

# Železničář

20. ZÁŘÍ 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



19

ROČNÍK XXV

## 6–7 ROZHOVOR

Nejen o současnosti, ale i také o budoucnosti železnice na severu Moravy a ve Slezsku jsme hovořili s ředitelem Regionálního obchodního centra ČD v Ostravě **Miroslavem Klichem**.

## 8 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy mají **nový podúrovňový soustruh** pro údržbu kol a brzdových kotoučů. Nová technika funguje od poloviny září a je instalována v hale ve středisku údržby Praha Jih.

## 11–14 TÉMA

ČSD se v roce 1978 rozhodly zakoupit celkem 27 stejnosměrných elektrických strojů původní řady **E 499.2**. Lokomotivy byly později přečíslované na řadu 150 a začalo se jim říkat Banány. Jaké byly?

KAŽDÁ ZMĚNA PŘINÁŠÍ  
I PŘÍLEŽITOST

Vážení kolegové,

České dráhy jsou tu pro 10 milionů lidí. Nebojme se toho, že by pro nás nebylo na české železnici v budoucnu místo. V souvislosti se změnami v představenstvu bych rád řekl, že nepodceňuji význam mezinárodního ratingu, ani přípravu refinancování eurobondů. Svě závazky vůči všem stranám plníme, na úrovni středního a vyššího managementu máme kompetentní odborníky, a jsme silná, státem vlastněná společnost. Podle mého názoru tak není důvod k obavám, že bychom tuto svou pozici neuhájili i nadále. O důvěře stakeholderů nerozhoduje pouze složení představenstva, ale především stabilita firmy, její schopnost udržet svůj podíl na trhu a být rentabilní. Chci se proto zaměřit především na to, co nás všechny živí, a to je náš core business. Obměnu části představenstva, pro kterou se rozhodla dozorčí rada, beru jako šanci prosadit některé změny v tomto směru. Musíme zlepšit organizaci práce na všech úrovních, co nejvýhodněji se zbavit nepotřebného majetku a peníze investovat do zlepšování služeb pro cestující, obnovy vozidel a taky do rozvoje opravárenství, které se může stát dalším důležitým zdrojem příjmů. Jestliže se Jihomoravský kraj rozhodl nakoupit vozidla do vlastního majetku, neberme to jako křivdu, ale jako obchodní příležitost. Využijme své kapacity v Brně a vydělávejme na jejich údržbě. A stejně je potřeba přistupovat ke všem změnám, které s sebou přináší liberalizace. Možná nám malou část výkonů sebere konkurence, jinde ale můžeme lépe nastavit obchodní smlouvy s objednateli a díky tomu zlepšit vozbu, služby i celou ekonomiku provozu. Chci tím říct, že každá změna bez výjimky s sebou přináší také nové příležitosti. Stačí je najít a využít.



**Miroslav Kupec,**

předseda představenstva a generální ředitel ČD

*V příštím čísle přineseme s M. Kupcem velký rozhovor*

## TITULNÍ FOTO

Autor: Martin Harák

Slavnostní křest nového reklamního polepu lokomotivy 151.006 snad ani nemohl proběhnout nikde jinde než právě v Pardubicích.



Legendární film Karla Smyczeka *Proč? o cestě spartánských hooligans rychlíkem Hron na utkání do Banské Bystrice*. Jednu z výraznějších rolí obsadil Daniel Landa.

Boj s vandalstvím  
je běh na dlouhou trať

Petr Slonek | foto: repro film Proč? a NFA, archiv ČD

Každý rok přicházejí České dráhy o desítky milionů korun v důsledku řádění nejrůznějších vandalů. Jedná se především o škody způsobené graffiti, ale také o zničené sedačky, zdemolovaná kupé, okna či WC, ale i poškozený další majetek, nemovitosti nevýmájejí.

Vandalismus v železniční dopravě se za uplynulá léta bohužel už stal běžným jevem. Zřejmě nejviditelnějším projevem se v současné době stalo řádění sprejerů – jejich výtvary nalezneme prakticky všude, na vlcích, v jejich interiérech, ve staničních budovách či depech. České dráhy se proti tomu snaží bojovat a úspěchy jsou patrné. Velký podíl na tom má speciální anti-graffiti tým složený ze zaměstnanců ČD a pracovníků bezpečnostní agentury, který funguje sedmým rokem. Zatímco v roce 2011 byly evidovány škody přesahující 27 milionů korun, za loňský rok je to 8,12 mil. Kč. Snížení škod napomáhá i důsledná prevence, ostraha vlaků a objektů bezpečnostní agenturou, která hříšníky předává policii. I díky tomu škody postupně klesají.

Není to však jen tento typ vandalismu, který železnici aktuálně trápí. Samostatným a velice závažným problémem se stalo ničení vlaků, případně budov na nádražích fotbalovými fanoušky. Kořeny tohoto zla můžeme hledat v poměrně dávné minulosti. Nejznámějším tuzemským případem je nechvalně proslulá jízda rozvášněných vlajkonošů fotbalové Sparty vlakem z Prahy do Banské Bystrice v roce 1985. Ti během cesty zdemolovali několik vagonů a terorizovali cestující i vlakový personál. Zběsilé řádění hooligans, jak se jim říká nyní, později zachytil film s výmluvným názvem *Proč?*

A podobně jako v případě graffiti přetrvává problém s řáděním fotbalových chuligánů doposud. Příkladem jsou jízdy tvrdého jádra fanoušků ostravského Baníku či pražské Sparty, byť následky jejich počínání obvykle nejsou naštěstí tak velké, jako tomu bylo před třiceti lety. A to i díky tomu, že se jejich cesty na riziková a předem vytipovaná utkání odehrávají za asistence policejních těžkooděnců a vyhrazeny pro ně bývají samostatné vagony. Velký podíl na „držení problému na uzdě“ má i kontakt odboru provozu osobní dopavy a oddělení bezpečnosti s PČR při přípravě opatření i během samotné přepravy. ○



## Milníky drážní historie Č(S)D

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



V devadesátých letech v plné síle dorazil i na českou železnici fenomén graffiti.



Dokumentární film *Jako doma* z roku 1955 dokazuje, že ani generaci našich (pra)prarodičů nebyl vandalismus a nekázeň při cestování vlakem cizí.

Vážení čtenáři,

letní prázdniny jsou za námi a jízdy historických vlaků, různé železniční oslavy a další aktivity Českých drah pomalu vrcholí. Během září na několika místech v republice oslavíme významná výročí založení železničních tratí a připomínáme si i význam dráhy, která od svého počátku významně pomáhá rozvoji regionů a má své nezastupitelné místo v jejich dopravní obslužnosti.

Září je totiž tradičně měsícem, kdy si železničáři společně s fanoušky drah připomínají výročí první veřejné jízdy parního vlaku na světě v roce 1825. České dráhy společně se svými partnery opět připravily na řadě míst v republice regionální dny železnice, jejichž završením je 22. září každoroční Národní den železnice.

Už druhou zářijovou sobotu se uskutečnily první oslavy, které hostila středočeská Příbram. České dráhy při této příležitosti vypravily parní vlak v čele s lokomotivou 556.0506 Štokr a historickými vozy Bam. V neděli 9. září přivítal regionální den železnice Trutnov a další víkend pak bylo možné navštívit stejné akce v Praze, České Třebové a v Olomouci. Veřejnosti byla zpřístupněna místa, která jsou jinak obvykle uzavřená. Zároveň jsme si v polovině září připomněli 170 let od zahájení provozu na významné trati mezi Brnem a Českou Třebovou. Součástí oslav byla i jízda parního vlaku v čele s rakouskou lokomotivou 310.23, přezdívanou Hrboun.

Největší událostí, kterou série slavností vyvrcholí, bude každoroční Národní den železnice. Letos jej hostí České Budějovice. Tak jako každý rok bude i letos rozdělen do tří obrovských sekcí, respektive Světů změny, historie a zábavy. Svět změny přivítá railjet v barvách Českých drah, modernizované Pendolino, osobní vozy řady Bmz a Bdmpee, motorovou jednotku RegioShark anebo CityJet rakouského dopravce ÖBB.

Ve Světě historie návštěvníci naleznou největší železniční skvosty. Pokochat se budete moci například Stříbrným šípem, bratislavským Albatrosem anebo soupravou Prezidentského vlaku, v níž jsou zařazeny salonní vozy T. G. Masaryka či Františka Ferdinanda d' Este a mnohé další.

Svět zábavy je jako obvykle určen hlavně těm nejmenším. Pro ně národní dopravce přistaví Vláček Hráček, Kinematovlak zajišťující projekci oblíbených pohádek anebo divadelní stan s železničními pohádkami, soutěžemi, atrakcemi a vůbec spoustou zajímavých aktivit.

Dveře dokořán otevře i Dopravní podnik města České Budějovice, jenž připravil výstavu historických a moderních vozů, ukázky zásahu složek Integrovaného záchranného sboru, promítání filmů z festivalu Anifilm. Dorazí i sokolníci z českobudějovického letiště a shlédnout lze rovněž expozici zoo Ohrada či historické automobily ze závodu South Bohemia Classic 2018.

Vypraveny budou pochopitelně také tři protokolární vlaky. Dva vyjedou z Prahy, přičemž jeden pojedí přes Plzeň a jeden z rakouského Lince. Protokolární vlak z Prahy obsluží jednotka Pendolino, přes Plzeň pojedí railjet ČD a z Lince CityJet ÖBB. Pomyslným vyvrcholením se stane večerní Noční vlaková show. Velkolepá a jinde v republice nevídaná akce celý den symbolicky uzavře.

Aktivít na největším svátku železničářů bude zkrátka více než dost, a je jen na každém z vás, co si vyberete. Pokud jste dosud na některou z oslav zajít ještě nestihli, a nepovede se vám to ani v případě Českých Budějovic, nevěste hlavu. Na konci září se regionální dny železnice odehrají ještě v Hořažovicích, Brně a Ostravě. A potkat se můžeme třeba tam. Přeji vám hezký podzim.



Jiří Jeřeta

ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

## Slovenská strela zamířila do opravy

Historický motorový vůz M 290.002, známý jako Slovenská strela, opustil po 21 letech místo pod přístřeškem u Technického muzea v Kopřivnici. Výjimečné vozidlo vyrobené kopřivnickou Tatrov v roce 1936 se 31. srpna vydalo po silnici na nedlouhou cestu na místo svého budoucího zprovoznění v dílnách ČMŽO v Hranicích na Moravě. Do roku 2020 by měl být jedinečný motorový vůz vsetínského vynálezce Josefa Sousedíka a automobilového konstruktéra Hanse Ledwinky opět zprovozněn. Motorový vůz vyniká elegancí vnějších tvarů a lehkostí konstrukce a prázdný váží pouhých 36 tun. Jak M 290.002, tak i druhý stroj M 290.001 byly postaveny pro zajištění rychlého spojení Prahy s Bratislavou mezi dvěma světovými válkami. V letech 1939 až 1945 byly odstaveny a po roce 1945 už se do pravidelného provozu nedostaly. V době Norimberského procesu jezdily mezi Prahou a Norimberkem se svědky a úředníky účastníky se tohoto procesu. Nyní konečně nastala doba, kdy je možno zachovaný vůz zprovoznit v rámci budování nového podnikového muzea Tatra. Slovenská strela bude vystavena v proskleném pavilonu muzea na kolejích navazujících na vlečku závodu Tatra a vyjízdet má k příležitostným jízdám.

(Bek)



## Novým předsedou představenstva Českých drah byl zvolen Miroslav Kupec

Dozorčí rada Českých drah obměnila vedení národního dopravce. V čele představenstva skončil k 11. září Pavel Krtek a nahradil ho dosavadní člen představenstva odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku Miroslav Kupec, který se zároveň stal generálním ředitelem firmy. Z pětičlenného představenstva podniku dozorčí rada odvolala Martina Bělčíka a Ludvíka Urbana, jehož agenda regionální dopravy přešla pod Michala Štěpána, člena představenstva zodpovědného za úsek osobní dopravy. Dozorčí rada ČD na zasedání 18. září zvolila za člena představenstva Radka Dvořáka, dosavadního ředitele odboru koncepce a rozvoje osobní dopravy ČD. Pavel Krtek ve vedení společnosti skončil.

(red)



## Ve znamení Pernera a Hrbouna

Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice oslavila 25 let od založení a stejnou dobu úzce spolupracuje s Českými drahami. Škola a národní dopravce si k těmto výročím nadělili dárek v podobě propagačního nátěru na lokomotivě 151.006. Slavnostní křest se uskutečnil 6. září na prvním nástupišti pardubického hlavního nádraží. Rychlíkový stroj, kterému se přezdívá Banán, během čtyřicet let dlouhé služby najezdil 8,5 milionu kilometrů. Nyní jej zdobí nový barevný polep, kde dominuje modrá, charakterizující barvu ČD, a červená, která je barvou univerzity Pardubice i samotného města Pardubic. ČD a Dopravní fakultu Jana Pernera pardubické univerzity spojuje dlouholeté partnerství, a tak lokomotiva nese prvky historie i současnosti obou organizací umocněné sloganem Jedeme v tom spolu! Jak zdůraznil ředitel Odboru obchodu osobní dopravy ČD Jiří Jeřeta, cílem projektu je propagace vysoké školy a studia dopravních a železničních oborů. Lokomotiva byla také opatřena stylovými tabulkami s původním „kryšpínovským“ označením E 499.2006. ČD rovněž představily další lokomotivu se speciálním polepem. Na stroji řady 380 se objevila parní lokomotiva řady 375.0 přezdívaná Hrboun. Jde o připomínku stého výročí založení republiky i sto let existence samostatné československé železnice.

