého putování. Ze Skalnatého plesa sjíždím kabinovou lanovkou do Tatranské Lomnice, odkud je to s přestupem ve Studeném Potoku necelá půlhodina do podtatranského centra Popradu. Samotné město neopývá ničím výjimečným, ale za návštěvu určitě stojí hlavní historické náměstí svatého Egídia (po našem Jiljí) a milovníci industriální architektury a umění by neměli minout Tatranskou galerii nedaleko nádraží, která vznikla na místě bývalé elektrárny. A kdo má rád historickou architekturu, ten by se měl podívat do místní části Spišská Sobota, kde se na náměstí nachází ucelený soubor historických domů.

A jaké známé osobnosti jsou spjaté s Popradem? Tak především barokní sochař Jan Brokoff, a ze současnosti slovenský prezident Andrej Kiska coby popradský rodák. Zpět do Čech se dá užít přímým spoj vlakem Pendolino nebo rychlíky do Žiliny, odkud pokračují návazné expresy Českých drah směrem na Ostravu, respektive Vsetín a Prahu. Pro cestu na Slovensko i zpět do ČR se dá využít i nočního autovlaku. ☉



Takto uveřejnil roku 1975 na titulní straně časopis Železničář č. 5 Mazutku (555.3015) při výjezdu ze Zdic s nákladním vlakem do Protivína.

# Od zrodu Mazutek uplynulo 55 let

Představovat řadu 555.0 by pro mnohé bylo pověstným nošením dříví do lesa. Z populárních Němek však vznikla náročnou přestavbou jiná řada, konkrétně 555.3, které se začalo říkat Mazutka. A to díky tomu, že se vytápěla mazutem. Tato surovina byla levná a s provozem mazutových lokomotiv na západní Ukrajině a Litvě panovaly dobré zkušenosti. Šlo zároveň o poslední velkou rekonstrukci uskutečněnou u bývalých Československých drah. Co předcházelo jejímu vzniku před 55 lety?

Jan Dvořák | Foto: Jaroslav Kocourek, autor, sbírka autora

Za druhé světové války se první zima válečného tažení na východě (1941–42) projevila i v lokomotivním parku Deutsche Reichsbahn (DR). Na obsazeném území Sovětského svazu si značná délka tratí, jež byly přestavěny ze širokorozchodných tratí na rozchod 1 435 mm, vyžádala velké množství lokomotiv. Stroje DR, které tam byly předisponovány, se však v náročných zimních podmínkách příliš neosvědčily, protože snadno zamrzaly. Nakonec sem byla předisponována řada 50 z roku 1938.

## Výrobu ovlivnila válka

Válka zatlačila konstrukci i výrobu strojů do úzkých, a proto se vše, co bylo možné, zjednodušovalo a upravovalo. Výrobní závody opouštěly tyto parní lokomotivy v takzvaném přechodovém provedení. Některé jejich části

nebyly vůbec upravovány nebo natřeny, protože se šetřilo i s časem. Parní lokomotivy pro nasazení ve válečných oblastech na východě Evropy měly tepelné kryty kompresorů, napáječů a mazacích lisů. Budka lokomotivní čety byla upravena, aby lépe chránila osádku v drsnějších zimních podmínkách Ukrajiny a Ruska. Vývoj lokomotiv řady 50 byla tak usměrnován válečnými událostmi, že se tato řada vyráběla stále v jednodušších provedeních. Díky tomu byla během určité doby zkonstruována zcela nová řada 52, která měla již podstatné změny. Počet výrobních součástí řady 52 se proti řadě 50 snížil o šestinu, klesla i hodinová doba na výrobu jedné lokomotivy z 20 000 na 14 000 hodin.

Během druhé světové války musely nejen tuzemské lokomotivky stavět tyto stroje podle německé dokumentace. Parní lokomotivy řady 52 vyrábělo 13 lokomotivek v Evropě a celkový počet

těchto vyrobených lokomotiv se odhaduje kolem 6 400 kusů. Produkovaly se ještě i po válce, například v Belgii, ve Francii, v Polsku. Abychom na našich tratích mohli zvládnout stále rostoucí výkony, pronajaly nám Deutsche Reichsbahn v roce 1943 celkem 25 lokomotiv této řady. Po válce nám byly některé z nich přičteny jako odškodnění za válečné škody. V Československu byly označovány řadou 555.0.

