

Železničář

19. ŘÍJNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



21
ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Hned několika specifiky se může pochlubit Depo kolejových vozidel Česká Třebová. Jedním z nich je likvidace vyřazených vozů, dalším je provozování lanovky na Ještěd. O fungování depa jsme hovořili s vrchním přednostou DKV **Jiřím Slezákem**.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Dopravní vzdělávací institut připravil **strategický workshop** na téma GDPR. Jde o nařízení Evropské unie o ochraně osobních údajů, které začne platit v květnu roku 2018. Co přinese v praxi?

11-14 TÉMA

Staly se tím, kdo nesl hlavní tíhu přepravy obyvatel do zaměstnání i za odpočinkem. Vznik prvních **ucelených elektrických jednotek** v bývalém socialistickém Československu však nebyl vůbec jednoduchý.

15 ZAHRANIČÍ

Především ve znamení moderní techniky a technologií byl letošní, v pořadí již dvanáctý ročník evropského **veletrhu** železniční techniky **TRAKO** v polském Gdaňsku. Nechyběly ani dceřiné společnosti ČD.

16 AKTUÁLNĚ

Krajský soud v Brně potvrdil, že dceřiná společnost ČD **Výzkumný Ústav Železniční** není veřejný zadavatel. Ztotožnil se tak s argumentací vedení VUZ, že firma nespĺňuje podmínky veřejného zadavatele stanovené zákonem.



18-19 CESTOPIS

Bělorusko je označováno za poslední diktaturu v Evropě a většina Evropanů ho vnímá jako stát kdesi na východě, kterému je dobré se vyhnout. Jedná se přitom o velice příjemnou zemi, která má návštěvníkovi co nabídnout.

20-21 HISTORIE

Od zprovoznění 30 kilometrů dlouhé trati z **Nýrska přes Šumavu do Železné Rudy** letos uplyne přesně 140 let. Stalo se tak 20. října 1877. Co výstavbu této železnice provázelo?



Železničář

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

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

TITULNÍ FOTO: JIŘÍ ŠTEMBÍREK, rychlík vyšší kvality v údolí Moravské Sázavy





SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

Národním dnem železnice oslavy zrození železnice coby nového dopravního modu a aktivit pro veřejnost s tím spojených pomyslně vyvrcholily, nicméně nedílnou součástí těchto oslav je u národního dopravce i ocenění hrdinství těch železničářů – našich kolegů, kteří zachránili lidský život nebo se na záchraně podíleli či nadstandardním výkonem při své práci zamezili významným škodám, případně zmírnili následky mimořádné události. Malá slavnost se odehrála ve čtvrtek 5. října. Těchto hrdinů má národní dopravce opravdu dost a všichni jsme na ně pyšní.

Pro další pozvané v příštím roce je již pomyslný seznam opět založen, neboť 27. září u vlaku rj 372 pohotová reakce vlakového doprovodu přispěla k záchraně života cestujícího, u něhož nastala náhlá zdravotní indispozice. O odborných i morálních kvalitách našich zaměstnanců nepochybujeme. Po odborné stránce jsme navíc rádi, že se dostávají výsledky vnitropodnikového vzdělávání. To nabralo na kvalitě a částečně i intenzitě, neboť nové skutečnosti na liberalizovaném dopravním trhu přinášejí nové potřeby. Dceřiná společnost Dopravní vzdělávací institut také neponechává nic náhodě a zajistila primárně pro potřeby školení lepší prostory jak v Praze, tak v Olomouci.

Měsíc říjen je rovněž ve znamení přípravy na nový jízdní řád – již jsme spustili většinu předprodeje rezervací do vlaků vedených v JŘ 2017/18 a také jsou dokončovány kontingenty výhodných jízdenek či balíčky sezonních nabídek, mezi nimiž pro zimní období hrají prim zajímavé možnosti cestování do tradičních destinací adventního času či komplexní nabídka ČD Ski. Finalizujeme spuštění služby směnárny v dalších stanicích, celkem jich bude už 43. Koncem měsíce bude otevřena modernizovaná ČD Lounge na hlavním nádraží v Olomouci a v letošním roce to není poslední lokalita postupně rozšiřované sítě těchto příjemných čekáren. Naši zákazníci si to určitě zaslouží, jejich zvýšenou přízeň zaznamenáváme trvale – počet cestujících národního dopravce meziročně roste i po celý tento rok, a navazuje tak na vývoj z let 2015 a 2016. Komfort železniční dopravy, který je nabízen v České republice, se ukazuje jako dobrá volba – od modernizace vozidového parku jezdícího po moderní infrastruktuře přes zachování síťového charakteru systému včetně odbavení až po péči o zákazníka na palubě vlaku. Přepravu osob se zdravotním handicapem a přepravu velkých skupin nevyjímá.

Právě uvedené benefity, které národní dopravce v naší zemi svým cestujícím přináší, bude nutné bedlivě hájit v dalších měsících, kdy bude pokračovat projednávání klíčových dokumentů určujících, jak bude vypadat železniční doprava v cílovém konceptu po otevření trhu. Horizont jízdního řádu 2033/34 je sice pro někoho možná ještě daleko, ale klíčové dokumenty budou zřejmě schváleny již v roce 2018, protože první nabídková řízení na zajišťování železniční dopravy pro kraje či stát budou zřejmě vypsána již v příštím roce. A musí být nejen nediskriminační pro každého z dopravců, kteří se budou o přízeň objednatelů ucházet, ale měla by také respektovat zásadní parametry, díky nimž je železniční doprava v České republice stále oblíbenější.

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Neobvyklý záběr motorové jednotky RegioShark redakci poslal **Dan Matuška**. Žraloka zachytil poblíž zastávky Královské Poříčí v okrese Sokolov na trati Chomutov – Cheb. To **Libor Neupauer** upřednostnil moderní soupravu railjet u obce Pouzdřany na Břeclavsku. Zajímavostí je, že se autorovi podařilo zachytit vlak v celé délce.



Michal Štěpán

člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu



Šéf Českých drah Pavel Krtek převzal prestižní cenu

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek získal hlavní cenu v anketě Best Board Member 2016. Je to prestižní ocenění pro manažery českých firem. „Pro České dráhy i pro mě osobně je to čest být vítězem této ankety. Je to důkaz toho, že i státem vlastněná společnost se dá úspěšně řídit jako standardní obchodní firma. Věřím, že je to zároveň motivace a povzbuzení pro vyšší a střední management, se kterým se v posledních čtyřech letech systematicky snažíme měnit korporátní kulturu,“ okomentoval své pocity po převzetí ocenění Pavel Krtek. Ocenění Best Board a Best Board Member vyhláší od roku 2012 Czech Institute of Directors, který se snaží prosazovat celosvětově ověřené standardy, tzv. Best Practice, do správy a řízení společností u nás. Best Board je týmové ocenění, při němž se hodnotí mimořádná práce kolektivního správního orgánu. (red)

ČD vypravily vlak pro účastníky závodu

České dráhy vypravily zvláštní vlak objednaný agenturou Geometry Global, který přepravoval účastníky etapového cyklistického závodu Masiv MTB Race. Ten se skládal ze čtyř etap. Ve vlaku, jenž se na trase objevil od 20. do 23. 9., se spalo, jedlo a uskutečnily briefinky, proto byl sestaven ze všech typů vozů, které mají ČD k dispozici. Řazeny tak byly lůžkové, lehátkové, salonní, konferenční, jídelní, velkoprostorové vozy k sezení a několik vagonů BDs a Ds pro přepravu kol. Většina závodníků využila možnosti spání ve vlaku. Spoj vyrazil 20. 9. z Prahy-Smíchova a jeho první cílovou stanicí byl Nižbor, kde se uskutečnila první etapa závodu. Prázdná souprava se přesunula do Zdic, kde čekala na závodníky. Odtud pokračovala do Klatov, kde se rozdělila, prvních pět vozů zamířilo na Špičák, zbylých šest zůstalo odstaveno. Ráno se obě části vlaku sjely na Špičáku. Ve čtvrtek odpoledne vlak pokračoval do Mariánských Lázní, odkud se souprava přesunula do Mostu. Tam se v sobotu odehrála poslední etapa závodu. Po vyhlášení vítězů vlak odjel zpět na Smíchov. V jeho čele se objevily Bardotky 749.121 a 749.264. (red)

ČD Muzeum se rozloučilo s

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka si v sobotu a neděli 7. a 8. října užilo letošní Poslední parní víkend. Branou areálu opět prošly tisíce lidí, České dráhy navíc do místa vypravily z pražského hlavního nádraží zvláštní vlaky tažené parní lokomotivou Papoušek 477.043. Kromě prohlídky řady exponátů parní, motorové i elektrické trakce se zájemci mohli svézt po Kolečovce. V sobotu se na trati objevil Kremák 534.0323, nedělní jízdy opanovala Všudybylka 354.195. V luženském železničním muzeu si návštěvníci prohlédli expozici historických lokomotiv, vozů a drážní techniky, k vidění byl i salonní vůz T. G. Masaryka, modelové kolejiště



Oprava zastřešení hlavního nádraží skončila

Hala pražského hlavního nádraží se po téměř dvouleté rekonstrukci dočkala nového zastřešení. Kromě opravy historické památky bylo dalším cílem projektu zvýšení bezpečnosti a komfortu pro cestující. Rekonstrukce byla naplánována do několika etap, obří lešení se tak postupně posouvalo mezi jednotlivými nástupišti. Provoz stanice však zůstal po celou dobu provádění prací zachován. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která je majitelem objektu, nechala opravit odvodnění haly, dostavěla a opravila lávky včetně zábradlí, vyměnila prosklení světlíků, bočních stěn i čel haly a přístřešku Fantovy budovy. Konstrukce se dočkala nové antikorozi ochrany, opláštění, revize spojů a výměny poškozených nýtů. SŽDC za stavbu zaplatila více než 690 milionů korun bez DPH, EU na projekt přispěla více než 420 miliony korun. (hol)