(mah)



## Preventivní vlak dorazil na Zlínsko

Úspěšný projekt Českých drah, Správy železniční dopravní cesty a ČD Cargo s názvem Preventivní vlak bezpečně železnice zavítal do Zlínského kraje. Svoji, v pořadí již devatenáctou misi zahájil 12. září na nádraží Zlín střed, odkud se přesunul do Otrokovic a posléze Kroměříže, kam tato speciální souprava zavítala zcela poprvé. Ve Zlíně se navíc odehrála veřejná premiéra nového filmu *To nedáš! 2*, na jehož vzniku se podílely České dráhy a SŽDC. Jak zdůraznil při zahájení ve Zlíně člen představenstva ČD Michal Štěpán, každoroční statistiky nehod jsou pro České dráhy silným impulzem pokračovat v těchto aktivitách. Většina nehod vzniká zcela zbytečně, v řadě případů nekázní, riskováním a často fatálním podceněním situace na straně řidičů a chodců. K nejhroženějším patří věková skupina mladých mezi 14 a 19 lety, a tak se ČD snaží aktivně a soustavně apelovat na děti a mládež a jejich prostřednictvím ovlivňovat i dospělé v jejich okolí. Přímou v prostředí železnice se demonstruje, že je nutné respektovat zákon a dodržovat základní pravidla bezpečného chování. Debatu o příčinách a následcích mimořádných událostí a zamyšlení nad tím, jak málo stačí a nic se nemusí stát, vedl opět Miroslav Matušík ze SŽDC. Do Prahy Preventivní vlak dorazí na konci září. (mah)



### Film *To nedáš! 2* měl premiéru

Ojedinelý bezpečnostně-preventivní film, který ČD společně se SŽDC představily v pondělí 10. září v pražském kině MAT. Nyní se stane součástí projektu Preventivního vlaku bezpečně železnice. Film nabízí zpracované situace ze skutečných tragických nehod, které se na železnici stávají nepozorným teenagerům. Jde o chůzi po kolejích, často se sluchátky na uších, pohyb v kolejišti mimo vyhrazené prostory, zkrácení si cesty přecházením kolejí, leckteré adrenalinové zážitky nebo nerespektování výstražného znamení na přejezdu. Člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán uvedl, že většina tragických událostí vzniká zcela zbytečně, často nekázní, riskováním a často fatálním podceněním situace. ČD i SŽDC chtějí, aby pokračování úspěšného filmu oslovilo další generaci mládeže a donutilo ji k zamyšlení nad jejím chováním. Společný záměr potvrdil i GR SŽDC Jiří Svoboda, který se premiéru také zúčastnil. (hol)

### Na konferenci v Bratislavě se křtila nová kniha

V rámci mezinárodní konference „Železniční doprava pro kraje“ věnované rozvoji železniční dopravy mezi Českem a Slovenskem se za účasti zástupců železničních podniků, státní správy a také samosprávy z obou republik probírala řada témat – koordinace dálkové a regionální dopravy mezi oběma státy, propojení informačních a tarifních systémů či přechod na střídavou trakční soustavu mezi severní, resp. střední Moravou a Slovenskem. Na úvod konference byla představena kniha *Historie státních drah 1918–2018*, která shrnuje vývoj železniční dopravy na území bývalého Československa a po roce 1992 v obou našich nástupnických republikách. Vznik díla, jež bude představeno veřejnosti na Národním dni železnice 22. září, iniciovaly České dráhy. Publikaci pokřtili obchodní ředitel ČD Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele SŽDC Mojmír Nejezchleb, předseda představenstva ZSSK Filip Hlubocký či náměstek generálního ředitele ŽSR pro provoz Igor Polák. (mah)



# Uvažujeme o vlacích s alternativními pohony

Pořízení nových souprav push-pull a elektrických jednotek, postupná náhrada motorových vlaků hybridními jednotkami na vodík, ale také modernizace dvacítiky starších motorových vozů řad 809 a 810. To vše se plánuje v Moravskoslezském kraji, který klade velký důraz na železniční dopravu a její provázanost s tamním dopravním integrovaným systémem, známým pod zkratkou ODIS. O současnosti a budoucnosti železnice na severu Moravy a ve Slezsku jsme diskutovali s ředitelem Regionálního obchodního centra ČD Miroslavem Klichem.

Martin Harák | Foto: autor

## Můžete v kostce přiblížit aktivity ROC Ostrava?

Zabezpečujeme nejen celou řadu nostalgických jízd, letos například k oslavám 130 let trati Kojetín – Bialsko-Biala či speciální návozy na přechod Beskyd, nazvaný Beskydská 7, ale i neméně důležité přepravy na festival Colours of Ostrava či ke Dnům NATO na mošnovském letišti. Letos ještě chystáme na 28. září parní vlak z Ostravy-Svinova do Třemešné ve Slezsku, kde se na úkorozchodce do Osoblahy uskuteční oslavy 120. výročí trati. O den později se pak odehraje v Ostravě Regionální den železnice. Mimo to zajišťujeme komerční akce jednotlivých měst a regionů, jako byl letos například parní vlak ke Dni Karviné v červnu a v září Den Radegastu. Navíc 21. listopadu se v Ostravě uskuteční 22. ročník konference Transport, kam všechny srdečně zvou. Za nejdůležitější obchodní aktivitu ROC Ostrava však považují uzavření smluv na přímé zadání s Moravskoslezským krajem od prosince 2019, kde předpokládáme podpisy smluv ještě v letošním roce.

## Jak národní dopravce zabezpečí do budoucna regionální železniční dopravu v Moravskoslezském kraji?

Do prosince příštího roku máme uzavřenou s krajem jednu smlouvu s přímým zadáním. Ve smlouvě jsou rovněž zahrnutá vozidla pořízená z evropských Regionálních operačních programů typů CityElefant a RegioPanter. U takto pořízených vlaků je na tratích 270 a 320 prodloužena obchodní smlouva až do let 2025 a 2027. Na nové smlouvy, které budou platit od konce roku 2019, jsme se začali připravovat již v roce 2015. O rok později kraj vypsal dvě notifikace na přímé zadání. Dvě proto, abych samostatně a s předstihem řešil trať 323 vedoucí z Ostravy přes Frýdlant nad Ostravicí a Frenštát pod Radhoštěm do Valašského Meziříčí.

## Proč zrovna trať z Ostravy do Valašského Meziříčí?

Od roku 2000 po vzniku samostatných krajů postupně „tlačíme“ správce infrastruktury k obnově, respektive ke zdvoukolejnění této trati a elektrizaci z Vratimova minimálně po Frýdek-Místek, nejlépe až do Frýdlantu nad Ostravicí. Tato trať je jedna z nejsilněji frekventovaných jednokolejných v České republice a vozový park na této lince je velmi zaostalý s minimálním komfortem. Proto kraj na této trati, kde jezdí regionální linka S6, chce nasadit s předstihem moderní nízkopodlažní a klimatizované soupravy push-pull. Vratné soupravy budou do zavedení elektrického provozu, který má být spuštěn v horizontu osmi let,

vozit modernizované motorové lokomotivy řady 750.7. Ty budou vyměněny za stroje elektrické trakce.

## Kdy se tedy mohou cestující z Ostravy směrem na Frýdek a Frýdlant těšit na nové vlaky s komfortem 21. století?

Po vyhlášení výzvy číslo 28 Ministerstvem dopravy v červnu 2017 na program s názvem Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel jsme podali loni v prosinci projektové zadání s názvem MSK 1 na soupravy typu push-pull. Letos 24. července byl projekt odsouhlasen a předpokládáme, že po podpisu smlouvy již nebude nic stát v cestě jeho realizaci. Vše nasvědčuje tomu, že pět vratných souprav nasadíme s šesti modernizovanými motorovými lokomotivami již na konci roku 2020. Celý projekt za 900 milionů korun bude obrovským kvalitativním skokem vpřed včetně toho, že v každé soupravě bude vyhrazen prostor pro třicet jízdnicích kol.

## A co vozidla na obnovu vozidel na dalších tratích?

Ta řešíme projektem MSK 2, kde jsme rovněž chtěli využít finance z evropského projektu OPD II. Jde konkrétně o devět jednopodlažních elektrických jednotek s minimální kapacitou 220 cestujících, které by doplnily dvě patrové záložní jednotky CityElefant. Projektovou žádost jsme podali koncem června na Ministerstvu dopravy a nyní doufáme v její odsouhlasení a určení možnosti čerpání dotačních prostředků. Půjde o vozidla, která budou nasazena na linky R61 a S1 z Opavy přes Ostravu po Český Těšín. Momentálně je však rozpočet z OPD II vyčerpán, takže zvažujeme i jiné formy financování.

## Zmínili jste se zatím o elektrické vozbě, ale co motorové vlaky? Nelze je opomíjet...

Máme v plánu modernizaci devatenácti motorových vozů řad 809 a 810. Jde sice o starší vozidla, ale i tato modernizace se vyplatí. Nové motorové vlaky, které by jezdily dalších až třicet let, již Moravskoslezský kraj podle svého vyjádření nechce. S ohledem na životní prostředí uvažuje o vlacích s alternativními pohony. Například na neelektrizovaných tratích by mohly jezdít soupravy na hybridní vodíkový pohon a řada tratí by měla být ještě dodatečně elektrizována. Do repasovaných motorových vozů řad 809 a 810, které ještě nějakou dobu vydrží do příchodu nové kolejové



Spolupráce mezi ČD a společností KODIS je dlouhodobě na velice dobré úrovni. V dopravním svazu je zapojeno celkem třináct dopravců včetně ČD, které zabezpečují dopravu na 19 tratích a 23 linkách v kraji.





## MIROSLAV KLICH

Po absolvování střední průmyslové školy železniční v Letohradě a absolutoriu Vysoké školy dopravní v Žilině v oboru Provoz a ekonomika železniční dopravy začal v roce 1978 pracovat jako výpravčí na Ostravsku. Později působil jako staniční dispečer nebo vedoucí hospodaření vozy na tehdejší Provozní oddělení ČSD v Ostravě. Od roku 1993 se stal ředitelem bývalého ostravského Obchodně-provozního ředitelství (OPŘ ČD) a v období roků 2004 a 2005 zastával post generálního zástupce Českých drah ve Varšavě. V letech 2006 a 2007 byl zástupcem ředitele Odboru osobní dopravy ČD. Od roku 2008 zastává funkci ředitele Krajského centra osobní dopravy, jež se během roku 2014 transformovalo do Regionálního obchodního centra v Ostravě.

techniky, plánujeme zabudovat wi-fi, nové sedačky, USB zásuvky, audiovizuální systémy a klimatizaci. Každý rok by tak mělo být upraveno pět vozů. Ještě něco málo k wi-fi. Tu máme v regionální dopravě zavedenou na jednotkách RegioPanter směřujících z Ostravy na letiště v Mošnově a v dohledné době plánujeme pokrytí i na CityElefantech, které zabezpečují důležité přepravní vazby v rámci kraje.

### **Regionální železnice nejsou jen vozidla, ale pochopitelně i trať. Co plánujete ve spolupráci se správcem infrastruktury?**

Velmi oceňuji spolupráci s Oblastním ředitelstvím SŽDC v Ostravě, s nímž jsme v těsném kontaktu. Pracuje se například na koridoru v úseku Český Těšín – Karviná a na trati 321 v úseku Ostrava-Svinov – Český Těšín přes Havířov. Nemůžeme se dočkat modernizace železničního uzlu Ostrava a částečného zdvoukolejnění a elektrizace na již zmiňované trati 323. Neméně významná bude i rekonstrukce ze Sedlnice, kde odbočuje trať na letiště v Mošnově, směrem na Štramberk. K trati na letiště v Mošnově, která slouží cestujícím od roku 2015, bych rád podotkl, že po ní vozíme nejen lidi k letadlům, ale i zaměstnance podniků v tamní průmyslové zóně a rádi bychom počet zákazníků ještě navýšili. Navíc má další potenciál v nákladní dopravě, kde by se průmyslový areál měl dočkat kolejového spojení na stávající trať v Mošnově.

### **Jak hodnotíte spolupráci s koordinátorem moravskoslezské dopravní integrace, firmou KODIS?**

Spolupráce mezi ČD a společností KODIS je dlouhodobě na velice dobré úrovni. V dopravním svazu je zapojeno celkem třináct dopravců včetně Českých drah, které zabezpečují dopravu na 19 tratích a 23 linkách i s přesahem do sousedních krajů. V rámci integrace celého Moravskoslezského kraje mohou cestující používat bezkontaktní čipovou kartu nazvanou Odiska, jež umožňuje částečné nahrání In Karty ČD. Chystá se však Odiska druhé generace. Ta kartu propojí se strukturou MÁP, která funguje již na Českých drahách. Tím pádem bude zajištěna interoperabilita Odisky se systémem národního dopravce, tedy systémem osobních i přenosných pokladen. A protože v MHD v Ostravě je možné používat k platbě i bankovní karty, chystáme tuto možnost i u našich nových vozidel.

### **Ve vašem kraji se nachází romantická trať úzkorozchodné dráhy z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy. Jaká je její budoucnost?**

Jde o poslední úzkorozchodnou trať s pravidelnou dopravou u národního dopravce, kde zabezpečujeme dopravu šesti páry vlaků denně. V letní sezoně jezdí navíc jedním párem motorových nebo parních vlaků vedle ČD i společnost Slezské zemské dráhy. Tato trať je sice prodělečná, nicméně kraj její ztrátu hraď a má zájem dopravu zachovat. Osoblahsko je rozvojová rekreační oblast, kde spolek obcí navíc odkoupil od SŽDC nádražní budovy a s tím související zařízení s finančním přispěním Moravskoslezského kraje. Jako první projde revitalizací nádraží ve Slezských Rudolticích, a tak bude tato romantická trať perspektivně zachována. ○

# Soustruh Českých drah zrychlí a zlevní údržbu

ČD se mohou pochlubit novým podúrovňovým soustruhem pro údržbu kol a brzdových kotoučů. Novinka funguje od poloviny září a je instalovaná v hale ve středisku údržby Praha Jih. Unikátní stroj národnímu dopravci umožní výrazně snížit náklady na údržbu o desítky milionů korun.