V roce 1982 byly na ČSD poslední pravidelné jízdy parních lokomotiv, ale na DR, v tehdejší Německé demokratické republice (NDR), byly stále ještě na normálním rozchodu několik dalších let v provozu. Na nákladních vlacích to byly právě stroje řady 52, které už jako rekonstruované z válečných strojů vládly parnímu provozu. Z tohoto období pocházejí ještě nikdy nepublikované letní černobílé snímky z východního kraje Německa–Horní Lužice, stejně tak i zimní snímky ze středních Čech.



tiv německé řady 52 (u ČSD označené 555.o) vzniklo v lokomotivním depu Bratislava-východ za pomoci odborníků z národního podniku Slovnaft. Většina ostatních rekonstrukcí našich strojů se uskutečnila v Sovětském svazu, pouze čtrnáct strojů bylo ještě přestavěno v depu Most a dílnách Nymburk.

Z tehdejšího Sovětského svazu se zakoupilo 100 lokomotiv řady 52. Celkem se takto rekonstruovalo 199 strojů, tedy všech 100 mašin zakoupených v Sovětském svazu plus našich 99 ze 185 lokomotiv řady 555.o, které u nás tehdy byly.

Rekonstrukce spočívala hlavně v tom, že se odstranil rošt a topeniště s popelníkem bylo vyzděno šamotovými cihlami. Do uhláku tendru byla vsazena nádrž o objemu 14 m<sup>3</sup>, z níž se mazut vhněl do dvou ho-

valý výkon lokomotivy, jenž neklesal jako u uhelných lokomotiv při přikládání. Z komína navíc nelétaly jiskry jako u uhelných lokomotiv, takže nezapalovaly lesy ani pole. Velkou nevýhodou však byla nedokonalá propracovanost systému.

Není třeba polemizovat o fungování Mazutek, o problematice těchto lokomotiv bylo ostatně v posledním desetiletí dostatečně psáno v různých dopravních periodikách. Že toto vytápění nebylo po technické stránce moc bezpečné, svědčí několik nehod i se smrtelnými úrazy. Je třeba říci, že příčinou byl ve všech případech mohutný proud přehřáté páry, který vniknul do rozpáleného topeniště, kde spolu s tvořícím se generátorovým plynem explodoval a roztrhal topeniště především na straně posádky, kde nebyl protitlak páry.

První výbuch byl v únoru roku 1964 u stroje z depa Bratislava-východ, další v listopadu roku 1965 u stroje z depa Zdice. Nehod ale přibývalo a Mazutky se stávaly pro některé železničáře postrachem. Byly však i osádky, které si zase naopak na stroje nemohly stěžovat a měly je v oblíbě.

Lokomotivy řady 555.3 pronikaly postupem času, jak probíhaly rekonstrukce na mazut, do dalších výtopen. Jejich domovem se stala i Břeclav, Brno, Most, Lužná u Rakovníka, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Veselí nad Moravou, ale i Čierna nad Tisou. Práce těchto lokomotiv spočívala převážně v dopravě nákladních vlaků, ale později se objevovaly i v čelech vlaků osobních. V největší míře je na osobních vlacích nasazovalo středočeské depo Zdice, například do čela vlaku Praha-Horaždovice předměstí. Depo Zdice se stalo pro Mazutky tradičním a nejznámějším v jejich provozu v Čechách. Ještě dnes si mnozí dovedou představit jejich dunění krajem v údolí říčky Litavky pod majestátní brdskou horou Plešivcem. Zde dosluhovaly i poslední provozuschopné stroje v pravidelném provozu a jako vzpomínka na tyto netradiční parní lokomotivy jsou z této doby i zimní snímky pořízené jedním ze strojvedoucích.

Soumrak Mazutek nastal se změnou ceny ropy, a tím i mazutu. Přicházely také nové motorové lokomotivy a postupovala elektrifikace tratí. Doba provozu některých strojů nedosáhla více než čtyř let od jejich přestavění do vyřazení. Poslední dojezdila kralupská 555.3096, a to 17. listopadu roku 1970. ○



Železniční stanice Baruth určená pouze pro nákladní dopravu s lokomotivou 52 8189-4 v červenci roku 1986

### Stroje přicházejí na svět

Lokomotivní řada 555.3 spatřila světlo světa právě před pětadesáti lety. Do zkušebního provozu první Mazutka zamířila 16. září roku 1963. Zkoušky se odehrávaly na nákladních vlacích na tratích vedoucích z Bratislavy do Štúrova, Žiliny a Brna. Proč právě tam? Jednoduše proto, že prvních třicet přestaveb z obrovského počtu uhelných parních lokomo-

řáků v topeništi. Surovinu pro tehdejší Československé státní dráhy dodávaly rafinérie Slovnaft Bratislava, Koramo Kolín a Chemické závody u Litvínova. Používaly se hlavně v nákladní dopravě, výjimečně i osobní.