Lužná parní sezonou

a zájemci se svezli úzkorozchodnou parní lokomotivou. Specialitou byla zahradní železnice v měřítku 1:8 s vlastním parním pohonem z Německa. S posledním parním víkendem se však brány muzea ještě neuzavřely. K tomu dojde až v neděli 29. října. Do té doby bude otevřeno vždy o sobotách a nedělích. (hol)



Lidé využili zvláštní vlak na Velkou pardubickou

Na další, již 127. ročník Velké pardubické, se dobře připravili nejen koně a jejich jezdci, ale také České dráhy. Z Prahy byl vypraven zvláštní vlak vedený jednotkou CityElefant, kterou z pardubického hlavního nádraží na zastávku závodistiště a následně do Chrudimi „odtáhl“ Břejlovec. Kromě toho byly posíleny některé pravidelné vlaky a již tradicí se stalo svezení historickými motoráčky Hurvínek zajišťované Pardubickým spolkem historie železniční dopravy. Pro odvoz návštěvníků po skončení hlavního dostihu se jako prozíravé ukázalo nasazení elektrické jednotky řady 471 na vlak 5348 z Chrudimi do Pardubic. Okolo 17:30 čekalo na tento vlak na zastávce Pardubice závodistiště odhadem několik stovek cestujících. Mnoho desítek cestujících ještě odvezl do Pardubic o 10 minut později jedoucí RegioShark a krátce po 18. hodině i posílený Os 5314. Asi stovka cestujících využila Os 5573 a 5313 směrem na Chrudim. České dráhy tak opět prokázaly, že si dokážou poradit i s mimořádnými požadavky na přepravu cestujících. (mha)



Mariánské Lázně hostily regionální oslavy železnice

Regionální Den železnice se letos v Karlovarském kraji uskutečnil v Mariánských Lázních. Na nádraží byl o poslední zářijové sobotě připraven i doprovodný program včetně jízd historickými autobusy Škoda 706 RTO, Škoda 706 RTO Lux, Karosa ŠL 11 a trolejbusem Škoda 9 Tr. Přímo ve stanici byla k vidění Laminátka 240.094, Hektor T 435.0145 nebo Singrovka M 240.0100. Z krajské metropole do centra oslav vyjel zvláštní vlak tažený Šlechtičnou 475.179. K vidění také byla výstava železničních vozidel s možností prohlídky stanoviště strojvedoucích, výstava z historie železnice Václava Šimbartla a expozice modelového kolejiště. V nádražní budově byly připravené komentované prohlídky císařského salonku a dopravní kanceláře, které se mimořádně otevřely veřejnosti. Akci, kterou navštívily tisíce lidí, pořádalo karlovarské Regionální obchodní centrum ČD v čele s Vladimírem Omelkou. (hol)



Cestování v jednotkách CityElefant v okolí Prahy opět zpříjemnili přední čeští literáti. Od 18. a 21. září se totiž uskutečnil další festival Čtení ve vlaku. Lidé tak například mohli při svých cestách poslouchat autorská čtení Jáchyma Topola, Arnošta Goldflama, Marka Šindelky, Haliny Pawlowské, Jaromíra Tylpta, Jitky Bret-Srbové, Olgy Stehlíkové nebo Michala Viewegha, Miloslava Stingla, Jiřího Žáčka či ministra kultury Daniela Hermána. Cílem už tradiční akce, kromě nevšedního zpříjemnění jízdy vlakem a zážitku ze setkání se známými autory, je přesvědčit nejen mladé čtenáře, že knížky nejsou přežitkem a rozvíjejí čtenářskou gramotnost. Zajímavý program vyvrcholil autogramiádou všech zúčastněných v knihkupectví na pražském hlavním nádraží. (hol)

Spisovatelé četli cestujícím ve vlacích ČD

Bez efektivity by naše práce neměla smysl

Depo kolejových vozidel Česká Třebová je sice menší než Praha nebo Brno, ale má několik zvláštních specifik. Jedním z nich je například likvidace starých vyřazených vozů, lokomotiv či jednotek, dalším je provozování kabinové lanovky na Ještěd a do třetice je to rozšířená opravárenská činnost. Provádí zde hlavní a vyvazovací opravy elektrických lokomotiv nejen pro mateřskou společnost, ale i pro „dceru“ ČD Cargo. Nejen o fungování depa jsme hovořili s vrchním přednostou DKV Jiřím Slezákem.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Řada cestujících, kteří jedou vlaky kolem českotřebovského depa, vidí celou řadu vyřazených vozidel všeho druhu čekající na ekologickou likvidaci. Tu exkluzivně za celou Skupinu České dráhy provádí právě vaše depo.

Tato činnost má v České Třebové už delší tradici. S cílenou likvidací vyřazených vozidel se začalo na začátku devadesátých let v době, kdy se snižoval stav zaměstnanců v kategorii pomocník strojvedoucího. Tehdy panoval velký nadbytek těchto lidí a hledalo se pro ně uplatnění. Proto vzniklo pracoviště na likvidaci hnacích vozidel – tehdy se šrotovala hlavně dieselová a částečně i elektrická hnací vozidla. Pracoviště fungovalo do roku 2009, pak tehdejší vedení ČD rozhodlo, že se budou vozidla prodávat zájemcům, kteří lokomotivy a vozy sami sešrotují. Činnost se opět u nás v České Třebové obnovila v závěru roku 2013. V současné době se u nás šrotují hlavně vozy z osobní dopravy. Jde o původní staré „zelené béčkové“ vozy druhé třídy, pražské pantografy řady 451, ale také motoráky řady 810. Jen loni jsme sešrotovali přes 130 vozidel. Deponie se sice trochu vyčistila, takže z oken vlaků jedoucích po koridoru už toho moc vidět naštěstí není, ale ještě je před námi hodně práce. Pracoviště likvidace hnacích vozidel pracuje samozřejmě s určitým ziskem. Jen loni jsme utržili přes tři miliony korun čistého a letos, vzhledem k aktuálním cenám šrotu, byl za první pololetí zisk přes 3,5 milionu korun. Dlouhodobě ctíme zásadu, že pracoviště musí být efektivní, jinak by to nemělo smysl.

V depu Česká Třebová se už tradičně uskutečňují i hlavní a vyvazovací opravy...

Před čtyřmi lety jsme hledali další odbornou práci pro zaměstnance našeho depa. Nejprve se podařilo zajistit vyvazovací opravy na nákladních elektrických lokomotivách řady 130 dceřiné společnosti ČD Cargo. Výsledky byly solidní a závad v garanční době bylo minimum. Postupně se rozsah i počet těchto vyšších oprav zvyšoval a dnes tyto opravy zabezpečujeme jak na plzeňských, tak i našich vlastních strojích řady 362. Jsme v rámci mateřské společnosti jediné depo, jež se touto činností zabývá. Nesmím ale opomenout dceřinku Českých drah DPOV, která má „vyvazovačky“ na řadě 362 jako jedno z poslání. Letos máme úkol provést osm oprav vyšší kategorie, z toho čtyři hlavní opravy na vozidlech řady 130 a stejný počet vyvazovacích oprav na lokomotivách řady 362. Rozsah hodin práce na těchto opravách je poměrně velký. Jinak v další naší Provozní jednotce v Trutnově zajišťujeme výměnným systémem pro celou firmu opravy motorových vozů řady 854. A letos jsme začali v Liberci s vyvazovacími opravami na motorových vozech řady 840 od firmy Stadler.

Pilotní vozidlo je již hotové a na druhém se pracuje. Je to práce na vyšší kvalitativní úrovni a liberecká Provozní jednotka by měla zabezpečovat „vyvazovačky“ řady 840 pro všechna depa Českých drah.

Zůstaňte ještě u Stadlerů, což jsou vlaky, které cestující veřejnost národního dopravce zná pod obchodním názvem RegioSpider. V minulém období měly tyto stroje, dodané ve dvou provedeních, řadu závad. Jak jste poruchovost nakonec vyřešili?

Primárně se úplně jednoznačně nepodařilo nastavit „pravidla hry“ s německým výrobním závodem firmy Stadler, který vozidla do České republiky dodával. Jednalo se o vozidla, která měla být speciálně konstruovaná do podmínek jižerskohorské železnice. Postupem času ale nastaly problémy s nápravovými převodovkami, které částečně přetrvávají do dneška. Navíc zde byly problémy i se vzduchovým odpružením a brzdovým obložením. Ač Stadler zprvu reklamace uznával, posléze je začal odmítat.

Na to musely ČD reagovat jak provozovně-technicky, tak právně. Z technického hlediska se nám z větší části podařilo původní problémy „vychytat“, a tím se nám i daří plnit turnusovou potřebu, která je námi garantována v rámci platné smlouvy s Libereckým krajem. Některé spory se společností Stadler však stále probíhají.

Depo Česká Třebová provozuje jako jediné u národního dopravce lanovou dráhu. Jak lanovka na Ještěd vlastně funguje? Je výdělečná?

Lanovka, zabezpečující spojení Liberce s vrcholem Ještěd, vyžaduje kromě pravidelných odstávek a revizí také vyšší údržbářské zásahy. Loni jsme museli vyměnit tažné lano, což jsme zvládli vlastními silami, a před šesti lety to bylo hlavní nosné lano. To byla jak technicky, tak i finančně náročná akce v hodnotě více než deseti milionů korun. Při montáži jsme museli spolupracovat se specializovanou firmou z Rakouska. Další nejbližší velká oprava, co nás čeká, je rekonstrukce celého řídicího systému lanovky, který nám již dosluhuje. Zařízení je v provozu už 84 let, a být na něm proběhly v minulých letech několikrát generální opravy, různé části a systémy se musí postupně obnovovat. Nicméně je naše depo hrdé na to, že lanov-

Počet polonizovaných vozidel v našem depu kolejových vozidel zásadně klesl a ve stavu nám zůstaly jen dva polonizované Peršingy řady 163.