Josef Holec | Foto: autor

České dráhy ušetří díky modernímu podúrovňovému soustruhu, který pořídily do haly pražského Oblastního centra údržby Jih, desítky milionů korun. Zařízení dokáže naprosto přesně reprofilovat jízdní plochy kol i brzdových kotoučů v mnohem kratší době než stroje, které jsou v tuzemsku doposud používány. Soustruh je tedy v České republice ojedinelý svým provedením i komplexností využití. „Pravidelná úprava jízdní plochy kol, odborně označovaná

jako reprofilace, totiž prodlužuje životnost dvojkolí až na dvojnásobek,“ potvrdil Miroslav Kupec, předseda představenstva a generální ředitel ČD.

Zařízení může obrábět železniční dvojkolí i brzdové kotouče přímo na vozidlech, tedy aniž by se musely tyto komponenty z vozidel odmontovat. Další předností tohoto přístroje je možnost přistavit k údržbě ucelené jednotky bez nutnosti rozpojení, což je výhodné hlavně při údržbě jednotek řad 440, 471, 640, 650, 680 anebo railjetu. Soustruh splňuje podmínky pro údržbu

vozidel do rychlosti 200 km/h. Dodavatelem technologie, respektive zařízení U2000-400D, je německá společnost Hegenscheidt MFD.

## Návratnost za tři a půl roku

Z nového soustruhu budou mít užitek také cestující. Zařízení je umístěné v nově vybudované hale, v níž se České dráhy starají o největší počet osobních vozů a lokomotiv v České republice, a zkrátí potřebnou dobu na údržbu kol z několika dní doslova na několik hodin. „Dosud jsme totiž museli vozidla k reprofilaci kol odesílat z Prahy na jiná pracoviště v různých místech republiky. Vůz nebo jednotka přistavené k údržbě na soustruhu tak budou vyřazeny z provozu na mnohem kratší dobu, a te-

dy také mnohem kratší dobu bude třeba zajišťovat náhradní vozidla. To se projeví v menším počtu náhradních vozů, ve vyšší kvalitě nasazených souprav a v lepším plnění plánovaných řazení. A to ocení především naši cestující,“ vysvětlil Kupec.

Vozidla putovala do opraváren v Přerově, Nymburce nebo Ústí nad Labem a doba, kdy nebyl vůz nasazován do provozu, se běžně protáhla na několik dnů. „Díky prodloužení životnosti dvojkolí a brzdových kotoučů, snížení nákladů na dopravu vozidel do dílen mimo Prahu a větší provozní dostupnosti vozidel při zkrácení času potřebného na tuto údržbu bude zajištěna prostá návratnost celé investice za zhruba tři a půl roku,“ vypočítal nový generální ředitel a předseda představenstva.

## Přesný na setiny milimetru

Moderní stroje přitom umí dvojkolí, případně brzdové kotouče, detailně změřit, namodelovat ideální stav a podle navrženého a operátorem schváleného programu osoustružit na setiny milimetru. Nyní tedy stačí, aby kolejové vozidlo či celá souprava najely nad šachtu se soustruhem, systém si kola nebo brzdové kotouče přesně proměří a obsluha navrhne optimální řešení. Nejmodernější stroj na trhu dokáže například kola dvojkolí podvozků lokomotivy obrobít za hodinu. Operátor celý proces řídí z velínu pod soustruhem a zařízení si automaticky podle potřeby vozidlo přizvedává. Například jednotka Pendolino tedy stroji zabere asi osm hodin. ○

## Drážní úřad informuje



### Osvědčení bezpečnosti

Společnost ČD Cargo úspěšně absolvovala během letních prázdnin proces obnovy získání osvědčení o bezpečnosti dopravce. To je získáváno na základě žádosti dopravce, přičemž je každá žádost konkrétně posuzována, zda žadatel splnil veškeré požadavky dané evropskými i národními právními předpisy. Jedním z těchto požadavků je mimo jiné existence systému zajišťování bezpečného provozování drážní dopravy a účinného systému zajištění, který je používán v případě vzniku mimořádných událostí. Tento důležitý dokument pro dopravce je vydáván na dobu pěti let, dceřiná společnost ČD tak má platné osvědčení zajištěné až do roku 2023. České dráhy obdobný proces absolvovaly již počátkem letošního roku, osvědčení o bezpečnosti je taktéž platné do roku 2023.

### Upozornění

Upozorňujeme úspěšné žadatele o získání licence strojvedoucího, že se tyto licence vydávají v podatelně Drážního úřadu. Podatelna je umístěná v přízemí hned za hlavním vstupem. Provozní doba je od pondělí do čtvrtka mezi 7:30 a 16:00 hodinou, v pátek je otevřeno od 7:30 do 13:30 hodin.



# Oslavy svátku dráhy ve znamení páry

Hned na třech místech republiky se druhý a třetí zářijový víkend odehrály oslavy Regionálního dne železnice. V neděli 9. září je přivítal Trutnov, kam směřoval z Hradce Králové parní vlak v čele s Bulíkem 464.008, a hned dvě akce se uskutečnily o následujícím víkendu. V sobotu 15. září se na svoji pouť vydala Rosnička 464.202 ze Šumperka náročnou horskou tratí do Jeseníku a současně rakouský Hrboun 310.23 přivezl část účastníků českotřebovského dne železnice až z Brna.

Martin Harák | Foto: autor

Po dojezdu zvláštního parního vlaku z Hradce Králové na trutnovské hlavní nádraží začal celodenní program a v tamním depu si návštěvníci mohli prohlédnout nejen vystavená vozidla národního dopravce, ale i speciální drážní vozidla SŽDC. Děti si s rodiči mohli vyzkoušet jízdu na stanovišti malé lokomotivy v obvodu depa a k vidění byla i dětská zahradní železnice. Kdo chtěl, mohl se ještě svézt parním vlakem z Trutnova do Adršpachu. Partnerskou akcí k oslavám na železnici se staly Dny Evropského kulturního dědictví pořádané městem Trutnov. Malí i velcí mohli navštívit Muzeum Podkrkonoší, dělostřeleckou tvrz Stachelberg z roku 1938, kam České dráhy zajistily kyvadlové autobusy, podzemní chodbu v městském parku nebo památník generála Gablenze s krásným výhledem na město i Krkonoše.

Další z řady regionálních Dní železnice se konal v sobotu 15. září v České Třebové v areálu depa. Letos byla spojený s oslavami 170. výročí trati Brno – Česká Třebová. Patrně největší atrakcí se stala rakouská lokomotiva 310.23, přezdívaná Hrboun, která díky ochotě rakouských partnerů zabezpečila vozbu slavnostního parního vlaku z Brna do České Třebové a zpět. Určitě si leckteří nadšenci všimli, že stroj měl na čele ceduli s českým označením 375.007. Šlo o fiktivní číslo, jímž rakouská strana připomněla, že tyto lokomotivy jezdily také na českém území. A kdo chtěl, mohl si v pozdních odpoledních hodinách vyfotit souběžnou jízdu Hrbouna s elektrickou Žehličkou



V České Třebové se zástupci ČD v čele se členem představenstva Michalem Štěpánem setkali s hejtnanem Pardubického kraje Martinem Netolickým (druhý zprava).

111.019, která slavnostní vlak doprovázela v paralelní jízdě z České Třebové do Svitav.

Doprovodný program pro všechny příznivce a milovníky světa na kolejích přinesl mimo jiné možnost prohlídky trenažeru elektrické lokomotivy řady 181 nebo netradiční jízdy

po uzlu Česká Třebová včetně průjezdu kontejnerovým terminálem společnosti Metrans.

## Pára v horách nadchla každého

Pomyslným zlatým hřebem v trojici oslav se pro mnohé stala parní jízda Rosničky ze Šumperka přes Slezský Semmering do Jeseníku. Za nádherného počasí, výborné nálady všech účastníků a vřelého přijetí v Hanušovicích, Branné, Jeseníku a Mikulovicích si mohli účastníci jízdy užívat nejen úžasných pohledů na Jeseníky, ale i lahodného horského vzduchu včetně nezbytných foto zastávek, kdy se zbrojilo vodou nebo křížovalo. V Horní Lipové byla příležitost k návštěvě železničního Muzea Slezského Semmeringu, v Jeseníku návštěvníky odvezl vláček Lázeňáček do centra středověkých slavností, které se konaly na Masarykově náměstí. Jejich program začal už ráno a k vidění byl například rytířský turnaj, jarmark, vystoupení kejklířů a nechyběla ani dobová hudba. ○

## Příbramský regionální den železnice ozdobil Štokr s Kyklopem

Více než dva tisíce lidí navštívily Regionální den železnice, který se uskutečnil o druhé zářijové sobotě ve středočeské Příbrami. České dráhy v připomínce první veřejné jízdy parního vlaku na světě v roce 1825 přichystaly bohatý kulturní program a navíc z Prahy vypravily speciální parní vlak tažený lokomotivou 556.0506. Na pravidelný Cyklovlak Brdy byla ten den nasazena i souprava retro Ostravanu s motorovou lokomotivou T 499.0002.

„Přijel jsem z Prahy s rodiči jen tak, na výlet. Od sud chceme odjet ještě do hutí. Moc jsem se sem těšil,“ prohlásil osmiletý Adámek Konečný. S rodiči po výstupu ze speciálu taženého Štokrem přestoupil do Huťského expresu. Ten celkem pětkrát během dne zavezl zájemce ze zdejšího nádraží na historickou vlečku k areálu kovohutí. Souprava tvořila dvojice lokomotiv řady T 212.0 a vozy řad Ds a Ce.

V čele s parní lokomotivou 556.0506 a historickými vozy řady Bam jel speciál z pražského Smíchova přes Beroun do Zdic a dále do Příbrami

a Březnice. Souprava poté celkem třikrát projela mezi Příbrami a Březnicí a odpoledne se vrátila zpět do metropole. Na pravidelný vlak Cyklo Brdy z Prahy hl. n. byla k příležitosti regionálního dne železnice nasazena retro souprava sestavená z vozů Ostravanu (vozy řad Aa, ABa, BDa a Ba) vedená strojem T 499.0002, přezdívaným Kyklop. Ještě před odpolední cestou zpět do Prahy tento vlak



mimořádně vyrazil z Příbrami do Jinců a zpět. V provozu byla i zvláštní retro linka Podbrdského minibusu, která spojila Příbram, Podlesí a Březové Hory a umožnila návštěvu zdejšího pivovaru.

O zábavu nebyla nouze ani na nádraží. Návštěvníci ocenili především jízdu na historické šlapací drezině a nahlédli na pracoviště řízení provozu. O hudební doprovod se postaraly hudební skupiny V Original a Pe & Pe. Na své si přišly i děti. Zejména jim totiž bylo určeno promítání v kinovoze ČD. „Program byl bohatý, den se skutečně vydařil,“ zhodnotil na závěr Jakub Goliáš, ředitel Regionálního obchodního centra Praha s tím, že technika národního dopravce byla ve stejný den k vidění i na Dnu Pražské integrované dopravy v Čelákovcích a o týden později na Regionálním dni železnice v Praze. Mezi smíchovským nádražím a Uhřetěvesí například jezdily speciální vlaky, zpřístupněna byla také vlečka Metrans. Oslavy svátku vyvrcholí 22. září Národním dnem železnice v Českých Budějovicích. (hol)

# RegioSpidery na Vysočině už mají wi-fi

Cestující v moderních motorových vozech RegioSpider jezdících na Vysočině mohou od konce srpna nově využívat připojení k internetu prostřednictvím palubní wi-fi sítě. Dostupnost internetu ve vozech ČD byla zajištěna na základě objednávky Kraje Vysočina, který regionální osobní dopravu financuje.

Martin Harák | Foto: autor

Všechny motorové řady 841 typu Stadler RS 1 švýcarské proveniencí byly nedávno vybaveny bezdrátovou technologií wi-fi. Jde o výrazné zvýšení komfortu pro zákazníky národního dopravy na vlakových spojích zajišťovaných v rámci postupně zaváděného systému pod názvem Veřejná doprava Vysočiny. Vlastní instalaci moderní technologie pak uskutečnili pracovníci dceřiné společnosti Českých drah Dílny pro opravu vozidel (DPOV) ze závodu v Nymburce.



## Montáž za dva týdny

Třináctka vysočinských Stadlerů deponovaných ve Středisku údržby Oblastního centra údržby (OCÚ) Východ v Havlíčkově Brodě byla díky kooperaci zaměstnanců dceřiné společ-

nosti DPOV a Odboru informatiky ČD vybavena během pouhých dvou týdnů kompletním zařízením na distribuci internetu ve vozidlech. Samotné montáži předcházela proces schvalování, kdy bylo vydáno rozhodnutí Drážního úřadu s povolením na instalaci a šíření wi-fi signálu u vozidel řady 841. Podle vedoucího havlíčkobrodského Střediska údržby (OCÚ Východ) Jaroslava Prchala společnost ČD Telematika zajistila SIM karty do routerů a DPOV zabezpečila elektromontéry, kteří se postarali o základní montáž kabeláže a vlastní zástavbu routerů včetně koncového odzkoušení celého zařízení.

„Vlastní instalace do vozidel započala 17. srpna, kdy se současně uskutečnil schvalovací proces za účasti všech zúčastněných odborů Českých drah, DPOV a OCÚ Východ. Byly přezkoušeny všechny funkce zařízení po montáži za jízdy na trati Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou a zpět s výborným výsledkem. Jediným úskalím se stal havlíčkobrodský tunel směrem na Brno, kde bohužel není žádný signál, takže ani tam wi-fi nefungovala. První motorový vůz technici upravovali celý den, další vozidla stihli připravit v počtu dvou kusů denně,“ popsal průběh prací Jaroslav Prchal.

## Stadlery po celé Vysočině

Z celkového počtu třinácti „vysočinských“ Stadlerů je jedenáct zařazeno v pravidelném turnusu a dva vozy slouží jako záložní, takže odstávka jednotlivých vozidel nečinila žádné zvláštní problémy. Zajímavostí pro cestující, ale i posádky vlaku je signalizace funkčnosti přenosu signálu přímo v interiéru velkoprostorového oddílu. Dvě „ledky“ svítící zeleně oznamují, že je vše funkční. Pokud se však rozsvítí dolní dioda červeně, znamená to, že internet nejde, pokud horní, tak jde o chybu v routeru, tedy i v celém systému. V tom případě je nutné sjednat nápravu odbornou opravou. Výrobce nicméně žádné speciální závady nepředpokládá.