### Hrůza z častých explozí

Vytápění mazutem mělo bezesporu své výhody. Tím hlavním byl především vyšší a také tr-



Jedna ze zdických Mazutek na sklonku svého života – zde ještě v plné síle

# Silnější vyhrává

Břetislav Buchta

Mistr tratí Václav Pichlík zrovna kontroloval četu od mostařů, zda staví své lešení pro opravu mostu v dostatečné vzdálenosti od koleje, když za zády uslyšel vzrušený hlas. Ohlédl se a viděl, že na něj mává signalista z nedalekého stavědla.

„Máš okamžitě mazat k paní Králové, něco vám prý kradou u kanclu,“ volal signalista, když se k němu mistr otočil.

Václav si oddechl. Už měl obavu, zda se něco nepříhodilo jeho četě, která nedaleko podbíjela pražce na koleji a na kterou neviděl. Zvedl ruku na znamení, že rozumí, a vydal se svižným krokem přes koleje směrem k budově se svou kanceláří. Zatím nic neviděl, jelikož byla skryta za pásem náletových křovin.

Václav překročil krajní kolej a vyšlapanou stezkou zamířil do mezery mezi křovím. Brzy mu bylo jasné, co jejich účetní paní Královou tak vzrušilo. Asi dvacet metrů před oknem kanceláře měli uloženu hromadu kolejnic určených do šrotu a jednu z kolejnic zrovna dva muži nasoukali na svůj dvoukolák. Oba byli statných postav, ale dost zanedbaní. Špinavé rifle a trika, pojmy jako holič a žiletky jim zřejmě moc neřikaly.

„Tak pánové, tohle není váš majetek, takže račte kolejnici pěkně vrátit zpět,“ zvolal Václav, jakmile se k mužům přiblížil.

Menší ze zlodějů se zarazil a vyčkával, co se bude dít dále. Zato jeho kumpán se lehce zasmál. „Teď je kolejnice na našem vozíku, takže změnila majitele,“ pronesl nevzrušeně.

„Znova opakuji,“ pronesl Václav už méně jistě, „že kolejnice je naše, takže ji okamžitě složte.“

„Nebo co, panáčku...? Nahlásíš nás na lam-párně?“ posměšně odvětil vyšší z mužů.

„Stejně s ní do šrotu nedojedete,“ bránil mistr majetek svého zaměstnavatele.



„Víš co? Nebudeme se zbytečně vykecávat,“ udělal agresivní zloděj krok směrem k mistrovi. „Vyřešíme to rychle, ručně a stručně. Chcete přes hubu první zleva, nebo zprava?“

Václav ztuhl. Fyzická konfrontace se dvěma muži, kteří byli mohutnější a určitě i silnější než on, by určitě skončila nedobře. A on rozhodně netoužil po monoklu pod okem nebo po jiné újmě na těle. Už chtěl ustoupit a odejít do své kanceláře, odkud by zavolal po-

licisty, když za sebou zaslechnul šramot. Otočil se.

Z prostoru mezi křovinami se vynořil Arnošt Jašek, kovář z jeho čety, který měřil dva metry, vážil třicet kilo přes metrák a měl mužný plnovous. V ruce držel metrovou násadu na těžké kladivo, na konci naprasklou. Nesl ukázat mistrovi, jakou potřebují objednat. A nyní se nečekaně hodila jako pádný argument u této pře.

„Tak, hošani, a jak si to přejete vy? Prvně zleva, nebo zprava?“ Arnošt při příchodu slyšel vyhrůžky jednoho ze zlodějů.

Jeho nebojácný baryton ještě před chvilkou agresivního muže uklidnil. „No tak, šéfe, těch kolejnic tu máte dost... Ani nepoznáte, že vám jedna zmizla. Potřebujeme nějaké many na jídlo,“ zkoušel zloděj ještě smlouvat.

„Jo jídlo? Spíše chlast a cigarety, to bych vám věřil,“ řekl Arnošt. „Máte tři minuty na to, abyste kolejnici vrátili. Jinak mimo ni půjde do šrotu i váš vozík,“ zavelel důrazně a zvedl výhrůžně dřevěnou násadu.