JIŘÍ SLEZÁK

Po absolvování českotřebovské Střední průmyslové školy železniční, obor Elektrická trakce a kolejová vozidla v železniční dopravě, a po studiu na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině v oboru Provoz a údržba dráhových vozidel nastoupil v roce 1984 k bývalým Československým státním drahám v tehdeším Lokomotivním depu Česká Třebová. Tam pracoval v různých pozicích na úseku provozu a technickém. Od roku 1991 zastával funkci technického náměstka a od roku 1999 se dostal na post vrchního přednosty DKV Česká Třebová. Má rád sport, sám aktivně hraje volejbal a lyžuje a rád i cestuje.

ku můžeme provozovat, protože jde nejen o viditelnou propagaci naší firmy, ale navíc nám lanovka přináší i docela slušný profit, který loni činil téměř sedm milionů korun. Ještě musím zmínit, že tuto dopravu provozuje národní dopravce v komerčním režimu.

Vedle bohumínské Provozní jednotky DKV Olomouc zajišťujete zajištění našich vozidel do sousedního Polska...

Počet polonizovaných vozidel v našem DKV zásadně klesl a ve stavu nám zůstaly jen dva polonizované Peršingy řady 163, které původně zajišťovaly vozbu směrem přes pohraniční stanici Lichkov. Opakem jsou vybrané RegioSpidery, jež druhým rokem jezdí z Tanvaldu až do polské Szklarske Poręby. Tyto spoje vozí liberečtí strojvedoucí, kteří prošli základním kurzem polštiny a znají polské předpisy.

Sídelním depem je sice Česká Třebová, ale na významu nabývá také Provozní jednotka Hradec Králové. Jak to v ní vypadá nyní?

Do královéhradecké Provozní jednotky směřuje prozatím nejvíce investičních prostředků v rámci DKV Česká Třebová. Postupně modernizujeme halu na opravu osobních vozů a RegioPanterů. Zhruba před čtyřmi lety se začalo s výstavbou předtápěcích stojanů, dále se zatrolejovala část vjezdových a odjezdových kolejí, letos jsme uvedli do zkušebního provozu nový sloupkový kanál včetně zkušební troleje pro RegioPantery. V rámci zkvalitnění oblasti kultury cestování jsme kompletně zrekonstruovali myčku kolejových vozidel a vybudovali zázemí pro odsávání vakuových WC včetně doplňování vody do osobních vozů. Dnes jsou v Hradci Králové soustředěny všechny osobní vozy pro Pardubicko i Královéhradecko, neboť jsme zrušili pardubickou deponii. Provozní jednotka Hradec Králové kromě pěti RegioPanterů a čtrnácti RegioNov zajišťuje kompletní údržbu více než stovky osobních vozů nejen pro krajské regionální spoje, ale i pro rychlíkovou relaci Praha – Trutnov, kam dnes řadíme rekonstruované moderní vozy řad ABpee, Bpee a Bmz.

České dráhy řeší zajištění veřejné dopravy po roce 2019. Jak vnímáte komunikaci v této souvislosti napříč odbornými útvary ČD?

Během srpna se v jednotlivých depech uskutečnil pracovní seminář za účasti zaměstnanců úseku osobní dopravy, včetně člena představenstva ČD odpovědného za osobní dopravu Michala Štěpána, zástupců odboru kolejových vozidel (O12) a řídicích zaměstnanců dep, a to jak z úseku provozu, tak z úseku údržby. Zazněly zde i otázky týkající se zajištění dopravy po roce 2019 spočívající jak v další obnově vozového parku, tak i v zajištění údržby nových železničních vozidel včetně dalšího zkvalitňování infrastruktury potřebné pro údržbu kolejových vozidel. Mezi zaměstnanci dep se tento seminář setkal s kladným ohlasem a příslibem je, že podobné akce budou následovat i v budoucnosti. Diskuze k problémům vzešlých z uvedených pracovních seminářů pokračovala začátkem října v budově GŘ za účasti vedoucích zaměstnanců úseku osobní dopravy, vedoucích zaměstnanců O12 včetně vrchních přednostů DKV a jejich zástupců.

Workshop ve znamení ochrany osobních údajů

Dopravní vzdělávací institut (DVI) připravil strategický workshop na téma GDPR (General Data Protection Regulation). Unijní nařízení o ochraně osobních údajů začne platit v květnu roku 2018. Připravit se na tuto novinku musejí nejen České dráhy.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Dopravní vzdělávací institut připravil strategický workshop na téma GDPR (General Data Protection Regulation). Pod tímto názvem se skrývá nařízení EU o ochraně osobních údajů. GDPR začíná platit 25. května příštího roku a představuje nový právní rámec ochrany osobních údajů v evropském prostoru s cílem hájit co nejvíce práva občanů Evropské unie proti neoprávněnému zacházení s jejich daty a osobními údaji. Akce se uskutečnila koncem září v pražském Autoklubu ČR.

„Cílem seminář bylo sjednotit výklad této legislativy, seznámit účastníky s hlavními požadavky nařízení a nastínit jejich možné způsoby řešení. Mezi řečníky byli specialisté z oblasti práva, ochrany osobních údajů, kybernetické bezpečnosti a IT,“ vysvětlila hlavní motiv workshopu Blanka Havelková, předsedkyně představenstva DVI.

Úvodního slova se ujal Pavel Krtek, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah. Zdůraznil závažnost tématu a nastínil dopady GDPR do prostředí železnice, respektive národního dopravce. Se svými příspěvky vystoupili i Aleš Špidla, prezident Českého institutu manažerů informační bezpečnosti a Jiří Žůrek z Úřadu pro ochranu osobních údajů. Technické řešení problému představili Lubomír Libič a Pavel Dobiš z dceřiné společnosti ČD-Telematika.



Pozornost věnovali i legislativě

Akce se zúčastnila přibližně padesátka posluchačů. „Vzhledem k náročnosti tématu a k různým interpretacím požadavků nařízení GDPR jsme chtěli účastníkům poskytnout objektivní informace zaštitěné doporučeními dozorujícího orgánu. Věnovali jsme se jak právním, tak i technickým aspektům nařízení GDPR,“ upřesnila Havelková.

Dopravní vzdělávací institut je v tuto chvíli již připraven formou prezenčních školicích akcí a e-learningu poskytnout informace o nové legislativě zaměstnancům firem napříč segmentem železniční dopravy.

Nařízení v praxi

Nový evropský „GDPR zákon“ zvyšuje ochranu osobních dat občanů, nastavuje jednotná pravidla nakládání s osobními údaji fyzických osob v reálném i virtuálním světě a zároveň umožňuje jejich volný pohyb v zemích Evropské unie. Nařízení GDPR se vztahuje na všechny subjekty zpracovávající osobní údaje občanů EU. Každá firma by proto měla zjistit, jaké paragrafy této významné novinky se jí týkají, případně co udělat, aby nové požadavky naplnila. ♦

RYCHLÍKY POD JEŠTĚDEM JSOU INTEGROVÁNY

Cestující v Libereckém kraji mají na základě dohody Libereckého kraje a Českých drah možnost od začátku října využít integrovaného jízdného i ve vlacích dálkové dopravy. Jednotné jízdné s tarifem Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje (IDOL) platí na všech rychlíkových linkách v kraji. Vše potvrdilo i Ministerstvo dopravy ČR, které u národního dopravce objednává spoje dálkové dopravy.

„Našli jsme rozumné a pro všechny strany akceptovatelné řešení, které prospěje uživatelům veřejné

dopravy,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu. „Věříme, že výborná spolupráce s krajským Koordinátorem veřejné dopravy KORID LK přiláká do vlaků další cestující,“ doplnil Jaroslav Jirman, obchodní ředitel Regionálního obchodního centra ČD (ROC) v Liberci s tím, že regionální vlaková doprava v kraji je zintegrována už řadu let.

Ladily se detaily dohody

Za zainteresované strany, tedy kraj, ministerstvo i ČD v letním období

intenzivně ladily detaily příslušné dohody. „Především se jednalo o stanovení odpovědnosti smluvních stran pro případ, kdy vlivem uznávání výhodnějšího tarifu IDOL dojde k poklesu tržeb ČD nebo bude potřeba vlivem zvýšeného zájmu cestujících posilovat integrované rychlíky,“ přiblížil detaily Karel Zvěřina z oddělení cenotvorby a obchodních analýz ČD.

Dohoda je uzavřena na dobu určitou, do konce roku 2019, kdy končí většina dosavadních smluv s objednateli s tím, že smluvní

strany mají zájem spolupracovat i v dalších letech.

Na straně Českých drah se rozšířením integrace mnoho nezměnilo. Vlaky regionální dopravy již v systému IDOL figurují, navíc byly proškoleny jen vlakové čety a o potřebné informace byly aktualizovány přenosné osobní pokladny (POPKy).

Do IDOLu jsou na území Libereckého kraje zařazeny rychlíky z Prahy do Tanvaldu, z Pardubic do Liberce, z Ústí nad Labem do Liberce a z Kolína do Rumburku.



Zaměstnanci ČD dostali ocenění za mimořádné skutky

Při příležitosti Dne železnice byli oceněni kolegové, kteří při své každodenní práci prokázali duchapřítomnost, odvahu nebo vykonali mimořádný čin. Ani letošek nebyl v tomto ohledu výjimkou. Vedení Českých drah předalo uznání čtyřiaadvaceti zaměstnancům.