Motorové vozy řady 841 vybavené moderní technologií jezdí prakticky po celé Vysočině, potkat je lze třeba na ose Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Jihlava – Slavonice, resp. Horní Cerekev – Pelhřimov nebo Počátky-Žirovnice, ale také například na lokálkách z Havlíčkova Brodu do Humpolce či z Křižanova do Studence. ○



## Řešení pro města a obce od ČD - Telematiky patří mezi špičku

Doprava a hlavně parkování se drží mezi nejdůležitějšími komunálními tématy. Stále častější je regulace a zpoplatnění, což se ale nemá obrátit proti místním ani proti motorizovaným návštěvníkům. Východisko nabízí varianty konceptu chytrého parkování, jehož předním dodavatelem je dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika.

Řešení lepšího parkování nabízené ČD - Telematikou aktuálně zvolilo Brno, kam firma dodá 120 inteligentních parkomatů. „Doprava a parkování jsou pro obce klíčové. Jsme přesvědčení, že segment chytrých řešení pro parkování výrazně poroste,“ uvedl Peter Hudák z ČD - Telematiky. Automaty budou připojeny na dohledové centrum dispečinku Brněnských komunikací. Pětiletý projekt Systém organizace a bezpečnosti dopravy města Brna počítá až s 600 kusy těchto přístrojů. ČD - Telematika projekt koordinuje, zajišťuje montáž a servis.

V Českých Budějovicích nainstalovala ČD - Telematika 71 moderních parkomatů jako součást

inteligentního systému dopravní obsluhy. Jsou napojené na Dohledové centrum, což umožní řešit závadu online nebo vyslat techniky. Plzeň zvyšuje bezpečnost silničního provozu. V šesti ulicích bude instalováno zařízení pro úsekové měření rychlosti s možností vyhledávání odcizených vozidel. Projekt Bezpečný Středočeský kraj je zaměřený na zvýšení bezpečnosti provozu a prevenci obecné kriminality. V obou projektech je ČD - Telematika významným subdodavatelem.

### P+R fenomén doby


KORDIS JMK, koordinátor Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, s městem Blansko zlepšují informovanost o možnosti zaparkovat na parkovišti P+R u zdejšího nádraží. Základem je infosystém od ČD - Telematiky. Díky němu bude znát aktuální stav obsazenosti provozovatel i motoristé a ti již nebudou hledat místo projížděním mezi parkujícími auty.

Obsluha významné místní firmy může zatěžovat dopravu v obci. Zdravou symbiózu ukazuje výrobní centrum CS Beton ve Velkých Žernosekách vybavené chytrým parkovištěm s vyvolávacím systémem včetně detekce dle SPZ. Technologii dodává ČD - Telematika prostřednictvím TETRONIK, Terezín. Řešení zvýší plynulost odbavování v areálu firmy a pomůže i dopravě ve Velkých Žernosekách.

ČD - Telematika koncept Chytrých řešení pro města a obce postupně rozšiřuje. Kromě Dopravy, kam patří parkování, se věnuje i dalším základním oblastem – Bezpečnosti, Informacím, Životnímu prostředí a Budovám. Připravená řešení se počítají na desítky a jejich počet roste. (red)



# Banány: elegantní krásky v čelech rychlíků



Pořízeny byly především jako náhrada za výkonově už nedostačující Bobiny řady 140 (E 499.0), respektive za následnou řadu 141 (E 499.1) a také pro tažení těžkých rychlíků mezi Prahou, Ostravskem, Žilinou a východním Slovenskem. Tehdejší Československé dráhy se v roce 1978 rozhodly zakoupit celkem sedmadvacet stejnosměrných elektrických strojů původní řady E 499.2. Lokomotivy, později přecíslované řadou 150, byly vlastně stejnosměrnou verzí dvousystémových strojů řady 350 z poloviny sedmdesátých let.



Střídání generací v lokomotivním depu Praha-střed v roce 1978

Martin Žabka, Martin Harák | Foto: autoři, Jaromír Kozinka, archiv ČD

Původně byly Dvojky nebo také Banány, jak se strojům přezdívalo buď podle číselné řady, nebo jejich původního žlutozeleného nátěru, deponovány v tehdejší Lokoděpu Praha-střed, v posledních letech mají svou domovskou deponii v Bohumíně. Od jejich pořízení uplynulo čtyřicet let, přesto jsou stále platným pomocníkem a mají pevné místo ve vozidlovém parku Českých drah.

### Stroj pro rychlíky na Slovensko

Federální ministerstvo dopravy ČSSR zadalo ve Škodových závodech v Plzni v roce 1975 požadavek na výrobu sedmadvaceti elektrických lokomotiv původní řady E 499.2 pro rychlíkovou dopravu na hlavním tahu mezi Prahou, Ostravou a Košicemi, respektive Čiernou nad Tisou a Čopem. Přestože se při jejich výrobě uplatnila řada nových konstrukčních prvků, byly stroje vybaveny ještě odporovou regulací výkonu.

Při konstrukci lokomotiv řady E 499.2 se ve velké míře vycházelo z podobných, leč dvousystémových lokomotiv původního označení ES 499.0 (dnes řada 350), které byly vyrobeny



Foto: Wikipedia a archiv ČD

v letech 1973 až 1975 v počtu dvaceti kusů. Banány či Dvojky, jak se řadě E 499.2 podle názvu konstrukční skupiny přezdívalo, převzaly po Gorilách řady 350 téměř shodnou podobu skříně včetně nápaditého designu čelních partií. Liší se pouze detaily jako mříže ventilátorů



Jeden z bohumínských Banánů, zastupující jednotku Pendolino u Vysokých Tater. Snímek byl pořízen nedlouho po nehodě u Studénky v roce 2015, kdy na cca 6 týdnů byly vlaky SC z Prahy do Košice vedeny mimořádně klasickou soupravou.



chlazení či prvky elektrické výzbroje na střeše. Nejpatrnější rozdíl ale najdeme ve strojovně, kde je u řady E 499.2 zařízení potřebné pouze pro provoz na stejnosměrném systému.

V době vzniku těchto lokomotiv byla tehdejšími normami striktně vymezena barevná provedení hnacích vozidel, která vcelku logicky rozlišovala u elektrické trakce napájecí systémy. Základní zelené nátěry měly lokomotivy stejnosměrné, červenou střídavé a modrou dvousystémové. Banány měly spodní část lokomotivní skříně tmavě zelenou, jež na dálku dávala jasně najevo, že jde o lokomotivu určenou pro systém s napájením 3 000 V stejnosměrných. Horní část skříně pak byla krémová, střecha a podvozky šedé.

### Zaměřily hlavně na Slovensko

Všech sedmadvacet lokomotiv bylo vyrobeno v roce 1978 a vzhledem ke svému určení pro vozbu rychlíků mezi Prahou a východním Slovenskem byly všechny od konce června do začátku října dodány do tehdejšího Lokomotivního depa Praha-střed. Nasazeny byly především do oběhů místo lokomotiv řady E 499.0 a E 499.1, takzvaných Bobin. Většina výkonů byla rozdělena do dvou skupin. První skupina vozila rychlíky mezi Prahou a Přerovem a druhá zajišťovala dálkové výkony do Košic a Michaľan. Navíc Banány vozily mezinárodní rychlík Dukla až do ukrajinského Čopu, čímž na jeden zátah překonaly vzdálenost 784 kilometrů. Jednalo se o historicky také nejdelší výkon této řady. Typické byly i doplňkové výkony na osobních vlacích do Berouna, kde stroje E 499.2 vedly původní patrové jednotky Bpjo v tehdy ještě tmavozeleném nátěru. Potřebě adekvátních hnacích vozidel pro vedení těžkých mezinárodních rychlíků odpovídaly také jejich kilometrické



proběhy, které se pohybovaly od samého počátku okolo 900 km denně.

V osmdesátých letech se provozní nasazení našich v té době nejvýkonnějších stejnosměrných lokomotiv nijak zásadně neměnilo. Až v druhé polovině 80. let, kdy monopol na jejich vozbu držela trať z Prahy na Přerov a dále na Slovensko, začaly lokomotivy vozit také po jednom páru rychlíků do Kutné Hory, Letohradu, Děčína a Benešova u Prahy. Dalším ze vzdálených míst, kam stroje zajížděly, se stal po dokončení elektrizace východoslovenský Trebišov. V některých obdobích se Banány dostaly až do Bánovců nad Ondavou, kde probíhal přepřah rychlíků směrem Humenné. Na Slovensku se také hned po třech letech provozu odehrála tragická nehoda stroje E 499.2017. Ten najel 29. ledna 1981 v Markušovicích s rychlíkem R 128 při rychlosti 97 km/h do konce stojícího nákladního vlaku. Rozsah poškození byl tak obrovský, že lokomotiva musela být zrušena.

### Přeznačení řady a jiné barvy

Po roce 1983, kdy se měnilo barevné provedení lokomotiv v souvislosti se zvýšením bezpečnosti, byl na lokomotivy E 499.2, při zachování původního barevného schématu, doplňován třicet centimetrů široký oranžový pruh na čela. V takovém retro nátěru je v současnosti proveden stroj 151.023, který bývá v provozu mezi Prahou a Žilinou. V roce 1988 došlo k administrativnímu přeznačování hnacích vozidel pod-



Přelom tisíciletí byl u řady 150 a 151 ve znamení návratu k původnímu barevnému schématu i příchodu prvních reklamních lokomotiv. První, a v očích mnoha železničních fandů dodnes nepřekonaný, byl nátěr z roku 2002 a odkazoval na jeden z produktů firmy ČEZ. V dubnu 2007 jej nahradil nový polep propagující služby Českých drah.

le nového mezinárodního systému a Banány či Dvojky obdržely novou řadu 150. Stejně tak vstoupila v platnost nová norma upravující vnější vzhled vozidel, kdy pro stejnosměrné elektrické lokomotivy byl zaveden celoskříňový zelený nátěr, doplněný šedesát centimetrů širokým žlutým pruhem podél celé skříně.

Na počátku devadesátých let se definitivně rozhodlo o výstavbě prvního tranzitního koridoru mezi Prahou a Českou Třebovou, jehož stavba začala v roce 1993 s výhledem na dokončení do roku 2000. Na nové trati byla plánována rychlost až 160 km/h, s čímž vyvstala potřeba hnacích vozidel schopných provozu touto rychlostí. Bylo proto rozhodnuto o zrychlení strojů řady 150 změnou převodového poměru tak, aby se dosavadní konstrukční rychlost 140 km/h zvýšila o 20 kilometrů za hodinu. Prvním takto upraveným strojem byl 150.020. Po modernizaci provedené v ŽOS Vrútky, kam byla do rozdělení Československé republiky soustředěna údržba elektrických lokomotiv, vyjel v roce 1992 označen novou řadou 151. V letech 1994 až 2002 bylo v plzeňské Škodovce podobně upraveno dalších dvanáct lokomotiv. Zásadní změnou oproti původní řadě E 499.2, respektive 150 byla změna převodového poměru, která pomohla vyšší maximální rychlosti. Stroje dostaly navíc nová čelní okna s bezpečnostními skly a vlakový zabezpečovač LS 90. Nahrazeny byly také oba pístové kompresory jedním šroubovým. Počínaje osmým modernizovaným strojem byly dosazovány také zcela nové převodovky.

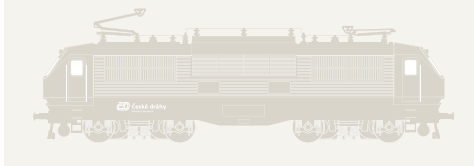
V devadesátých letech se Banány začaly nově objevovat také na rychlících z Prahy do Chomutova přes Ústí nad Labem, ale i na trase Praha – Hradec Králové, resp. Staré Město u Uherského Hradiště. Po rozdělení Československa v roce 1993 zůstalo všech šestadvacet



Staniště lokomotiv řady 150 bylo oproti lokomotivám první generace po stránce ergonomie velkým krokem vpřed.

## ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Hmotnost	82,4 t
Délka přes nárazníky	16 740 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trvalý výkon	4 000 kW
Maximální rychlost	140 km/h
	(řada 151 – 160 km/h)



lokomotiv i nadále ve svém domovském depu pod pražským vrchem Vítkov. Značně omezujícím hendikepem nemodernizovaných strojů řady 150 začala být v devadesátých letech jejich nová maximální rychlost 120 km/h, která vstoupila v platnost po vydání nové vyhlášky Drážním úřadem. Bylo to kvůli nedostatečnému brzdnému účinku. Lokomotivy tak na tranzitním koridoru zásadně prodlužovaly jízdní doby, a proto byly nejprve nasazovány přednostně na výkony na jiné trati. Alespoň částečné řešení přišlo v roce 2007, kdy České dráhy přistoupily k jejich rekonstrukci dosazením nového vlakového zabezpečovače, úpravě funkce elektrodynamické brzdy a několika dalším úpravám, které opět umožnily jejich provoz rychlostí 140 km/h, čímž se částečně vrátily znovu na své původní působiště – první tranzitní koridor. Do roku 2010 tak byly upra-



veny všechny zbývající lokomotivy řady 150, přičemž jako první byl takto modernizován stroj 150.025. Ten, stejně všechny ostatní Banány, obdržel pro odlišení od původní řady o 200 vyšší inventární čísla, tedy 150.225.