Zloděj pochopil, že v této chvíli už má navrch druhá strana. Pokynul svému kolegovi a za doprovodu nepublikovatelných výrazů svůj lup vrátili na původní místo. Za chvíli oba táhli svůj vozík zpět k silnici. „No, však my si pro ni stejně přijdeme,“ otočil se ještě drzejší z mužů po několika desítkách metrů. Věděl, že traťová četa o víkendech nepracuje a kupa železa bude bez dozoru.

Svoji výhrůžku však nesplnili. Traťmistr nic neponechal náhodě a nechal raději kolejnice druhý den odvézt do kovošrotu. ○

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### Od října budou vlaky ve středních Čechách propojené s pražskou dopravou

Všechny vlaky ve středních Čechách budou od října v jednotném systému propojeném s pražskou dopravou. Dosud nebyla sjednocena nejvzdálenější pásma. Krajští zastupitelé v pondělí schválili aplikaci, která rozšíření integrace umožní. „Od října bude možné jezdit na levnější jízdenky Pražské integrované dopravy všemi regionálními vlaky i rychlíky na území Středočeského kraje, autobusy budou postupně následovat,“ uvedl ředitel Integrované dopravy Středočeského kraje Pavel Procházka. Nyní jsou v jednotném systému vlaky do sedmého vnějšího pásma. Od 1. října začne platit rozšíření o osmé a deváté pásmo v sedmi oblastech, což znamená integraci vlaků v celém Středočeském kraji. Podle mluvčího Integrované dopravy Středočeského kraje Oldřicha Buchetky může úspora pro lidi pravidelně dojíždějící do práce činit měsíčně řádově až stovky korun. Krajský radní pro dopravu František Petrtyl (ANO) k tomu řekl, že celkově bude integrace hromadné dopravy ve středních Čechách včetně autobusových linek hotová na konci srpna příštího roku. ČTK 29. 8. 2018

### Linku S41 bude pro Prahu a okolí provozovat místo ČD firma Arriva

Rada hlavního města Prahy rozřála dlouhodobě kritizovaný stav na městské železniční lince z Roztok do Libně a Hostivaře. Od 9. prosince má podle rozhodnutí radních linku zajišťovat místo Českých drah konkurenční Arriva. Organizátor pražské integrované dopravy ROPID vyjadřoval dlouhodobě nespokojenost se situací na lince. Tu zajišťovaly zbylé Pantografy řady 451, postupně ale kvůli stáří a zchátralosti odpadaly z provozu. Poslední 10. srpna. ČD tak provoz látají, jak se dá, především motorovými RegioNovami. O rozpadajících se elektrických jednotkách věděly České dráhy dlouho, přesto nepořídily nové. Zdůvodňovaly to faktem, že na linku nemají jistou smlouvu na další období. Do hry se tak vložila konkurence, když s nabídkou městu přispěchaly Arriva, RegioJet a Leo Express. Arriva získá podle informací Zdopravy.cz smlouvu na 3 roky, po které bude nasazovat své motorové vlaky; v tuzemsku má šest jednotek řady 628. Pak město počítá s elektrickými jednotkami, na které bude chtít čerpat dotace. Provozovatele tak bude muset vybrat v soutěži. Arriva bude mít nicméně opci na další léta. zdopravy.cz, ČTK 30. 8. 2018

### Jízdní kupony v pražské dopravě si lze nahrát na In Kartou Českých drah

Cestující v pražské integrované dopravě (PID) si mohou od pondělí 27. srpna nově nahrát jízdní kupony na platební karty či In Kartou Českých drah. Zároveň jej už nebudou muset chodit aktivovat do stanice metra k tzv. validátoru. Tato speciální virtuální lítačka vyšla na asi 40 milionů korun. Vznikla rovněž nová mobilní aplikace PID Lítačka. Karta MHD lítačka postupně nahrazuje kartu opencard, kterou Praha již nevydává. „Výhodou této virtuální verze je, že cestující budou mít jeden systém a zjednoduší se cestování, zvýší komfort a budou si moci vybrat, zda mít kartu plastovou, nebo nahrát kupon na kartu Visa či Mastercard nebo kartu Českých drah,“ řekla pražská primátorka Adriana Krnáčová. Lidé si budou moci nahrát kupony s délkou od jednoho měsíce do jednoho roku na bezkontaktní bankovní karty Visa a Mastercard. Cestující ve vlacích si je zase nahrají na zmíněnou In Kartou ČD. Odpadne navíc dosavadní nutnost zajít aktivovat kupon k validátoru v metru. To umožní ukládání údajů o jízdě v online systému, kde se kupony aktivují automaticky po jejich zakoupení na e-shopu na www.pid.litacka.cz. ČTK 24. 8. 2018



# NA KONEC SEZONY JEDINĚ TURECKO

## Termíny:

12. 10.–19. 10. 2018

19. 10.–26. 10. 2018

Velký výběr hotelů od 3\* do 5\*,  
vše all inclusive, odlet z Prahy  
v odpoledních hodinách

Více info J. Handrejchová,  
tel.: 972 243 055, 723 811 984



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

## Den železnice 2018

# České Budějovice

## 22. září od 10:00 h

Navštivte svět historie, změny  
i zábavy a unikátní noční show!