JOSEF HOLEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

Slavnostní akt se uskutečnil ve čtvrtek 5. října ve Vládním salonku pražského hlavního nádraží. Za vedení společnosti přišli místopředseda představenstva společnosti Ludvík Urban, členové představenstva Michal Štěpán a Miroslav Kupec a ředitel odboru personálního Ivo Veselý. Přítomni byli také zástupci odborových organizací. „Děkujeme za to, co naši zaměstnanci vykonali pro společnost. Zásáhli včas na pravém místě. Zachránili nejen majetek, ale především řadu lidských životů. Vážíme si toho, jsme na ně hrdí a děkujeme,“ shodli se členové představenstva. Za mimořádné a skvělé skutky, kterými přispěli k záchraně lidského života nebo zdraví, případně předešli či eliminovali škody na majet-

ku národního dopravce, obdrželi přítomní zaměstnanci pamětní list a také hodinky. Ženy dostaly navíc květinu. ◆

OCENĚNÍ KOLEGOVÉ

- **Petra Alexandra Procházková**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Plzeň
- **Stanislava Šuplerová**
vlakvedoucí osobních vlaků Zákaznický personál Praha, Regionální pracoviště Brno
- **Miloslava Hlubíková**
vlakvedoucí osobních vlaků Zákaznický personál Praha, Regionální pracoviště Ostrava
- **Helena Záveská**
vlakvedoucí osobních vlaků Zákaznický personál Praha, Regionální pracoviště Pardubice

- **Evžen Sedlář**
vlakvedoucí osobních vlaků Zákaznický personál Praha, Regionální pracoviště Brno
- **Lubor Křivák**
vlakvedoucí osobních vlaků Zákaznický personál Praha, Regionální pracoviště Olomouc
- **Vladimír Dufek**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Brno
- **Jan Plichta**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Brno
- **Robert Štefka**
zámečnick kolekových vozidel Depa kolejových vozidel Brno
- **Marek Strmiska**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Brno
- **Stanislav Havel**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Praha
- **Miroslav Čedík**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Praha
- **Martin Šícha**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Praha
- **Vladimír Makula**
vedoucí posunu Depa kolejových vozidel Praha
- **Stanislav Jandourek**
signalista Depa kolejových vozidel Praha
- **Pavel Břejcha**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Praha
- **Petr Fialka**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Praha
- **Pavel Reimer**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Praha
- **Petr Horáček**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Česká Třebová
- **Martin Henych**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Česká Třebová
- **David Holánek**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Česká Třebová
- **Ondřej Foral**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Olomouc
- **Tomáš Adámek**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Olomouc
- **Vojtěch Gášek**
strojvedoucí Depa kolejových vozidel Olomouc

VLA KOVÁ ČETA ZACHRÁNILA ŽIVOT CESTUJÍCÍMU, KTERÝ ZKOLABOVAL

Členové doprovodu vlaku railjet z pražského regionálního pracoviště Zákaznického personálu ČD Lukáš Müller a Miroslav Tomašovič zachránili 27. září život padesátiletému cestujícímu. Ten ve spoji rj 372 u Letovic vinou epilepsie a cukrovky ztratil vědomí, upadl mezi vozy číslo 23 a 24 a skončil v křečích. Oba zaměstnanci ČD nezaváhali, poskytli mu první pomoc a přivolali záchrannou službu a lékaře.

„Seděl jsem na infopointu, když volal kolega Tomašovič, ať okamžitě přiběhnu,“ začal s vyprávěním dvaatřicetiletý steward Lukáš Müller. Už z dálky viděl, jak se kolega o cestujícího stará. Držel mu hlavu v předklonu a snažil se s ním komunikovat.

„Muž měl zapadlý jazyk, který mu ale Míra hned vytáhl. Já jsem okamžitě volal tísňovou linku 155 s žádostí, aby záchranka přijela do nejbližší stanice, což byly Svitavy. Po celou dobu jsem byl s operátorkou záchranné služby v kontaktu,“ popisuje Müller dramatické chvíle.

Našli tašku s léky

Cestující ale nekomunikoval a chvílemi ztrácel vědomí. Oba záchránce ihned napadlo, že by muže mohli prohledat, zda u sebe nemá léky. Našli u něj lékařský dokument s popisem léků a diagnóz, což okamžitě sdělili i operátorce záchranky. „Ještě pán zašeptal cosi o Albertu.“ To si Lukáš Müller vložil tak, že má na mysli tašku ze supermarketu,

což se ukázalo jako správná úvaha. „Brzy jsme ji našli a v ní i léky.“ Ve chvílích, kdy byl cestující schopen vnímat, ukázal na správnou krabičku. Krátce po aplikaci léku přišel k plnému vědomí. Záchránci rovněž použili vlakový rozhlas a nakonec k postiženému dorazili i lékaři jedoucí ve vlaku. Jeden byl primářem na ARO.

Ve Svitavách si muže převzala posádka záchranné služby a její lékař. „Nebýt našeho včasného zákroku, tak by cestující, silný diabetik a epileptik, nejspíš nepřežil,“ zhodnotil steward situaci. „Jen doufám, že už se mi chvíli nic podobného nestane. Takto jsem zasahoval už třikrát,“ doplnil. Pro jeho kolegu Tomašoviče to byl první zákrok.

„Profesionální přístup obou zaměstnanců pramení i z mnoha školení. Díky tomu jsou připraveni kdykoli poskytnout první pomoc, a to samozřejmě i během výkonu své práce,“ uvedl s potěšením ředitel odboru personálního ČD Ivo Veselý.

Pohotovému zásah posádky vlaku ocenil i člen představenstva zodpovědný za úsek osobní dopravy ČD Michal Štěpán. „Velmi si vážím přístupu našich zaměstnanců. Máme zaměstnance s vysokou profesní a lidskou kvalitou a toto zdůrazňujeme také našim zákazníkům. Jsem přesvědčen, že ČD budou i z těchto důvodů pro objednatele dobrým partnerem pro zajištění železniční dopravy i v dalším období,“ sdělil.

ČD Cargo oslavilo kulatiny

Pátek 6. října 2017 vstoupil do historie dceřiné společnosti ČD Cargo jako den velkých oslav 10. výročí vzniku této firmy. Vydařené akce se zúčastnilo okolo dvou tisíc návštěvníků – VIP hostů, zákazníků, zaměstnanců, dětí a dalších. Trochu se umoudřilo i počasí, a tak si návštěvníci mohli v klidu vše užít. Každý si přišel na své.

MICHAL ROH | FOTO: MARTIN BOHÁČ, JAKUB DVOŘÁK, MICHALA BÍLKOVÁ

Venkovní expozici vévodil historický Štokr 556.0506, zástupce řady, která končila parní provoz v nákladní dopravě, a vedle ní stojí cí nejnovější přírůstek v našem lokomotivním parku – Vectron 383.006 s reklamním polepem na přepravu jednotlivých vozových zásilek. Druhá jmenovaná lokomotiva byla prakticky obležena návštěvníky, kteří si chtěli prohlédnout stanoviště strojvedoucího a strojovnu. K vidění však byla celá řada dalších kolejových vozidel a chybět nesměl ani krytý vůz s expozicí o historii ČD Cargo.



Pro účastníky akce byl z Prahy vypraven protokolární vlak, v jehož čele stanula lokomotiva víc než symbolická, Vectron 383.004 propagující právě desáté výročí vzniku ČD Cargo. Cestující kromě malého občerstvení obdrželi i symbolickou památeční jízdenku.

Ocenění pro výherce fotosoutěže

Před dvanáctou hodinou se účastníci akce sešli před improvizovaným pódiem, ze kterého zazněly mimo jiné proslovy generálního ředitele a předsedy představenstva Českých drah Pavla Krtka a předsedy představenstva ČD Cargo Ivana Bednárika. Oba popřáli Cargo mnoho dalších desetiletí úspěšného působení na dopravním trhu, Bednárik po proslovu předal i výhru vítězi fotosoutěže „Život v ČD Cargo“ panu Jakubu Javorkovi, strojvedoucímu v přípravě PJ Ostrava. O chvíli později dorazil do Ústí nad Labem ministr dopravy, Dan Ťok, který si v do-



provodu obou výše uvedených manažerů prohlédl areál SOKV.

Po celý den zajišťovala kyvadlovou přepravu všech hostů z hlavního nádraží do areálu SOKV RegioNova ČD. Program akce byl velmi bohatý. Malým návštěvníkům učarovala jízda na historické dráze, spolu s rodiči si mohli zahrát i zajímavou hru a aby bylo na co vzpomínat, odnášeli si spoustu propagačních předmětů. Prohlédnout si bylo možné i vůz s modelovým kolejištěm nebo vůz s expozicí o historii železniční dopravy. Zajímavá byla i ukázka techniky hasičů SŽDC.

Za úspěšnou realizaci celé akce patří velký dík všem organizátorům, zaměstnancům SOKV Ústí nad Labem i podnikovému výboru OSŽ. ♦



DÚ DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

■ Drážní úřad vydal v minulých dnech Výroční zprávu o bezpečnosti za rok 2016. Ta mimo jiné informuje o vývoji bezpečnosti železnic (včetně společných bezpečnostních ukazatelů, tzv. CSI), důležitých změnách právních předpisů, týkajících se bezpečnosti železnic nebo

počtu a výsledků státních dozorů. Dokument je vydáván každým rokem a má za cíl poskytnout dopravcům, provozovatelům drah a ostatním zainteresovaným osobám přehled o vývoji bezpečnosti za uplynulý rok na území České republiky. Výroční zpráva o bezpeč-

nosti je k dispozici v elektronické podobě na webových stránkách Drážního úřadu (www.ducr.cz).

■ V průběhu hlavních letních prázdnin posuzoval Odbor drážních vozidel Drážního úřadu unikátní vozidlo pro kontrolu a údržbu trakčního vedení. Toto speciální

hnací drážní vozidlo splnilo veškeré podmínky povolovacího procesu, proto bylo oficiálně schváleno do provozu. Přiděleno bylo řadové označení MTW 100, provozovat toto údržbové vozidlo lze jak na dráze celostátní, regionální i na vlečce.

PANĚÁKY: SLEPÉ ULIČKY S VELKÝM OČEKÁVÁNÍM

Už v 50. letech minulého století, kdy byla elektrizace tuzemských tratí teprve v plenkách a v čelech vlaků dýmaly parní lokomotivy, bylo všem jasné, že právě v elektrině spočívá budoucnost železniční dopravy. Stejně tak bylo logické, že když už se měděná pavučina rozšíří i nad koleje v okolí velkých měst, nebudou to lokomotivy a vozy, ale ucelené elektrické jednotky, které ponесou hlavní tíhu přepravy obyvatel do zaměstnání i za odpočinkem.