## Do Vršovic a Bohumína

V roce 2000, po více než dvaceti letech v provozu, se v souvislosti s uzavřením depa Praha Masarykovo nádraží (dříve Praha-střed) uskutečnila historicky první redislokace řady 150, která našla svůj nový domov v pražském depu Vršovice. V následujícím období vzniklo několik velmi zajímavých pestrobarevných reklamních nátěrů, které se postupně vystřídal na lokomotivách 151.001, 014 a 019. Jako první dělala 151.001 od roku 2002 reklamu společnosti ČEZ, naopak jako poslední dojezdila v roce 2016 lokomotiva 151.019 v jiném reklamním kabátě pro stejnou firmu. V roce 2008 nastal další a snad již poslední nucený úbytek ve flotile těchto oblíbených strojů, když 8. srpna ve Studénce plně rozjetý EC 108 Comenius narazil v čele se strojem 151.018 do zříčené nově budované mostní konstrukce silnice z Bílovce do Příboru. Ta se na trať zhroutil jen několik vteřin před jeho průjezdem. Z lokomotivy zbylo jen zohýbané torzo, které bylo následně sešrotováno a jako náhrada za chybějící stroj byla modernizována lokomotiva čísla 023 na řadu 151.

Po roce 2010 začaly být dodávány do depa Praha-Vršovice nové škodovácké lokomotivy řady 380, které se jen velmi nesměle s ohledem na řadu problémů začaly uplatňovat v čele dálkových vlaků, kde doposud sloužily také stroje řady 151. Ty byly koncem roku 2013 převedeny z Prahy do Bohumína, čímž se také změnila řada jejich výkonů. V roce 2015 pak následovaly další přesuny strojů řady 150.2 z Prahy, a to nejen do Bohumína, ale nově také do provozní jednotky Olomouc. V Praze tak od té doby zůstaly poslední čtyři Dvojky, které vozí rychlíky a spěšné vlaky mezi Prahou, Děčínem a Kadaní. Ostatní lokomotivy mají domov na Moravě, kde slouží nejen v rychlíkové dopravě, ale mezi obraty rychlíků vozí též například několik párů osobních vlaků mezi Žilinou a Liptovským Mikulášem. Přestože v letošním roce tyto stále elegantní krasavice oslaví čtyřicátiny, jsou stále plnohodnotnou součástí vozidlového parku Českých drah a čekají je ještě stovky tisíc ujetých kilometrů. ○





## Cestování vylepší čtyři desítky vozů od ÖBB

České dráhy během léta pořídily 41 ojetých osobních vozů druhé třídy řady Bmz, které jsou po menších úpravách v DPOV, dceřiné společnosti ČD, respektive po provedení vyvazovací opravy, postupně nasazovány do provozu. Starší vozidla splňují všechny požadavky současného moderního cestování – mají klimatizovaný interiér či vakuové toalety, dosáhnout mohou rychlosti až 200 km/h. Jejich pořízení přišlo přibližně na 356 milionů korun a posílí řadu vnitrostátních i mezistátních rychlíků a vlaků vyšší kvality. Během roku 2019 u nich bude dosazena wi-fi.

Martin Harák | Foto: autor

Rakouské spolkové dráhy ÖBB postupně nahrazují svůj vozidlový park novými jednotkami. Díky tomu se ke konci roku 2017 objevila nabídka na odkup jednačtyřiceti vozů. „Projevili jsme o vozy zájem, výhodná koupě to byla nejen s ohledem na cenu. Jsou to vozy kvalitní a klimatizované. Smlouva byla podepsána na konci letošního června,“ přiblížil cestu k pořízení vagonů ředitel Odboru obchodu osobní dopravy Českých drah Jiří Jeřeta.

Nové vozy budou deponovány v Praze a Bohumíně a České dráhy počítají s jejich průběžným nasazováním na rychlíky a vlaky vyšší kvality nejen z Prahy na Ostrovsko, ale i z Prahy do Českých Budějovic nebo do Děčína. Před nasazením do provozu všechny vozy ještě čekají v nymburském a přerovském závodě dceřiné společnosti DPOV pečlivé revize a kontroly. Kromě toho musí devět určených vozů projít takzvanou PVY neboli vyvazovací opravou. Zprovozněné vozy budou pro národní dopravce významnou pomocí pro zvládnutí trvale se zvyšujícího zájmu o cestování vlaky ČD, který se dále projevuje i po zavedení nových státních slev od 1. 9. 2018.

### Většina prací v režii DPOV

Předseda představenstva DPOV Roman Kott upřesnil, že současný nákup vozidel od rakouského národního dopravce se skládá z 35 vozů

řady Bmz<sup>232</sup> a šesti vozů Bmz<sup>225</sup>. První konvoj v počtu patnácti vozidel řady Bmz<sup>232</sup> dorazil do České republiky 14. srpna, z čehož osm vozidel směřovalo do Provozního střediska oprav v Nymburce, čtyři pak do zkušebny Střediska údržby v Bohumíně. Tu provozuje mateřská společnost České dráhy. Zbývající vagony pak zamířily na vyvazovací opravu.

Další vozy z nasmlouvaného kontraktu dorazily do republiky o několik dní později. Na zkušebnu v Bohumíně směřovaly všechny vozy, které se zprovozňují v Provozním

středisku v Přerově, neboť tam, na rozdíl od Nymburka, není k dispozici zkušebna elektrických veličin. Po odzkoušení v Bohumíně se vrátily do Přerova, kde podobně jako v nymburském závodě projdou vážením, technickou kontrolou, elektrovizí, otestováním stavu ložisek dvojkolí, kompletní výměnou vnitřních a částečně externích popisů a zároveň dostanou nápisy v češtině. „V rámci ‚elektro‘ zkušebny se prověří všechny funkce vozidel, což jsou například centrální zdroje energie, klimatizace, osvětlení či správná funkce otevírání a zavírání vstupních dveří,“ dodal ředitel PSO Nymburk Leoš Ehl.

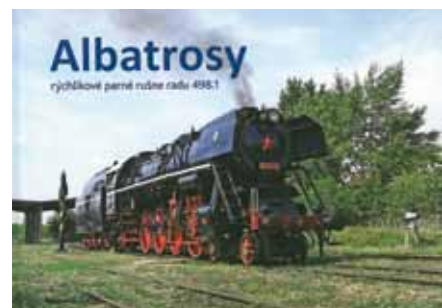
### Korporátní nátěr postupně

V první fázi budou vozy, až na několik výjimek zcela posprejované kusů, po nezbytné revizi hned zařazovány do pravidelného provozu, byť v původním šedo-červeném nátěru ÖBB, avšak již s logem ČD. Nicméně jak jen to půjde, budou v původních nátěrech ještě letos staženy z provozu a v nymburském závodě DPOV nalakovány do korporátního nátěru Českých drah. „V Nymburce máme moderní lakovnu, kde zhruba do týdne od přistavení kompletně připravíme a nalakujeme jeden vagon. Chce to hodně práce, neboť v případě provedení nátěru v rozsahu LAK I musíme vozovou skříň kompletně zbavit starého laku, vykytovat a nalakovat několika vrstvami nového. Výsledek ale stojí za to. Nátěr je kvalitní a trvanlivý,“ vysvětlil Leoš Ehl. Vozy budou do konce roku 2019 postupně vybaveny ještě technologií wi-fi a zároveň se během čtyř až pěti let plánuje i výměna původních rakouských centrálních zdrojů energie (CZE) za nové. ○



# Knižní novinky

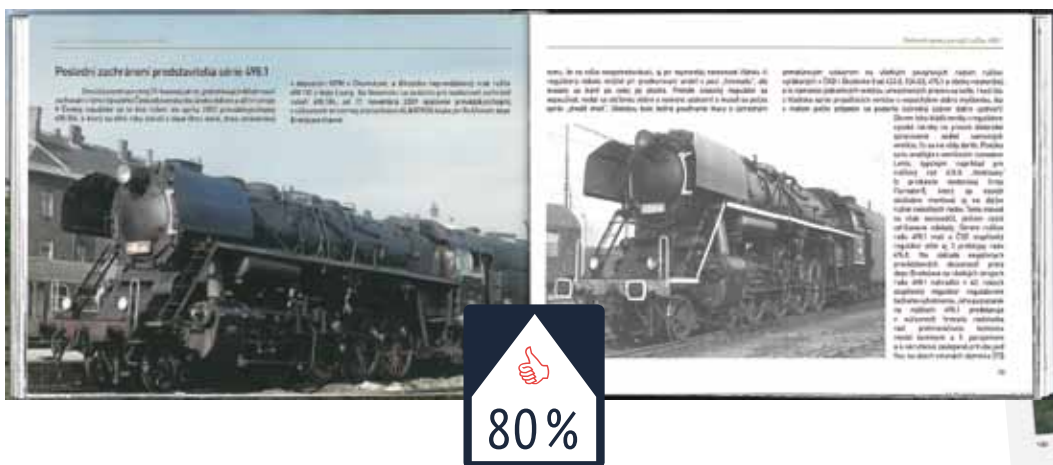
Prinášíme přehled dalších tipů knižních novinek se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace z pera našeho redaktora Martina Haráka.



## Albatrosy rychlíkové parné rušne radu 498.1

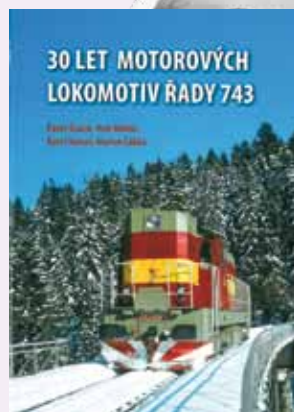
Na začátku léta vyšla vlastním nákladem bratislavského Albatros klubu zajímavá publikace podélného formátu s lakonickým názvem „Albatrosy“ a podtitulem rychlíkové lokomotivy řady 498.1. Kniha vzešla z autorského kolektivu, který se skládá z členů Albatros klubu. Cenné poznatky a fotografie dodala také řada českých osobností, mezi kterými nechybí například Miroslav Petr, Ondřej Řepka nebo Jiří Kulhánek. Celkem 161 stran vázané knihy je doplněno celou řadou černobílých, ale i barevných fotografií. Dílo obsahuje dvacet kapitol s názvy jako Nový směr v konstrukci loko-

motiv ze Škodovky, Rychlostní rekord, Barevné řešení lokomotivní řady 498.1 nebo Generální oprava stroje 498.104. Poslední část knihy je věnována právě postupné opravě lokomotivy 498.104, která zůstala pojízdným historickým exponátem na Slovensku. Parní lokomotivy, přezdívané jako Albatros, opatřené řadou 498.1, vznikly v plzeňských Škodových závodech (tehdy V. I. Lenina) v letech 1954 až 1955 v počtu pouhých patnácti kusů. Knihu, která je publikována ve slovenském jazyce, lze zakoupit v České republice v obchodě Pragomodel v Klimentské ulici v Praze za 650 Kč.



## 30 let motorových lokomotiv řady 743

V době vrcholícího letošního parného léta byla v Kořenově slavnostně pokřtěna první kniha z dopravního vydavatelství Martina Žabky, která se věnuje historii a současnosti mohutných dieselelektrických lokomotiv řady 743, slangově zvaných Elektronik. Autorský kolektiv ve složení Pavel Šturm, Petr Möller, Karel Hanuš a Martin Žabka přiblížil všem nadšencům do železniční techniky třicetiletý příběh strojů této řady. U této ojedinělé desetikusové řady dieselelektrických lokomotiv byl zcela poprvé použit v sériové výrobě elektronický regulátor vznětového motoru, díky kterému dostala lokomotiva svoji přezdívku. Výjimečné nasazení těchto strojů bylo i na naší nejstrmější železnici vedoucí z Tanvaldu do Harrachova, kde na této horské trati vozily nejen nákladní, ale i osobní vlaky. Publikace o 128 stranách formátu A4 je vybavena více než dvěma stovkami černobílých a barevných fotografií, ale také faksimile protokolů či sešitových jízdních řádů. U knihy je určena prodejní cena 329 Kč a lze ji například zakoupit v knihkupectví Corona v Hybernském centru, naproti pražskému Masarykovu nádraží.





# Stern & Hafferl-Bahnen 1976–1992

Vídeňské nakladatelství Bahnmedien vydalo v půlce léta fotografickou publikaci o malodráhách rakouské společnosti Stern & Hafferl. Autor Werner Hardmeier, který je prezidentem švýcarské společnosti SGE (Schweizerischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte), představuje poprvé v ucelené verzi kolekci svých ojedinělých barevných fotografií z let 1976 až 1992. Kniha je dostupná i pro mnohé české čtenáře, kteří dokonale neovládají němčinu, neboť základem 142 stránkové knihy jsou celostránkové záběry s krátkými popisky. Autor se věnuje vozidlům všech drah společnosti, a to i velmi kuriózním. Jmenovitě síti Linzer Lokalbahn jezdící na rozchodu 1 435 mm z Lince do Neumarkt Kallhamu, respektive Peuerbachu, úzkorozchodným tramvajím v Gmundenu a navazující dráze o rozchodu 1 000 mm Gmunden – Vorchdorf, ale také místním drahám standardního rozchodu Lambach – Haag am Hausruck, Lambach – Vorchdorf-Eggenberg a Vöcklamarkt – Attersee. Vázanou publikaci lze pořídit či objednat v knihkupectví Corona v Hybernské ulici v Praze.



## Železnice v srdci Evropy – 100 let našich drah

Na začátku října vychází v brněnském vydavatelství CPress bohatě ilustrovaná publikace autorů Josefa Schröttera a Bohuslava Fultnera, která se věnuje stoleté historii železniční dopravy v samostatném Československu. Kulaté výročí založení samostatného státu Čechů a Slováků bylo pochopitelně spojeno se vznikem státních drah, které hrály důležitou roli v rozvoji a industrializaci nově vzniklé republiky. Výpravná kniha o 172 stranách je určena pro širokou veřejnost, a stává se tak průvodcem stoletou historií naší železnice od jejích počátků až do dnešních dnů. Publikace je rozdělena do kapitol, které se věnují například počátkům motorizace u ČSD, druhé světové válce, ale i vývoji lokomotiv a legendárním vlakům. Čtenáři se například dozvědí, jak se v průběhu doby měnily stejnokroje, jak se vyvíjelo řízení železnice, vznikaly nové železniční uzly a seznámí se i s železničářskou terminologií. To vše je doplněno řadou technických zajímavostí. Kouzlo knihy podtrhují stovky ojedinělých ilustrací Bohuslava Fultnera a řada dobových i současných fotografií. Publikaci lze pořídit za 399 Kč v běžných knihkupectvích.