Využijte Skupinovou víkendovou jízdenku  
pro pět osob bez omezení věku.

[www.denzeleznice.cz](http://www.denzeleznice.cz)



Hlavní partner:



Mediační partner:



Partneři:





15. a 16. září 2018

## Nostalgie na Bechyňce a výstava lokomotiv a historických vozů

Třetí zářijový víkend máte poslední možnost svézt se v rámci letošního Léta na Bechyňce po naší první elektrifikované trati Tábor–Bechyň historickými vlaky: Křížikovým elektromotorovým vozem zvaným Elinka a historickým vlakem vedeným lokomotivou E 422 přezdívanou Bobinka. Ve stejnou dobu se v Táboře koná mezinárodní historický festival – Táborská setkání. Jeho součástí budou nejen koncerty, středověké tržičky nebo třeba ohňová show, ale v rámci doprovodného programu se na táborském vlakovém nádraží uskuteční také unikátní výstava lokomotiv a historických vozů. K vidění bude například pamětník o poštovním výkonu v podobných vagoncích. V sobotu si můžete poslechnout také vyprávění Blíží informace na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky) nebo na [www.taborskasetkani.eu](http://www.taborskasetkani.eu).

**Nejbližší železniční stanice:** Tábor/Bechyň ad.



15. 9., 13. 10., 17. 11. a 8. 12. 2018

## Přijďte se podívat na mašinky!

Kam? Do Rostok u Prahy. V bývalé provozní budově železniční stanice se nachází klubovna místních železničních modelářů, kde je do konce roku vždy jednu sobotu v měsíci od 10 do 17 hodin zpřístupněna stálá expozice modelové železnice. Těšit se můžete na fascinující kolejiště velikosti H0 (1:87), jehož hlavním motivem se stalo nádraží Praha-Vysočany a jeho okolí. Po kolejích jezdí nákladní i osobní modely vlaků včetně railjetu. Vstupné pro dospělého stojí 50 Kč, za děti 6 až 15 let zaplatíte 25 Kč. Další informace najdete na [www.kzmroztoky.webnode.cz](http://www.kzmroztoky.webnode.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Rostoky u Prahy



15. září 2018

## Lanovkou na Oslavy Ještědu 2018

Tradiční akce Oslavy Ještědu se letos uskuteční v sobotu 15. září. Přípraven je kulturní program, zpřístupněny budou jinak veřejnosti nepřístupné prostory strojovny kabinové lanovky Českých drah, vysílače Českých radiokomunikací, Hotelu Ještěd, areálu skokanských můstků nebo stanici Horské služby. Na vrchol Ještědu vás vyveze (od 9 do 19 hodin) kabinová lanovka ČD za zvýhodněné jízdné se slevou Vlak+. V sobotu 15. 9. bude stát jednosměrné jízdné 50 Kč, za zpáteční zaplatíte 75 Kč. Od vlakového nádraží v Liberci můžete využít k dopravě do Horního Hanychova bezplatné linky MHD.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Liberec



15. a 16. září 2018

## Vinobraní na Pražském hradě

V Královské zahradě Pražského hradu můžete o víkend 15. a 16. září ochutnat čerstvou hroznovou šťávu právě vylisovanou na replice historického ručního lisu nebo opravdový moravský burčák, v Míčovně se budou degustovat prvotřídní vína a připravena bude také prodejní ochutnávka kvalitních českých potravin značek Klasa a Regionální potravina od desítek výrobců. Na Vinobraní na Pražském hradě si přijdou na své i rodiny s dětmi. Malí návštěvníci se mohou těšit třeba na naučnou interaktivní soutěž s expozicí Příběh Pražského hradu. Více na [www.hrad.cz](http://www.hrad.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha-Dejvice/hl. n./Masarykovo nádraží ad.

Foto: archiv ČD, Správa Pražského hradu

## Železničář

**YDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš  
**GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz)  
web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz) | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://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.  
**YDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTŮJÍ:** České dráhy, a. s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002