ROSTISLAV KOLMAČKA | FOTO: ARCHIV AUTORA, ČD

Elektrické jednotky mají oproti vlakům taženým lokomotivou celou řadu výhod. Za všechny jmenujme alespoň možnost okamžité změny směru jízdy (odpadá potřeba objíždění vlaku lokomotivou v koncových stanicích), vysoký měrný výkon a účinnější brzdy (umožňující jednotkám razantnější rozjezdy a intenzivnější brzdění), vyšší počet širších dveří pro rychlejší výměnu cestujících a hlavně také možnost přizpůsobení výšky nástupního prostoru výšce nástupišť v zastávkách, což jinými slovy znamená splnění základního předpokladu k dnes tolik žádané bezbariérovosti.

Výroba našich prvních elektrických jednotek byla objednána v roce 1955 a pět let poté byly ve spolupráci vagonky TATRA Studénka a Závodu V. I. Lenina v Plzni dokončeny dvě první prototypové jednotky EM 475.0. Přestože neosloňovaly spolehlivostí a v provozu vydržely jen osm let, přinesly řadu nových prvků, které byly přeneseny i na následně vyráběnou a v provozu podstatně úspěšnější sériovou řadu EM 475.1 – legendární „Žabotlamy“ dnešní řady 451, vyráběné v letech 1964 až 1968 a z provozu v okolí Prahy vyřazené až v nedávné době.

Z nových prvků zmíníme především „nízkopodlažní“ středovou část vozů a centrálně ovládané nástupní dveře, které byly ve stejné výš-

ce, do jaké byla postupně upravována nástupišť zastávek především v okolí Prahy. Tyto přínosné prvky pro cestující však byly vykoupeny spoustou bezesných nocí konstruktérů, protože zalomení snížené části kostry samonosné skříně vozů, zkomplikované navíc umístěním kapes, do nichž se při otevření zasouvaly nástupní dveře, znamenalo značné pevnostní oslabení konstrukce. I proto byly jednotky EM 475.1 od počátku považovány za dočasné řešení a jejich plánovaná životnost činila pouze 15 let. Úctyhodného věku téměř 50 let se mnohé z nich dožily hlavně díky opakovanému zpevňování kostry skříně v místech „spodního zalomení“.

Nezbytná unifikace

Už koncem roku 1962 byly na základě žádosti Ministerstva dopravy a spojů zahájeny práce na vývoji nových typů elektrických jednotek pro příměstskou dopravu a službu na elektrizovaných vedlejších tratích ČSD. A protože se v uvedené době v jižní části země už naplno rozvíhala elektrizace střídavou soustavou, byl zadán vývoj jednotek ve variantách jak pro stejnosměrnou, tak i pro moderní střídavou napájecí soustavu. Mělo jít o základní tuzemský typ elektrických jednotek, proto byla jejich vývoji věnována patřičná pozornost a vznikaly na úrovni státního úkolu. Požadována byla co nejhlubší unifikace jednotlivých verzí jednotek, což znamenalo nejen jednotný design, ale například i požadavek na vzájemnou zaměnitelnost vložených a později i řídicích vozů mezi stejnosměrnou a střídavou verzí jednotek. Dalšími požadavky bylo soustředění trakčních i pomocných zařízení do elektrického vozu a jeho umístění v co největší míře pod podlahou nebo pod střechou (staré jednotky je měly rozmístěny ve strojvnách v čelních i vložených vozech) a možnost variabilního spojování různých kombinací motorových (M), vložených (V) a řídicích (Ř) vozů, včetně možnosti spojování a společného řízení více spojených jednotek.

Po problémech s podélnou tuhostí a pevností zalomených skříní řady EM 475.1 byla pro nové jednotky požadována jednotná výška podlah a konstrukční podobnost s běžnými typy osobních vozů. Zpracovány naopak měly být dvě varianty způsobu pohonu dvojkolí – buď „klasicky“ za použití individuálního pohonu dvojkolí (tj. každá náprava poháněná vlastním trakčním motorem), nebo za užití tzv. skupinového pohonu, kdy je pod spodem vozu uložen trakční motor, z něhož jsou prostřednictvím kardanů a převodovek poháněna

obě dvojkolí v přilehlém podvozku (toto řešení dnes používají jednotky Pendolino).

Hlavními nositeli vývoje nových jednotek byly VÚKV Praha a TATRA Studénka s tím, že řešitelem a subdodavatelem elektrické výzbroje se stal MEZ Vsetín. Moderní design hnacích vozů vytvořil už ve stádiu návrhu jednotek průmyslový architekt ing. Hrbas.

Vývoj brzdilo ministerstvo

Jako první byly zahájeny práce na přípravě střídavé verze vlaků, které měly být v duchu původního zadání složeny ze tří vozů typu M + V + Ř. V této třívozové sestavě také byly na základě objednávky z 16. 11. 1963 v roce 1966 skutečně vyrobeny dvě prototypové střídavé jednotky SM 487.0 se skupinovým pohonem náprav. Jejich vývoj rozhodně nebyl bezproblémový a navíc do něj hned několikrát zasáhly upřesňující požadavky ze strany ministerstva dopravy. Například od 4. 3. 1964 požadovalo provést změnu maximální rychlosti jednotek z původně plánovaných 100 km/h na 110 km/h, dimenzování elektrické výzbroje navrhnout pro soupravu až 6vozovou, změnit rozjezdovou tažnou sílu, nahradit transduktorovou regulaci výkonu tyristorovou a žádáno bylo také prodloužení zavazadlového oddílu. Naopak jistým ústupkem bylo omezit vývoj vlaku pouze na provedení se skupinovým pohonem místo současné přípravy verze s individuálním pohonem náprav.

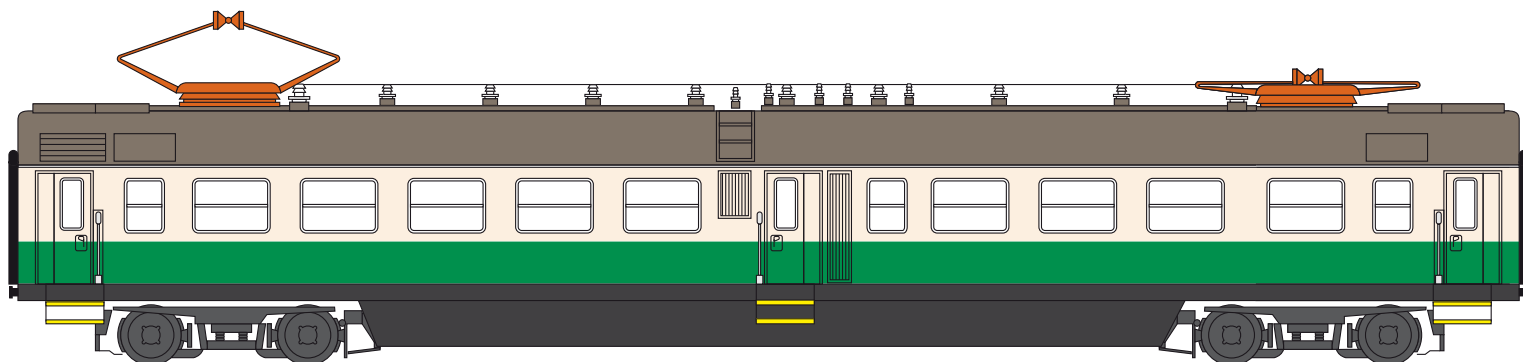
Je zcela patrné, že ministerstvo dopravy vůbec nemělo jasnou představu o tom, jak by měly nové jednotky ve finále vypadat. Důkazem je i fakt, že zatímco prototypy SM 487.0 byly z výroby třívozové, sériové jednotky se vyráběly již jako pětivozové s hnacími vozy na obou koncích (složení M + V + V + V + M). Tato výroba se odehrála v letech 1970 a 1971,



Ministerstvo dopravy v počátcích vývoje požadovalo co nejvyšší stupeň unifikace.



Nátěr 460.001/002 měl připomínat, že vozidlo mělo být naší první dvousystémovou jednotkou.



Plánovaná podoba usměrňovacího vozu řady SNEM 488.0



Modernizovaná jednotka 565.001/002 opouští Brno coby vlak R 984 Svratka do Prahy dne 24. 11. 2016 – takto nějak by dnes mohla vypadat fotografie a její popis, kdyby se uvažované rychlíkové jednotky SM 498.0 skutečně vyrobily.

JAK MĚLA VYPADAT RYCHLÍKOVÁ VERZE?

Rychlé elektrické vlakové soupravy odvozené od řad EM 488.0 a SM 488.0 byly v první fázi uvažované ve variantách pro stejnosměrný proud (EM 498.0 pro nasazení na trati Praha – Ostrava) a střídavý proud (SM 498.0 pro nasazení na trati Brno - Bratislava). Jejich složení mělo být v základní sestavě pětivozové, ale počet vozů mohl být variantně měněn až na délku sedmivozové jednotky. Hlavové hnací vozy měly být odvozené z řad EM 488.0 a SM 488.0 včetně velkoprostorového uspořádání. Vložené vozy se naopak uvažovaly jako oddílové, v zásadě vycházející z vozů řad Aam, Bam a BRam motorové jednotky „Vindobona“ (nutné doplnění elektrické kabeláže a změna vytápění na elektrické, doplnění centrálního ovládání dveří, atd.). V první fázi se u rychlíkových jednotek počítalo s převodem pro maximální rychlost 140 km/h.

celkem bylo vyrobeno 17 jednotek (34 hnacích vozů) označených řadou SM 488.0.