# Po Jizerskohorské železnici až do Szklarske Poręby

Malebné prostredí Jizerských hor a Libereckého kraje má své nezaměnitelné kouzlo. Když k tomu přidáte návštěvu Ještědu nebo vyhlášeného polského letoviska Szklarska Poręba, čeká na vás krásný výlet. Využít navíc můžete Jizerskohorské železnice, což je název projektu ČD, který představuje moderní bezbariérovou dopravu s klimatizovanými německými motorovými vozy RegioSpider.

Martin Harák | Foto: Luděk Čada, autor

Jizerskohorská železnice se vlastně dělí na dvě části a podle toho jsou vytištěny i vlakové průvodce s jízdními řády. Severní větev vede z Liberce do Frýdlantského výběžku, východní, turisticky velmi využívaná, přes Jablonec nad Nisou, Tanvald a Kořenov do Harrachova, potažmo polské Szklarske Poręby. Já si vybírám právě tu na Harrachov, která překonává velké převýšení. Moje cesta začíná v Liberci na železničním nádraží, jehož výpravní budova pochází z roku 1859, kdy byla zahájena železniční doprava do Pardubic a německé Žitavy (Zittau). První velkou rekonstrukcí prošlo nádraží ještě před otevřením tratě do České Lípy roku 1900, druhá zásadní rekonstrukce následovala v letech 2009 až 2011. Liberec je velkou železniční křižovatkou, kde se setkávají rychlíky od Pardubic a Děčína s řadou regionálních spojů včetně přeshraničních spojů do Německa.

## Tramvaje dvou rozchodů

Hned před nádražní budovou je nástupní zastávka tramvajové linky číslo 3, která v pravidelných intervalech míří do okrajové části Horní Hanychov. Původně šlo o trať na rozchodu 1 000mm, která ale byla v nedávných letech přestavěna na standardní rozchod 1 435mm. Liberecká městská tramvaj, spojující Lidové sady, centrum města a zmiňovaný Hanychov, je tedy kompletně provozována na standardním rozchodu, meziměstská linka 5, respektive 11, která směřuje z Liberce do Vratislavic nad Nisou nebo Jablonce nad Nisou, jezdí na „úzkém“. Aby se tramvaje mohly v Liberci potkávat a pohybovat se po společné trati, je úsek od konečné Viaduktu nedaleko nádraží až po dopravní terminál Fügnerova postaven jako tříkolejný. Troje koleje jsou navíc postaveny až do smyčky Lidové sady, kam příležitostně jezdí historické úzkorozchodné tramvaje pod patronací libereckého Boveraclubu. Nadšence do městské dopravy určitě zaujme, že tramvajové vozy jsou označené na čelech buď číslicí 1 000, nebo 1 435mm – to podle toho na jakém rozchodu jsou provozovány.



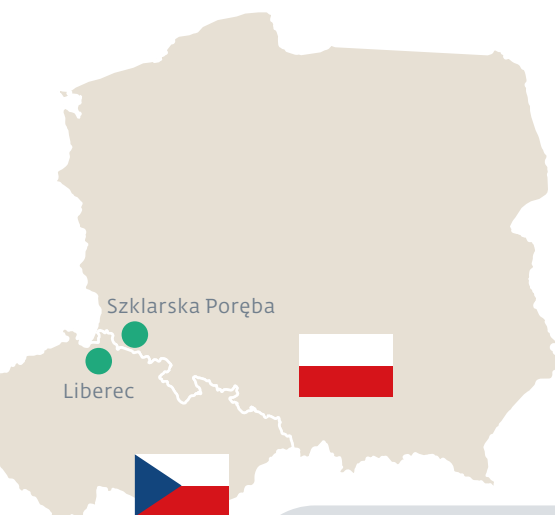
Szklarska Poręba



Pohled na točnu kořenovského depozitáře historických vozidel, kde se právě chystají umístit na koleje historickou švýcarskou soupravu systému Rowan.

Tramvaj mě asi po dvaceti minutách stoupání přiváží na smyčku Horní Hanychov na úpatí Ještědu. Vydávám se lehkým stoupáním asi kilometr dlouhou lesní cestou k dolní stanici visuté lanové dráhy na Ještěd, mimochodem jediné v „režii“ ČD. Nedaleko dolní stanice Liberec Horní Hanychov se nachází zmodernizovaný lyžařský areál s novým skokanským můstkem, kde se v roce 2009 konalo mistrovství světa v klasickém lyžování. Přednost má ale lano-

vá dráha – je jednou z nejzajímavějších atrakcí Libereckého kraje. Má přesně stanovený jízdní řád, ale když je plno, jezdí se takřka na otočku, aby lidé dlouho nestáli ve frontě. Mezi zájemci o svezení slyším hodně polštinu i němčinu. Není divu, obě sousední země jsou od Liberce vzdálené, coby kamenem dohodil. Samotná jízda lanovkou, jejíž trasa měří něco přes kilometr, trvá jen pár minut a kabina musí překonat takřka čtyři sta výškových metrů. Samot-



do Szklarské Poręby. Souprava dvou spojených RegioSpiderů se vzápětí svižně rozjíždí po zmodernizované trati Liberec – Tanvald. Částečně vede paralelně s úzkorozchodnou tramvajovou dráhou o rozchodu 1 000 mm, spojující krajské město se sousedním Jabloncem. Tramvaje mají nepoměrně více zastávek a jezdí mezi Vratislavicemi nad Nisou a Libercem úplně jinou částí aglomerace. Vlak tak plní roli expresního vlakového spojení a řada zastávek je pouze na znamení. Jízda mezi oběma nejvýznamnějšími městy Libereckého kraje netrvá více než dvacet minut. Po čtvrt hodině už přijíždíme do dřívější stanice Jablonec nad Nisou dolní nádraží. Dnešní zastávku tvoří přístřešek vedle kdysi krásné a neobvyklé výpravní budovy z roku 1888, která se ale nachází ve špatném stavu. Podle posledních zpráv se město Jablonec společně s tamními železničními nadšenci snaží získat budovu do svého vlastnictví a chce v ní vybudovat například velké modelové kolejiště a multifunkční centrum se zaměřením na historii dopravy. Náš vlak vzápětí přijíždí do jablonecké stanice, kde čeká řada turistů, z nichž většina má s sebou kola. Celé rodiny se tak vydávají vzhůru do hor na oblíbené cyklotrekky.



↑ Liberec má *genia loci*, který ocení každý návštěvník.

↓ Nejmodernější liberecká tramvaj s polepem v retro stylu



Cestou míjíme přestupní stanici ve Smržovce, kde čeká přípojná RegioNova směrem do Josefova Dolu, a zanedlouho přejíždíme úžasný smržovský železniční viadukt, jenž tvoří devět půlkruhových kleneb. Viadukt z roku 1893 se stáčí do oblouku a díky náročné rekonstrukci před deseti lety je jako nový. Z vlaku je díky němu úžasný pohled do údolí, a železniční fanoušci si jej z údolí fotí s vlaky. Ale zanedlouho už dojíždíme do tanvaldského uzlu, kde se k naší „dvojici“ RegioSpiderů přidává ještě třetí. Dorazil ze Železného Brodu. Zanedlouho náš „trojitý“ RegioSpider opouští Tanvald. Okolo vlaku lze pozorovat řadu industriálních objektů, zpravidla bývalých textilek. Za nádražím v Dolním Polubném, kde mi-

ný vrchol Ještědu se nachází ve výšce 1 012 metrů nad mořem a jeho dominantou je architektonicky zdařilá věž s hotelem a restaurací, odkud je nádherný výhled do okolí.

### Vzhůru RegioSpiderem do hor

Po krátké prohlídce Liberce s jeho monumentální radnicí stojím na druhém nástupišti libereckého nádraží a čekám na přímý spoj

mochodem Věra Chytilová natáčela svůj slavný film Kalamita v hlavní roli s Bolkem Polívkou, začíná největší stoupání na české železnici, dosahující až 58 promile. Právě proto zde byla dříve v provozu ozubnicová trať, která se dnes ale pojíždí pouze adhezně, tedy bez ozubnice. To dá ale leckdy strojevedoucím docela zabrat, především při odjezdech ze zastávky Desná-Pustinská směrem na Kořenov. Tady se

## ŠOTOINFO

### Jizerskohorská železnice

Systém několika tratí SŽDC, na kterých zabezpečují dopravu ČD. Tyto výkony představují asi 35 % regionální dopravy v celém Libereckém kraji.

Trati Jizerskohorské železnice:

- 034 Smržovka – Josefův Důl
- 036 Liberec – Harrachov – Szklarska Poręba Górna
- 037 Liberec – Černousy
- 038 Raspenava – Bílý Potok
- 039 Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem

### Ozubnicová souprava Jungfraubahn

Železniční společnosti Tanvald získala do svých sbírek ojedinělou soupravu ozubnicového vlaku systému Rowan. Souprava je složená z lokomotivy č. 6 (rok výroby 1904), vozu č. 22 (rok výroby 1951) a vozu č. 21 (rok výroby 1925). Vlak systému Rowan je nazván po svém konstruktérovi a řediteli dánské vagonky W. R. Rowanovi. Na lokomotivu je zavěšen vůz, který má pouze jeden podvozek. Tento systém byl použit u celkem čtyř společností ve Švýcarsku, např. u známé Gornergratbahn.

zájemci o železniční historii mohou pokochat nově opravenou výtopnou s muzeální expozicí ozubnicové dráhy ve správě Železniční společnosti Tanvald (více na [www.zubacka.cz](http://www.zubacka.cz)).

### Nejvyšší bod trati je v Polsku

Za Harrachovem, který je poslední zastávkou na našem území, se vlak plynule přesune do Novosvětským průsmykem z Jizerských hor do Krkonoš, a pak už následuje Polsko. Za hraniční cedulí ještě nabírá výšku a po kratší době dojíždí do vrcholové stanice Szklarska Poręba-Jakuszyce, která leží v nadmořské výšce 886 metrů. Jde nejen o nejvyšší bod na trati, ale současně jde o nejvýše položené nádraží v Polsku. V této zastávce vystupují z naší trojité soupravy desítky cykloturistů. V zimě je nahrazují běžkaři, k čemuž láká zdejší perfektní terén. Po dalších asi patnácti minutách už následuje cílová stanice Szklarska Poręba Górna neboli Sklářská Poruba, horní nádraží. Modrá souprava Českých drah dobrzduje vedle mohutné elektrické lokomotivy řady EP 07 společnosti PKP-Intercity. Ta je se soupravou připravena na večerní rychlíkový spoj mířící až do polského přímořského města Gdaňsku.

Szklarska Poręba je považována za tradiční a současně největší turistické středisko Dolního Slezska. Jak název vypovídá, původně se v městečku vyrábělo především sklo, jehož prvopočátky výroby sahají až do přelomu 13. a 14. století. V provozu je dodnes například Lesní huť, kde se dekorační a užitkové sklo stále vyrábí. Pro turisty je připravena možnost exkurze s praktickými ukázkami výroby skla. Ve Sklářské Porubě moje putování končí a zanedlouho se vrátím zpět do českého vnitrozemí. ○



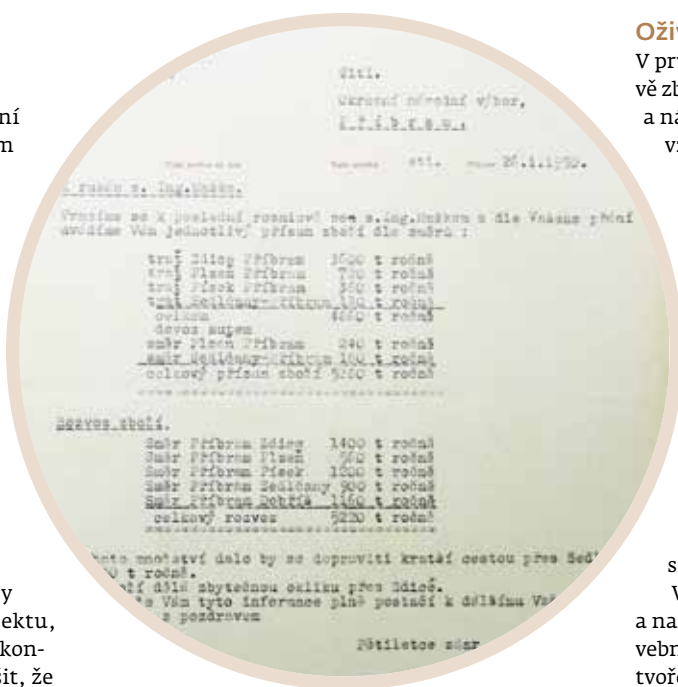
Jak by se vám líbil popis ve znění „rychlík z Brna do Plzně, který se v 50. letech minulého století blíží k železniční stanici Sedlčany“? Ale je to pouze čtyřkolák v čele osobního vlaku u Vrchotových Janovic, v krajině, kudy mohla vést dvoukolejná hlavní východozápadní trať.

# Neuskutečněný projekt trati na Příbramsku

Podíváme-li se na železniční mapu České republiky, zjistíme, že je na ní prázdné místo bez přímé dálkové trati prakticky v jejím středu, a to ve směru východ–západ mezi městy Havlíčkův Brod a Plzeň. Odjakživa tak nákladní vlaky převážející zboží v relaci střední Morava–západní Čechy musely jezdit oklikou přes Kolín a Prahu nebo přes Tábor a Strakonice. Přitom nechybělo mnoho a spojnice zde mohla vyrůst.

Jan Dvořák | Foto: autor

Původní myšlenka železničního spojení jižních Čech se západním Slovenskem se poprvé objevila ve 40. letech 19. století, ale teprve po roce 1866 začala dostávat reálnější podobu. Vznikla řada projektů, ale pro nezáměr vídeňské vlády začala stavba až v roce 1884. Vedle výstavby místních drah tak byl uskutečňován jeden z největších železničních projektů na našem území – stavba Českomoravské transverzální dráhy. Trať z Domažlic přes Písek, Tábor, Horní Cerekev do Jihlavy v délce 261 km stavěla Státní dráha, pokračování z Okříšek do Brna, Uherského Brodu a Trenčianské Teplé v délce 254 km vybudovala Rakouská společnost státní dráhy. Kdyby zůstalo u velkorysosti celého tohoto projektu, mohla mít naše dnešní železniční síť výkonnou jižní magistralu. Nikdo nemohl tušit, že o čtyři desetiletí později bude stát, který vznikne na troskách Rakouska-Uherska, postrádat rychlé a výkonné spojení ve směru východ–západ. Proto bylo v roce 1883 povoleno stavět v případě potřeby podle zásad pro míst-



Dopisy pro ONV Příbram naznačují, že místní podniky (v tomto případě Hospodářské družstvo skladištní a výrobní a také Velkodistribuční podnik) braly v roce 1950 dotazníky ČSD k nové trati Brno – Plzeň vážně.

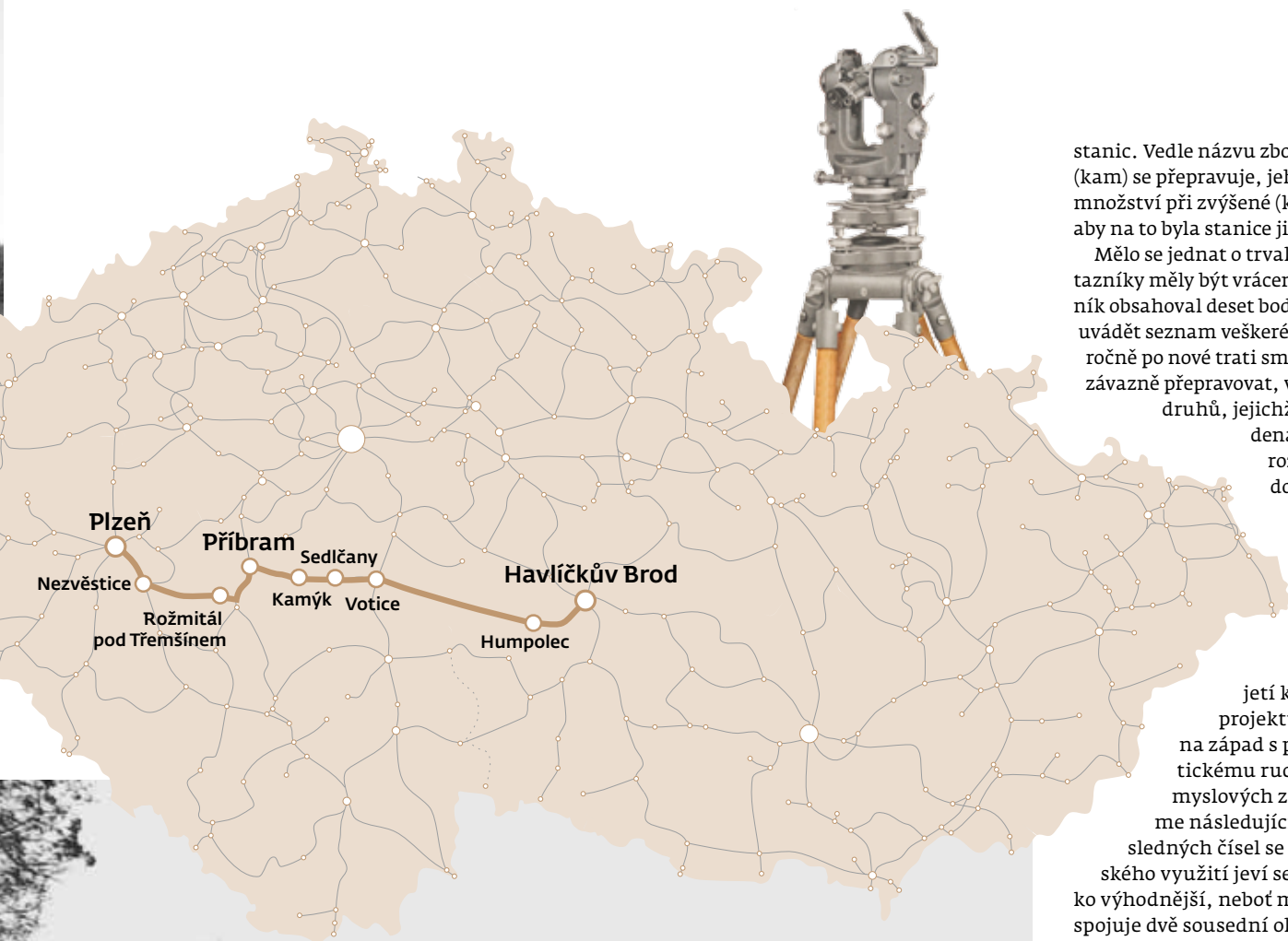
ní dráhy. Výsledek tohoto rozhodnutí pocítíme dodnes: jízda z Domažlic do Trenčianské Teplé v délce téměř 600 km trvá v průměru 9 hodin průměrnou rychlostí 66 km/h.

Do dějin našeho železničního stavitelství se tato Českomoravská transverzálka ale zapsala i kladně, a to impozantním viaduktem u Červené přes řeku Vltavu. Ve své době to bylo největší mostní dílo u nás – ve výšce téměř 67 metrů trať překonávala údolí Vltavy široké 300 m. Po vzniku Československa roku 1918 se objevilo opět několik variant nového spojení východ–západ, z nichž některé plány navazovaly také například na prodloužení stávajících lokálek tehdy končících v Humpolci, Dolních Kralovicích či Sedlčanech. Poslanci se zabývali novou tratí i v roce 1927 díky tomu, že území, kudy měla trať vést, se začalo vyliďňovat. Finance však byly potřeba jinde.

## Oživení po 2. světové válce

V první polovině 20. století převládala v přepravě zboží i lidí železniční doprava. Autobusy a nákladní automobily se používaly na kratší vzdálenosti, v dálkové přepravě dominovala železnice. I po 2. světové válce se spoléhalo především na železnici, automobilismus byl stále v plenkách. Teprve v 50. letech 20. století zvýšením výroby nových typů autobusů a nákladních vozidel začala železnice pociťovat konkurenci. A proto první snahy československé železniční správy směřovaly k dobudování tratí již dříve rozestavěných. V roce 1946 se na rozestavěné úseky 119 km dlouhé dvoukolejně trati Brno – Havlíčkův Brod vrátili podniky, které zde působili před válkou. Potíže s nedostatkem pracovníků pomohly překonat nové zemní stroje od americké firmy Caterpillar.

V roce 1948 komunisté znárodnili průmysl a na konci roku byly všechny znárodněné stavební firmy začleněny jako závody do nově vytvořeného národního podniku Československé stavební závody. Namísto firmy Kruliš se objevil v dokladech závod Baraba (později SSŽ), z firmy Hlava se stal Armabeton, z firmy Záruha a spol. Ingstav, firma Zounek a spol. se změnila na Vodostav. Po odvolání těchto závodů do-



stanic. Vedle názvu zboží uveďte vždy odkud (kam) se přepravuje, jeho váhu a nejvyšší denní množství při zvýšené (kampaňové) přepravě, aby na to byla stanice již při stavbě zařízena.“

Mělo se jednat o trvale zaručené zásilky a dotazníky měly být vráceny do 17. 1. 1950. Dotazník obsahoval deset bodů. Jednotlivé MNV měly uvádět seznam veškerého zboží, které se bude ročně po nové trati směrem na Brno a Plzeň závazně přepravovat, včetně (ale i bez) těch druhů, jejichž výroba bude nově zavedena (nebo naopak zrušena) rozšířením výroby a vybudováním (případně likvidací) nových podniků.

### Severní a jižní varianta

KNV (hospodářský referát) v Praze tak roku 1950 napsal zaujetí ke dvěma alternativám projektu směrem od Votic na západ s přihlédnutím k turistickému ruchu a potřebám průmyslových závodů, z čehož vyjímáme následující. „Zhodnocením výsledných čísel se z hlediska hospodářského využití jeví severní alternativa daleko výhodnější, neboť mimo skutečnost, že spojuje dvě sousední okresní střediska Sedlčany a Příbram, jest očekávána nákladní a osobní doprava nepoměrně větší. K tomu ještě přistupuje zapojení všech průmyslových a důlních závodů v samotné Příbrami a Březových Horách, jakož i zvýšená osobní frekvence návštěvníků poutního místa Svaté Hory u Příbramě a taktéž skutečnosti, že severní trasa přímo prochází oblastí povltavských lomů.“ V dopisu dále následují tabulky k předpokládané přepravě všeho možného. Přeprava byla vypočtena v květnu, červnu a červenci na víc než 1 000 osob za den. Jinak frekvence cestujících denně by byla směrem na západ a zpět 388 lidí a na východ a zpět 454, celkem tedy 842 osob. Jižní trasa by přepravovala pouze 240 pasažérů za den.

V roce 1950 úřady plánovaly, že nová trať povede z Votic přes Sedlčany a na území tehdejšího ONV Příbram přes největší sídla na trati Višňovou, Drásov, Dubenec, Dubno, Příbram (9 062 obyvatel) a Březové Hory (2 225) do Bohutína (618) a dál na západ k Plzni přes Rožmitál pod Třemšínem a Spálené Poříčí do Blovic nebo Nezvěstic, které již ležely na hlavní trati do Plzně. Proč k výstavbě nakonec nedošlo, se dnes můžeme jenom domnívat. Důvodů bylo jistě více. Z Příbrami nebo Rožmitálu se každopádně nestaly železniční uzly.

V dopravních špičkách plně autobusy z Příbrami na Kamýk a do Sedlčan a vzrůstající individuální přeprava v automobilech ukazují, že trať mohla být životaschopná. Jistě by se daleko více rozvinula i města v jejím okolí, vždyť do dnešních dní je toto území v centru Čech, spolu s Rakovnickem, nejméně zalidněné. Votice mají 4 500 obyvatel, Sedlčany 7 300, Příbram 34 000, Rožmitál p. Třemšínem 4 300. Kamionová silniční doprava tak díky nevybudování této železniční trati ovládla téměř veškerou nákladní dopravu v jižní části Středočeského kraje. ○

Orchestrion M 152.0103 dne 9. 5. 1987 jede na konečnou do Sedlčan. Tato jednokolejka se měla přebudovat na dvoukolejnou hlavní trať, dnes je však jen torzem plánované transverzální středočeské dráhy Votice – Sedlčany – Příbram – Rožmitál. I tudy mohl jezdit rychlík Brno – Plzeň.

končilo trať stavbou druhé koleje v letech 1953–55 Železniční stavitelství Brno. Největším inženýrským dílem na trati Brno – Havlíčkův Brod se stal 282m dlouhý a 46m vysoký betonový viadukt u Dolních Louček.

### Další plány v 50. letech

Začátek 50. let 20. století pak byl opět ve znamení plánovaného prodloužení nové trati Brno – Havlíčkův Brod na Votice a Příbram do Plzně. Ve Státním okresním archivu Příbram jsou k této plánované trati různé listiny či dopisy, z nichž vyjímáme text jednoho z nich. „Dne 10. ledna roku 1950 napsal Krajský národní výbor (KNV) v Praze Okresnímu národnímu výboru (ONV) v Příbrami, že na projektu hlavní dvoukolejné trati Havlíčkův Brod – Plzeň byla již úředně projednána a stabilizována trasa

trati od Havlíčkova Brodu do Votic. V úseku od Votic vypracoval n. p. ČSD návrh trasy této dráhy ve dvou alternativách, a sice severní přes Příbram a jižní přes Milín.“

Ředitelství ČSD v Praze rozeslalo dotazníky k nové trati pro obce ležící v okolí plánované dráhy. Místní národní výbory (MNV) byly v tomto ohledu liknavé, a tak ONV zasílal urgence, kdy důrazně žádal odeslání dotazníků na adresu Československých drah.

Dotazníky pro MNV byly rozmnožovány cyklostylem, které zasílal ONV, a začínaly textem: „Do pětiletého plánu je pojata stavba nové železnice (dvoukolejné) z Brna na Havlíčkův Brod – Votice – Kamýk – Příbram do Plzně. Bylo nám uloženo zjistit množství, které po ní budete trvale přepravovat, aby mohlo být určeno umístění, technické vybavení a rozsah jednotlivých

# Porucha zahušťovacího mechanismu

František Tylšar

Když se sejdou strojvedoucí na „fírcimře“, často začnou vyprávět své zážitky ze služby. A že je o čem vyprávět! Mnohdy se jedná o události, ze kterých jde mráz po zádech. Například o nezodpovědných řidičích, kteří projeli s autem či na motorce těsně před vlakem. Ale těch je naštěstí méně. Mnohem více je příhod úsměvných. Některé z nich se tradují dlouhá léta a stávají se legendami, takže dnes už ani přesně nevíme, komuže se to vlastně přihodilo...

O jednu téměř nesmrtelnou se zasloužil ještě v dobách budování vyspělé socialistické společnosti strojvedoucí budějovického depa, který neprovedl nic menšího než to, že přijel s vlakem do stanice později. A přijede-li vlak do stanice později, než měl, musí to mít nějakou příčinu. Pro jízdu vlaku mezi dvěma stanicemi je totiž poměrně přesně spočítán její čas, tzv. stanovená jízdní doba. Výpravčí tedy ví, kdy má vlak očekávat. Je to důležité, například proto, aby připravil vlakovou cestu, nařídil uzavření závor a na návštěvidle včas svítila návěst dovolující jízdu. Zpozdí-li se vlak na trati, není něco v pořádku a příčina takové mimořádnosti musí být řádně zaevidována zápisem v dopravní dokumentaci.