S třívozovou sestavou se původně počítalo i při vývoji stejnosměrné verze jednotek, na nichž se konstrukční práce naplno rozběhly v roce 1963. Prvotní návrhy řešení stejnosměrných vlaků obsahovaly mimo provedení odpovídajících původnímu zadání také možné alternativy, a to jak co se týče složení jednotek do až sedmivozových vlaků, tak i provedení s tzv. usměřňovačovými vozy (typ „U“), které by umožnily provoz stejnosměrných jednotek i na střídavé napájecí soustavě – mělo vlastně jít o naše první dvousystémové elektrické jednotky! Zmíněna byla také možnost úpravy vlaků až do podoby jednotek pro dálkovou dopravu s restauračním oddílem, vozem 1. třídy atd. V roce 1971 dokonce byla k takovému vlaku zpracována studie.

Opětné změny v zadání

V souvislosti s diskuzemi o možném přechodu na jednotnou střídavou elektrizační soustavu v celé ČSSR rozšířilo MD koncem roku 1965 předmět původního zadání na „Elektrický motorový vlak dvouproudový“. Mělo jít právě o zmíněnou alternativu vlaku s doplněným usměřňovačovým vozem, který by si sám odebíral z troleje střídavý proud pomocí vlastních

pantografů a transformovaným stejnosměrným proudem by pak napájel sousední standardní stejnosměrný hnací vůz. I složení dvou-proudového vlaku mělo být původně třívozové, ale už s poznámkou, že by soupravu mělo být možné rozšířit až na délku šesti vozů.

Dalším z dodatečných požadavků MD, který už poněkolkáté změnil cestu vývoje nových jednotek a hlavně způsobil další zdržení prací, byl požadavek na maximální sjednocení ovládacích obvodů řídicího vozu dvouproudé jednotky s řídicím vozem jednotky střídavé, jehož vývoj započal dříve. Kvůli tomu ale bylo nutné oba typy řídicích vozů překonstruovat, protože dosud byly řešeny odlišně. Zvláště v tomto případě však nelze nezmínit paradox, že s výjimkou dvou prototypových souprav SM 487.0 nakonec nebyla výroba řídicích vozů vůbec objednána.

Zmiňované váhání MD a nevyjasněnost otázky celonárodního přechodu na střídavou napájecí soustavu se samozřejmě projevovaly také na postupu prací na vývoji jednotek budoucí řady EM 488.0, které se dostávaly do stále většího časového skluzu. Na základě zkušenosti s nedostatečnou kapacitou prototypové střídavé jednotky ve třívozovém složení rozhodlo v srpnu 1968 MD o definitivním ukončení vývoje řídicích vozů s tím, že cílové sestavení stejnosměrných vlaků bude M + V + V + V + M, resp. v případě dvouproudových vlaků M + U + V + U + M. Zároveň byl upřesněn požadavek na koncepci pohonu dvouproudových vlaků ve prospěch individuálního pohonu náprav za pomoci klasických tlakových trakčních motorů, tedy přesně naopak, než tomu bylo u střídavých jednotek vybavených skupinovým pohonem dvojkolů. Původně tolik prosazovaná unifikace obou variant vlaků tak dostala pořádně „na frak“.

Usměřňovačový vůz zamítnut

Následujícího roku do příběhu vývoje moderních elektrických jednotek zasáhl požár ve Vagónce Studénka, který opět oddálil výrobu stejnosměrných jednotek, a předpokládaný termín dokončení usměřňovačových vozů se tak odsunul dokonce až na rok 1973. Důsledkem této patálie bylo nesplnění zadání státního úkolu po stránce termínu dodávek nových vlaků, čímž se změnila rovina řešení úkolu už pouze na úrovni podnikového úkolu financovaného z vlastních zdrojů vagonky s řadou dalších negativních důsledků na rychlost dokončení vývoje.

Protože ale provoz nová vozidla naléhavě potřeboval, objednala ještě v roce 1969 tehdejší Ústřední správa železnic (ÚSZ) jako nouzové řešení dodatečnou výrobu koncepčně zastaralých jednotek řady EM 475.1, které byly po drobných změnách v projektu dodávány v letech 1972 a 1973 pod pozměněným označením EM 475.2 (pozdější řada 452).

Málokdo si tak dnes uvědomuje, že dodnes sloužící a stále relativně moderně působící střídavé „pantografy“ řady 560 jsou ve skutečnosti starší než z provozu už kompletně vyřazené archaické stejnosměrné vlaky řady 452!

Zpět ale k bolestnému vývoji jednotek 488. V roce 1970, který měl být posledním rokem řešení státního úkolu na vývoj stejnosměrných (resp. dvouproudových) jednotek, se rozeběhlo oponentní řízení, které s okamžitou platností zastavuje vývoj usměřňovačových vozů, a to



Foto: David Prause

V takovém barevném provedení jezdila jednotka řady 460 na sousedním Slovensku.

i přes to, že elektrická část pro ně byla v MEZu Vsetín už z větší části vyvinuta a některé komponenty dokonce i vyrobeny. Jednalo se do značné míry o důsledek konečného rozhodnutí o trvalé koexistenci elektrizačních soustav 3 kVss a 25 kV, 50 Hz na síti ČSD a zároveň i o rozhodnutí, že se nakonec nebude připravovat ani uvažovaná dvouproudová rychlíková verze elektrických vlaků, ve které také mohly usměrňovačové vozy najít své uplatnění.

Prototypové hnací vozy nyní už tedy opět ryze stejnosměrné jednotky EM 488.0001/002 byly ve Studénce výrobně dokončeny v roce 1971, avšak vývoj jednotek jako typu ještě nějaký čas probíhal, protože některé konstrukční celky – především nespolehlivá odporová regulace rozjezdu – nevyhověly při zkouškách a bylo nutné je změnit.

V letech 1971 až 1978 se pak konečně uskutečnila sériová výroba celkem 42 jednotek EM 488.0, tedy dnešní řady 460. Zajímavé je, že ačkoli byl

vývoj jednotek EM 488.0 zadáván se záměrem nahradit v příměstské dopravě v okolí Prahy starší pantografy EM 475.1, vinou dodnes ne zcela objasněného dobového bludu o tom, že jednotky EM 488.0 údajně nejsou pro zdejší provoz vhodné, k této náhradě nikdy nedošlo a některé vlaky EM 475.1 (dnes řada 451) tak sloužily v pravidelném provozu i více než trojnásobek své původně plánované životnosti.

Z další sériové výroby sešlo

Za další fatální neúspěch, způsobený naprostým nezájmem tuzemského průmyslu o jakékoli inovace, lze považovat skutečnost, že po vyrobení 17 kusů střídavých a 43 stejnosměrných jednotek už nebyly žádné další vlaky typu 488 vyrobeny, přestože jejich vývoj ještě několik dalších let pokračoval (a stál nemalé peníze). Přitom je nesporné, že tehdejší provoz další elektrické jednotky naléhavě potřeboval.

Podle dostupných pramenů z roku 1974 se v případě střídavé verze jednotek předpokládala cca od roku 1978 sériová výroba zdokonalených jednotek SM 488.1 s řadou úprav v mechanické i elektrické části. Jednotky měly už také mít individuální pohon náprav, upravená stanoviště obsluhy a měly být vybaveny automatickými spřáhly na čelech. Z jejich výroby ale nakonec sešlo hlavně z důvodu neochoty MEZ Vsetín podílet se na inovacích i subdávkách elektrické části.

Ze stejných důvodů i v případě stejnosměrných jednotek, které se měly dále vyrábět už v provedení s plynulou tyristorovou regulací jízdy (v první fázi se plánovala výroba více než 42 jednotek EM 488.1), nakonec z další výroby plánované přibližně od roku 1983 sešlo.

Jedním z důkazů toho, že ČSD opravdu měly zájem o další elektrické jednotky, byla série jednání mezi tehdejší ČSSR a PLR, která se odehrála ve dnech 20. až 26. 6. 1979. Předmětem jednání bylo řešení možného zajištění dodávek stejnosměrných elektrických jednotek z Polska, přičemž polská strana požadovala od ČSSR zajištění dodávek trakčních motorů (MEZ Vsetín), pulzních měničů (ČKD), motorgenerátorových soustrojí (výrobce nenalezen) a některých dalších prvků (např. okna a dveře – Vagónka Studénka). Avšak opět hlavně proto, že MEZ odmítal vyvinout a vyrábět motory pro pulzní regulaci, ve finále nedošlo ani k tomuto dovozu uvažovaných třívozových jednotek ve složení Ř + M + Ř s vozy o délce 22 m.

Tehdejší plán rozvoje vědy a techniky předpokládal rovněž vývoj nového elektrického vlaku na stejnosměrný proud pro pražský uzel se sníženými nástupními prostory, přičemž se na vývoji i výrobě měl podílet východoněmecký závod LEW Henigsdorf. Sériová výroba jednotek se předpokládala od roku 1987, avšak německá strana od spolupráce ustoupila ještě před započítáním konstrukčních prací.

Zásahem FMD předčasně skončil také vývoj luxusní dvouproudové jednotky s plánovanou maximální rychlostí 180 km/h, odvozené od původně plánované rychlíkové varianty řad 488.

Na o několik let později obnovený návrh výroby dálkového expresního vlaku za spolupráce s Polskem odpovědělo naopak Federální ministerstvo dopravy, že nemá o takovéto vlaky zájem.

PLÁNOVANÉ A REALIZOVANÉ VARIANTY JEDNOTEK ŘADY „488“

řada	provedení	výchozí složení vlaku	osudy
EM 487.0	individuální pohon náprav	M + V + Ř	vývoj dokončen v podobě řady EM 488.0
EM 487.1	skupinový pohon náprav	M + V + Ř	vývoj nebyl dokončen
SM 487.0	individuální pohon náprav	M + V + Ř	vývoj nebyl dokončen
SM 487.1	skupinový pohon náprav	M + V + Ř	1966 vyrobeny 2 ks jako SM 487.0, přezn. na SM 488.0
SNEM 488.0	usměrňovačový vůz „U“	do stejnosměrných vlaků „EM“	vývoj nebyl dokončen
EM 487.0 / 1	dvouproudový vlak	M + U + Ř	vývoj nebyl dokončen
EM 488.0	dvouproudový vlak	M + U + V + U + M	vývoj nebyl dokončen
EM 488.0	individuální pohon náprav	M + V + V + V + M	1971 až 1978 vyrobeno 34 jednotek – dnes řada 460
SM 488.0	skupinový pohon náprav	M + V + V + V + M	1970 až 1971 vyrobeno 17 jednotek – dnes řada 560
EM 488.1	zdokonalení EM 488.0	M + V + V + V + M	verze s pulsní regulací a centr. spřáhlem – neobjednána
SM 488.1	zdokonalení SM 488.0	M + V + V + V + M	vylepšená verze s centr. spřáhlem – neobjednána
EM 498.0	rychlíková verze jednotky	M + (1. tř) + (rest) + (2. tř) + M	vznikla pouze studie, vývoj nebyl zahájen
SM 498.0	rychlíková verze jednotky	M + (1. tř) + (rest) + (2. tř) + M	vznikla pouze studie, vývoj nebyl zahájen

Veletř TRAKO přivítal i řadu českých firem

Letošní v pořadí již dvanáctý ročník evropského veletrhu železniční techniky TRAKO v polském přístavním městě Gdaňsk byl ve znamení nejen moderní techniky a technologií, ale i řady nových kontraktů. Návštěvnost veletrhu meziročně roste, a tak na konci září přivítal výstavní komplex Amberexpo rekordních 700 vystavovatelů z 25 zemí celého světa, kde pochopitelně nemohla chybět ani Česká republika.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Letos si odborná i laická veřejnost mohla prohlédnout hned několik národních expozic. Vedle Velké Británie a Rakouska to byla ČR, kterou v pavilonu A zastřešovalo Ministerstvo obchodu a průmyslu ČR a také Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI). Na společné expozici navíc 26. září představitelé dceřiné společnosti Českých drah, Výzkumného Ústavu Železničního, a polského Institutu Kolejnictwa slavnostně podepsali dohodu o vzájemné spolupráci. Podle ředitelky ACRI Marie Vopálenské byla účast řady českých firem velice důležitá, neboť Polsko je pro naše firmy perspektivní a zajímavý trh i tradiční partner. V podobném duchu mluvili obchodní zástupci dceřiné společnosti ČD Cargo a Kolej Czeskich, kteří měli pro jednání k dispozici moderní patrovou expozici. Představitelé ČD Cargo nabízeli přepravu s akcentem na Polsko, země bývalého Sovětského svazu a Čínu. Není bez zajímavosti, že vystavené cisternové vozy společnosti Legios Loco, mimochodem jediná vystavená vozidla české proveniencí na Traku, do Gdaňsku přepravila právě firma ČD Cargo společně s Kolejemi Czeskimi.

Nadšení milovníci historie

Patrně největší úspěch sklízela železniční vozidla, která byla vystavena na kolejišti Gdaňsk Stadion Expo. V záplavě moderních lokomotiv a jednotek zářily v oranžovém nátěru dva historické exponáty – byla to nejen perfektně zre-vitalizovaná česká Bobina EP 05-023, ale také

polská EP 08-001. Bobina s sebou přivezla moderní klimatizovanou soupravu polských vozů první a druhé třídy, které se hravě vyrovnají zahraničním výrobčům. V blízkosti těchto tradičních vozidel byly k dispozici návštěvníkům dvě elektrické jednotky FLIRT od firmy Stadler. Červeno-bílá byla určena pro norské dráhy a zeleno-žlutá pro maďarsko-rakouskou společnost Gysév. Nízkopodlažní vozy doplňovaly polské stroje. Byl to nejen vícečlánkový Elf na stejnosměrnou trakci od bydhošťské firmy PESA, který je v provozu například na Katowicku, ale také diesellová jednotka Impuls od firmy NEWAG z Nového Sącze v Malopolském vojvodství.

U nás již zdomácněly dvoučlánkové Regio-Sharky představil polský výrobce v provedení pro dopravce Polregio (dříve Przewozy Regionalne) s domácím označením PESA LINK. A že ne všechny starší stroje patří do šrotu, dokazovala poznaňská firma FSP, jež přivezla modernizované Dřevolino řady EN 75, jak se slangově označují původní pantografové jednotky určené pro regionální dopravu.



Pozadu nezůstali ani výrobci elektrických lokomotiv. Společnost Rail Polska vystavila stejnosměrný nákladní stroj 207E, což je modernizovaná diesellová lokomotiva původní řady ST44, které se u nás přezdívá Sergej a v Polsku Gagarin. PESA z Bydhoště přivezla na veletrh nejnovější výrobek v podobě stroje řady 111Ed z výrobní řady GAMA, určené pro těžkou nákladní službu u společnosti RCP. Firma NEWAG představila elektrický stroj řady E4D Griffin o výkonu 5,6 kW, který je dodáván buď ve stejnosměrné modifikaci na 3 000 V nebo jako třísystémový, navíc pro střídavé trakční napětí 15 kV, resp. 25 kV.

Nechyběly ani tramvaje

Na veletrhu nesměly chybět stavební mechanismy a speciální soupravy a také tramvaje. Modely se prezentovala například plzeňská Škodovka, domácí výrobci Solaris a Modertrans vystavili nízkopodlažní tramvaje Tramino a Moderus Gamma přímo u vstupu do hlavního výstavního pavilonu. Velké překvapení vzbudila u návštěvníků rozsáhlá čínská expozice největšího železničního výrobce na světě, firmy CRRC, která přivezla řadu věrně vyrobených modelů svých regionálních a dálkových vlaků, kde patrně největší zájem vyvolával vysokorychlostní vlak řady CRH 380A a vodíkem poháněná tramvajová jednotka. ◆





Krajský soud: **VUZ** není veřejný zadavatel

Krajský soud v Brně v minulých dnech vynesl rozsudek, kterým potvrdil, že dceřiná společnost Českých drah Výzkumný Ústav Železniční není veřejný zadavatel. V plném rozsahu se tak ztotožnil s argumentací zástupců VUZ, že firma nesplňuje podmínky veřejného zadavatele stanovené zákonem.

REDAKCE | FOTO: ARCHIV ČD

Soud navíc výslovně uvedl, že VUZ je nezávislý podnikatelský subjekt mající průmyslovou či obchodní povahu a jeho odbornou činnost není možné považovat za činnost veřejného zadavatele. Tyto dvě okolnosti ve svém souhrnu staví VUZ do stejné pozice mezi ostatní soukromé podnikatele.

Spor trval sedm let

Řízení, v němž bylo rozhodnutí vydáno, se týkalo sedm let trvajícího sporu, jenž byl tímto rozsudkem ukončen až nyní. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) nerozhodl tehdy správně, když s VUZ zahájil správní řízení a na konec v něm dospěl k překvapivému závěru, že

VUZ je údajně veřejný zadavatel, stejně jako jejich akcionář, společnost České dráhy. Představitelé VUZ podali proti rozhodnutí ÚOHS žalobu ke Krajskému soudu v Brně, který nyní potvrdil, že VUZ skutečně není veřejný zadavatel a rozhodnutí ÚOHS zrušil.

„Velmi mě těší, jak podrobně a kvalifikovaně se Krajský soud v Brně celou věcí zabýval. Rozhodnutí Krajského soudu, že Výzkumný Ústav Železniční zodpovídá za své zisky i ztráty, nese veškerá rizika podnikání, a je tedy podnikatelským subjektem a nikoli veřejným zadavatelem, vnímám jako potvrzení toho, co ve VUZ celé roky děláme, že se pereme v celosvětové konkurenci o zákazníky,“ uvedl František Bureš, předseda představenstva VUZ.

Základem je zkušebnictví

Hlavním předmětem podnikání Výzkumného Ústavu Železničního je zkušebnictví a hodnotitelství pro železniční dopravu. Doprovodnými činnostmi jsou zejména výzkum a vývoj v oblasti železničních systémů. Zkušebnictví je nejvýznamnější činností VUZ, která se na jeho výnosech podílí z více než 80%. Zahrnuje zejména zkoušení kolejových vozidel na železničních zkušebních okruzích, nejdůležitějším zkušebním zařízením VUZ, které je součástí Zkušebního centra Velim. Toto testovací zařízení patří k významným a uznávaným zkušebním centřům pro železniční techniku a drážní zařízení v Evropě a tvoří ho dva železniční zkušební okruhy s odstavným kolejíštěm, dynamický zkušební stav, laboratoře, haly pro přípravu zkoušek a administrativní zázemí. Součástí zkušebních aktivit VUZ je též provádění akreditovaných zkoušek, a to jak jízdních zkoušek kolejových vozidel, drážních zařízení a dopravních prostředků, tak i laboratorních zkoušek a dalších experimentů.

VÝZKUMNÝ ÚSTAV ŽELEZNIČNÍ UZAVŘEL SPOLUPRÁCI S POLSKÝM INSTYTUTEM KOLEJNICTWA

Představitelé Výzkumného Ústavu Železničního a polského Instytutu Kolejnictwa podepsali dohodu o vzájemné spolupráci. Stalo se tak v úterý 26. září u příležitosti 12. ročníku mezinárodního veletrhu železniční techniky TRAKO v Gdaňsku.

„Snažíme se našim zákazníkům nabízet stále širší spektrum služeb, a to jak v různosti činností, tak i v nadregionálním pokrytí. S polským partnerem jsme se dohodli na možnostech vzájemné spolupráce na případných společných projektech v oblastech železničního zkušebnictví, hodnotitelství, v oblasti certifi-

kace, ve vědě a výzkumu i v dalších oblastech. Region střední a východní Evropy považují za velký potenciál pro náš další rozvoj,“ komentoval spolupráci předseda představenstva VUZ František Bureš.