K tomuto slouží výpravčímu tzv. dopravní deník. V něm eviduje všechny časové údaje týkající se jízdy vlaku. Původně papírovou knihu velkého formátu dnes nahradil počítačový program. Princip ale zůstává stejný. Buďto vlak projede trať včas, nebo se v kolonce „Poznámky“ objeví důvod, proč tomu tak nebylo. A těch důvodů může být celá řada. Nejčastěji se jedná o poruchu lokomotivy, poruchu za-

bezpečovacího zřízení nebo mimořádné zastavení vlaku (například po použití záchranné brzy). Mohou to ale být i příčiny téměř neuvěřitelné. Jeden takový záznam zněl: „porucha zahušťovacího mechanismu“.

Byl natolik neobvyklý, že bez povšimnutí prošel i všemi důkladnými kontrolami nadřízených. Konec konců, kdo by se ochotně přiznal k tomu, že dodnes neměl o takové závadě ani tušení?



A jak to bylo ve skutečnosti?

Začnu známou filmovou hláškou: „Kam chodí cirkusáci na záchod?“

A kam vůbec chodí strojvedoucí?

Věřte nevěřte, v lokomotivách podobné zařízení nenajdete. Na osobních vlacích si může strojvedoucí „odskočit“ za pobytu ve stanici do vagonu. Jenže starý Glajza, jak mu všichni říkali, toho dne vezl vlak nákladní. A ne jen tak ledajaký. Pětačtyřicet vagonů uhlí – topivo

pod kotle rozvinuté socialistické společnosti. A jako naschvál měl všude „zelenou“. Proto jel bez zastavení více než dvě hodiny.

Ve střevech se ale začala ozývat ozvěna čerstvých třešní, které nerozumně zapil obyčejnou vodou. A jak říká jedna z reklam: „Když musíš, tak musíš!“ Na poslední chvíli zastavil u pole kukuřice a vyběhl do vysokého porostu, aby si ulevil. Než se vrátil a proti kopci rozjel těžký nákladní vlak, uběhlo patnáct minut.

Tou dobou už čekal ve stanici na křižování mezinárodní expres Vindobona. Zpoždění narůstalo, a zpoždění u mezinárodního vlaku se nedá jen tak přejít. Zvláště když vozí soudruhy do Berlína. To je malér, o který se bude zajímat dispečer, přednosta, dopravní kontrolor a „nedej Lenin“ i stranický výbor!

Proto službu konající výpravčí Zdeněk Mrkvička běžel k vlaku, aby začerstva zjistil příčinu maléru.

„Cos tam, proboha, Glajzo dělal?“ ptá se strojvedoucího.

„Rychleji to opravdu nešlo,“ odpovídá Glajza.

„A co já tam mám teď napsat?“ ptá se Mrkvička.

Glajza chvíli mlčel, přece mu nebude popisovat, jak sotva stihnul stáhnout kalhoty. To tedy ne!

„Tak víš co? Napiš tam třeba PORUCHA ZAHUŠŤOVACÍHO MECHANISMU!“

A tak se i stalo.

Dispečer se jen nevěřícně zeptal: „Cože se to porouchalo?“ ale svoji neznalost na sobě nedal znát, stejně jako ostatní kontrolní zaměstnanci, kteří zpoždění vyšetřovali. Proto vše prošlo a na zpoždění expresu se rychle zapomnělo. Zato hláška „porucha zahušťovacího mechanismu“ si žije svým životem dodnes. ○

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### Pendolino zničené při nehodě u Studénky se vrátilo do provozu

Pendolino zničené při nehodě u Studénky ve čtvrtek 6. září se po více než třech letech vrátilo do ostrého provozu. Vedle opravy řídicího vozu soupravy byl ve vlaku zrekonstruován interiér. Řekl to mluvčí ČD Petr Štáhlavský. V červenci 2015 vlak narazil ve Studénce na Novojičínsku ve více než 140kilometrové rychlosti do polského kamionu, který vjel na červenou na železniční přejezd. Při srážce zemřeli tři lidé a desítky dalších se zranily. Oprava poškozené soupravy, při které musel být řídicí vůz vyroben z velké části znovu, stála přes 200 milionů korun. Po jarním návratu z italské továrny Alstom byl ve vlaku zrekonstruován interiér. Modernizací, při níž vlaky dostaly nová sedadla, vizuální informační systém, dětské kino, nové obložení stěn a nové toalety, prošla i ostatní Pendolina. Náklady na modernizaci interiéru jednoho vlaku se pohybují kolem 35 milionů korun. Jednotka bude v provozu stejně jako ostatní Pendolina. Objeví se tak na jiných spojích, především na hlavní části linky mezi Prahou a Ostravou či na spojích Bohumín – Praha – Cheb/Františkovy Lázně. ČTK 6. 9. 2018

### Vlaky a autobusy kvůli levným jízdenkám ve švech nepraskají

Po téměř dvou týdnech platnosti zlevněného jízdného pro seniory a studenty zatím dopravci až na výjimky neregistrují mimořádný zájem těchto zákazníků o cestování hromadnou dopravou. Na nárůst cestujících o několik desítek procent, který krátce před zavedením 75procentních slev očekávalo Ministerstvo dopravy, to tak zatím nevyplývá. Podle úřadu je však příliš brzy na bilancování vlivu vládního nařízení na obsazenost veřejné dopravy. „První přesné statistiky bude mít úřad k dispozici nejdříve začátkem příštího měsíce,“ uvedl mluvčí ministerstva Zdeněk Neusar. Většina dopravců zvýšení počtu zaregistrovala, přikládá jej ale spíše důsledkům zahájení výuky na základních a středních školách a s tím spojeným nárůstem počtu cestujících školáků, který zaznamenávají každý rok. Posilové vozy během začátku září nasazovaly České dráhy. Kvůli rostoucímu počtu rezervací dopravce vypravují denně na sedm tisíc spojů vyslal v prvním zářijovém týdnu posilové vozy do šesti desítek dálkových vlaků. ČD však vyšší zájem cestujících nepřičítají zlevněnému jízdnému. MFD 13. 9. 2018

### ČD mění systém slev, cestující nasměrují do prázdnějších vlaků

České dráhy od pátku změnilly výpočet slev. Slevy pro studenty a seniory nově vypočítávají i z akčních jízdenek za zvýhodněné ceny. Společnost to oznámila v tiskové zprávě. Národní dopravce dosud slevy vypočítával ze základní ceny jízdného, díky čemuž dosahoval na vyšší kompenzace od státu, které budou dopravcům dorovnávat ceny za poskytnuté státní slevy. Od pátku 14. září jsou prodávány se slevou 75% pro žáky, studenty a seniory nejen obyčejné jízdenky, ale podle nového nařízení Ministerstva dopravy také Akční jízdenky nabízené jako obchodní komerční sleva Českých drah. V této souvislosti byly také nahrazeny nabídky Včasná jízdenka Česko SuperAkčními jízdenkami ve vybraných relacích. SuperAkční jízdenky jsou prodávány pro konkrétní relace a konkrétní vlakové spoje. Systém SuperAkčních jízdenek využívá podobné principy jako prodejní systémy soukromých dopravců a využívá údaje o obsazenosti vlakových spojů. Systém SuperAkčních jízdenek tak nasměruje cestující díky nejvýhodnějším cenám do prázdnějších spojů. ČTK 14. 9. 2018



## WELLNESS HOTEL BABYLON\*\*\*\* v Liberci

Balíček TO SE BUDE LÍBIT zahrnuje ubytování na 2 noci se snídaní, neomezený vstup do AQUAPARKU, LUNAPARKU, iQPARKU, science centra iQLANDIE, 1x vstup do zoo Liberce, 2x vstup do XD kina, každý pobytový den, parkování v krytém parkovišti, Wi-Fi na pokoji. Možnost využití vybraných služeb i v den odjezdu do 18 hod.

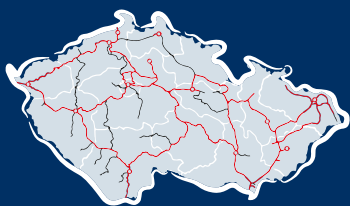
**K jednomu dospělému je dítě do 12 let zdarma.  
Cena 1 dospělý + 1 dítě 3 160 Kč.**

Tato akce platí v libovolném termínu.  
Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz),  
K. Štěchová, tel. 972 243 053



ČD travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: [obch@cdtravel.cz](mailto:obch@cdtravel.cz), web: [www.cdtravel.cz](http://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

## NABÍDKA STABILNÍHO ZAMĚSTNÁNÍ



### SPECIALISTA OCHRANY KABELOVÝCH SÍTÍ pro 2. největší optickou síť v ČR!

Máte znalost kabelové dokumentace a víte, co obnáší vytyčování kabelů?

Máte zkušenosti s metalickou a optickou sítí? Jste technický typ a ještě k tomu pečlivý?

Pak jste pro nás ideálním zaměstnancem právě Vy!

ČD - Telematika Vám nabízí stabilní a dlouhodobé uplatnění s jistotou férového jednání. U nás najdete rovnováhu mezi pracovním a osobním životem díky pracovní době 6:30–14:30, která je navíc zkrácena na 37,5 hod. týdně.

#### Vaší pracovní náplní bude:

- řešit technické a administrativní úkoly v oblasti správy, ochrany a dokumentace tras a sítí
- poskytovat stavebníkům údaje o jejich poloze
- vytyčovat kabelové trasy a řešit technické manuální a administrativní úkoly v oblasti preventivní údržby tras optických a metalických kabelových sítí, aj.

#### Benefity, které vám nabízíme:

- stravenky v hodnotě 100 Kč a levné mobilní volání pro celou rodinu
- příspěvek na životní pojištění i penzijní připojištění, na dovolenou a dětské tábory 5 000 Kč ročně na každé dítě
- poukázky FlexiPass pro vstupy na sportoviště, do divadel, na nákup v lékárně
- 5 týdnů dovolené

#### ČD - Telematika je dobrým zaměstnavatelem.

40 % našich nováčků k nám přichází pracovat na základě doporučení stávajících zaměstnanců. Ozvěte se nám!

Radka Náprstková, [kariera@cdt.cz](mailto:kariera@cdt.cz),  
tel.: 972 225 509, [www.cdt.cz/kariera](http://www.cdt.cz/kariera)





28. a 29. září 2018

## S párou na oslavy 120 let osoblažské úzkokolejky

Po dvacet kilometrů dlouhé úzkorozchodné železnici z Třemešné do Osoblahy projel první vlak 14. prosince 1898. Oslavy 120 let provozu se konají už 28. a 29. září. Po oba dny budou jezdit na úzkokolejce parní vlaky. V pátek 28. 9. se můžete svést na oslavy parním vlakem také po „velké“ dráze. Nostalgický vlak pojedí z Ostravy-Svinova (odj. 7:15 hodin) a přes Opavu, Skrochovice, Úvalno, Krnov a Město Albrechtice dojedou do Třemešné ve Slezsku v 9:45 hodin. Ještě než se vydá po stejné trase na zpáteční cestu (odj. z Třemešné v 16:43), uskuteční jednu jízdu tam a zpět mezi Třemešnou a Krnovem. Kromě jízdy parnově opravené nádražní budovy. Těšit se můžete na hudební představení, hry pro děti, malou výstavu o historii dráhy, ukázky hasičské nebo historické zemědělské techniky, občerstvení a prodej upomínkových předmětů. Aktuální informace najdete na [www.osoblazsko.com](http://www.osoblazsko.com).

**Nejblíže železniční stanice:** Ostrava-Svinov/Třemešná ve Slezsku/Osoblahá ad.



28. až 30. září 2018

## Vystoupejte do věže zámku Lemberk

Zámek Lemberk vznikl přestavbou středověkého hradu, v němž pobývala a podle legendy také zázračně uzdravovala sv. Zdislava z Lemberka. Kromě tzv. Zdislaviny světničky zaujme při prohlídce i Bajkovy sál se vzácným kazetovým stropem s vymalovanými výjevy z Ezopových bajek nebo Rytířský sál s bohatou štukovou výzdobou. Zámku vévodí středověká věž, která bude veřejnosti zpřístupněna od 28. do 30. září vždy mezi 9. a 16. hod. Do jejího ochozu můžete vystoupat po 121 schodech a kochat se vyhlídkou na Lužické hory.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Lvová



28. a 29. září 2018

## Do Kutné Hory na Svatováclavské slavnosti

Každoročně se poslední zářijovou sobotu v Kutné Hoře konají Svatováclavské slavnosti, které jsou tradičním zakončením letní sezony. I letos budou mít pestrý program, jehož cílem je pobavit, navodit dobrou náladu a pohodu babího léta. Centrem slavností je Palackého náměstí, kde už v pátek odpoledne zahrají kapely různých žánrů. V sobotu najdete na tomto kutnohorském rynku také Staročeský trh. Víkendové odpoledne si můžete zpestřit i degustací vín v nádherných prostorách kláštera sv. Voršily nebo se s dětmi vypravit za zábavou do parku U Tří pávů.

**Nejblíže železniční stanice /zastávka:**  
Kutná Hora město/Kutná Hora-Sedlec ad.



4. až 7. října 2018

## Na podzimní Floru Olomouc se slevou

Pokud se chystáte na podzimní Floru Olomouc, využijete pro cestu do hanácké metropole zvýhodněnou jízdenku Vlak+ Flora, která je nabízena se slevou 50% na zpáteční jízdné. Aby vám tato jízdenka platila i pro cestu zpět, nechte si ji orazítkovat na olomouckém výstavišti u stánku Českých drah ve foyer pavilonu A. Hlavní expozice podzimní Flory Olomouc má název Tržiště první republiky a odkazuje ke stému výročí založení republiky. Kromě podzimních zahradnických trhů je součástí Flory Olomouc také festival gastronomie a nápojů Olima.

**Nejblíže železniční stanice /zastávka:**  
Olomouc-Nová Ulice/Olomouc-Smetanovy sady

Foto: Michal Málek, archiv MÚ Kutná Hora, Výstaviště Flora Olomouc

## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **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:** tel. 720 797 020, 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.  
**VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTŮJÍ:** České dráhy, a. s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002