„Jsem rád, že české firmy nacházejí s firmami polskými společná témata a ty pak proměňují v konkrétní formy reálné spolupráce,“ řekl ve své úvodní řeči při otevření společného stánku čes-

kých firem náměstek ministra dopravy Kamil Rudolecký. „Stávající nárůst přepravních objemů na železnici je odrazem snahy ministerstva dopravy o posílení role tohoto dopravního modu. Hojnou účast českých firem na Veletrhu TRAKO tady v Gdaňsku proto vnímám velmi pozitivně,“ dodal náměstek Rudolecký.

Evropský veletrh železniční techniky TRAKO se v polském Gdaňsku koná každý druhý rok. Návštěvnost této odborné akce meziročně roste, když letos pořadatelé potvrdili rekordní účast 700 vystavovatelů z 25 zemí celého světa.





POZOR VLAK

TV MAGAZÍN

sp5ort

PREMIÉRA

KAŽDOU POSLEDNÍ STŘEDU
V MĚSÍCI NA TV SPORTS

VŠECHNY
BARVY
ŽELEZNICE



WWW.POZORVLAK.CZ

Producent pořadu:
AŽD PRAHA

Bělorusko: překvapivě přívětivé

Bělorusko bývá označováno za poslední diktaturu v Evropě a většinou Evropanů je vnímáno jako stát kdesi na východě, kterému je dobré se vyhnout. Jedná se přitom o velice příjemnou zemi, která má návštěvníkovi co nabídnout, a přitom doposud nezkaženou masivním turismem. Podívejme se nyní do světa, který v leccems připomíná naše časy nedávno minulé. Pokrok je ale patrný i zde.

JIŘÍ MAZAL | FOTO: AUTOR

Deštní Bělorusko se výrazně otevírá světu a v rámci podpory turistického ruchu nyní ani nepotřebujete vízum – musíte však dorazit letadlem na mezinárodní letiště v metropoli Minsku a pobýt maximálně pět dní. Když už se turisté promenují po této zemi bez víz, je alespoň nutno zúžit prostor, kudy se do země dostat. Navíc na tom vydělává státní letecká společnost Belavia, která zajišťuje většinu letů do Evropy.

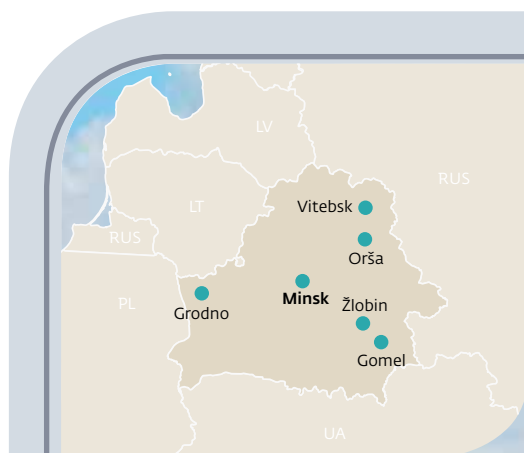
Hlavní město bylo bohužel za 2. světové války prakticky zničeno a jen nepatrná část se dočkala obnovy. Zachovalo se tak jen málo ze staré architektury. Nejstarší budovy pocházejí ze 17. století (katedrála, bernardinský klášter). Turisticky atraktivní je především Trojické předměstí na severozápadním okraji centra. Návštěvníci často míří také do historického města Gomel. Je v něm několik pamětihodných kostelů a paláců. Město je také důležitou stanicí na trati Kyjev – Černihiv – Žlobin – Minsk/Petrohrad.

Když se snoubí hvězda s křížem

V Bělorusku vás překvapí téměř „švýcarská“ čistota, udržovaná veřejná prostranství, nádherné parky plné květinových záhonů a všude se můžete posadit na množství laviček. Provoz je navíc velice disciplinovaný, chodci poctivě čekají,

až jim svitne zelená, auta jezdí plynule, a ne jak o závod. Zároveň snad v každém městě nechybí socha Lenina a k tomu i Leninovo náměstí nebo alespoň ulice, nezbytností jsou i mohutné pomníky padlým rudooarmějcům. Na druhé straně zde vyrůstají nové kostely jako houby po dešti. Většinou jde přitom o repliky původních staveb, zničených za dob Sovětského svazu. Panoramata měst se tak opět blyští zlatavými báněmi pravoslavných chrámů.

Kdo by čekal mohutnou propagandu vládnoucí strany, byl by poněkud zklamán. Nikde nevisí portréty prezidenta Lukašenka a ulice se po něm nejmenují. Propaganda se spíše zaměřuje na lásku k vlasti. Všude je tak vidno plakáty hlásající „miluj Bělorusko“ a nabádající k hrdosti na svou zemi.



Nepředstavujte si ale Bělorusko jako nějaký ráj, problémů jej trápí celá řada. Místní měnu sužuje velká inflace, špatná situace v oblasti lidských práv je notoricky známa a pohled na trh, kde převážně senioři prodávají nejrůznější veteš přímo na zemi, svědčí o tom, jak hluboko mají do kapsy. Bezdomovců a žebráků je také všude dost.

Vodka, základ komunikace

Bělorusové jsou velmi přátelští lidé, kteří si uvykli díky střetávání různých kultur ze západu a východu, a vyznačují se poměrně vysokou tolerancí. Zdejší univerzity jsou oblíbené u studentů z postsovětských asijských zemí, kteří se tu nesetkávají s takovou dávkou rasismu jako v Rusku. Jakýkoli rozhovor samozřejmě značně usnadní vodka, poněkud odbourávající jazykovou bariéru, neboť jinak než rusky se tu nedomluvíte.

země



Když jsem se setkal u hotelového bazénu se dvěma plukovníky z místní posádky, tekla vodka s koňakem proudem a k tomu se přikousovalo značné množství uzenin. Plukovníci nevycházeli z údivu, jak mohou být ve 38 letech svobodní a že takto to rozhodně zůstat nemůže. Nějakou „děvočku“ mi musí okamžitě obstarat! Pojede se na diskotéku a následně do nevěstince, no to by bylo, abych domů neodjel bez „ženštiny“. Stálo mě velké úsilí odejít z tohoto nadělení se ctí a odnesl jsem si poučení, jak velký důraz je tu stále kladen na rodinu.

Vycvičená modrá armáda

Ačkoli rozložení běloruské železniční sítě není pro spojení většiny velkých měst ideální, železnice hraje zejména v tranzitní dopravě nezastupitelnou úlohu. Nádražní budovy, postavené většinou v poválečných letech a doslova přeplácáné množstvím štuků, sloupů a balustrád, vypadají spíše jako posvátné chrámy než stavby každodenní potřeby. Vedle nejnovějších elektrických jednotek typu FLIRT, které se dle provedení prohání buď na prestižních rychlíkových výkonech, nebo na příměstských linkách v okolí Minsku, jsou stále základem klasické vagony v podobě tříid kupejnyj (čtyři lůžka v kupé) nebo placartnyj (velkoprostorové lehátko). Vůbec přitom nevádí, že vlak jede pouze během dne, vyspávat můžete i tak. Nad každým vozem bdí průvodčí, která udržuje v samovaru horkou vodu a prodává cestujícím jak nápoje, tak drobné občerstvení. Vyberete si z předloženého menu opatřeného kulatým razítkem a podpisem příslušného „načálnika“, v našem případě nějakého N. V. Kundy.

Každý vůz má zároveň uvedeno, kdy má průvodčí uklízet a v kolik hodin bude vozem procházet „načálnik“. I pobyt ve stanicích je přísně předpisový. Při výstupu nejprve průvodčí hadrem utře madla vozu, aby se cestu-

POSLEDNÍ TOTALITA V EVROPĚ

Bělorusko je východoevropská země ležící mezi Polskem, Ukrajinou, Ruskem a pobaltskými státy. Hlavním městem je Minsk. Země má necelých 10 milionů obyvatel, z nichž většinu tvoří Bělorusové, nepoužívanějším jazykem je však ruština, která má stejně jako běloruština úřední status. Je nezávislé od roku 1991, kdy se stalo jednou z nástupnických republik Sovětského svazu. Patří k zakládajícím členům Společenství nezávislých států a politicky se orientuje na Rusko, s nímž roku 1997 vstoupilo do svazu. Od roku 1994 je prezidentem země Alexandr Lukašenko, jehož Západ kritizuje za nedemokratické postupy a potlačování opozice. Bělorusko je jediný stát v Evropě, který vykonává trest smrti, a bývá označován za poslední totalitní zemi na starém kontinentu.

ZDROJ: WIKIPEDIA

jící neuspínali, a i s praporkem stojí po celou dobu u dveří. Dvacetiminutové pobyty ve stanicích přitom nejsou žádnou výjimkou. Agilní nadřízený pak dbá o to, aby průvodčí náhodou neklevetila s kolegyní, natožpak se od vlaku vůbec vzdalovala.

Pionýr – budoucí železničář

K zajímavostem hlavního města Minska patří i pionýrská železnice. Takové dráhy existují po celém bývalém Sovětském svazu, naleznete je také v bývalém Východním Německu nebo v slovenských Košicích. Jejich cílem je zejména výuka mladých železničářů pod dohledem dospělých.

Již příchod k mohutné výpravní budově pionýrské železnice, připomínající maličký zámek plný maleb a fresek, dává tušit, že se při budování nijak nešetřilo. Ve vstupní hale sedí přímo pod sochou zasloužilého železničáře malý dozorce, který dohlíží na pořádek. Máme štěstí, zrovna se koná výstava modelových kolejišť. Na WC však musíme do zapáchající budky na konci nástupiště. K němu dorazí úctyhodná sedmivozová souprava a u každých dveří čeká malý průvodčí i s praporkem, přesně jako na velké železnici. Všichni mají i uniformy a výpravčí dokonce typickou talířovou čepici.

Za zvuků dětské diskotéky, která se na nás valí z vlakového rozhlasu, si to pomalu šine kolem městského parku. Průvodčí nás jako jediné cestující ve svém vagonu zkontroluje a na svém místě důležitě vypisuje jakési formuláře. Ve vagonu vedle dětských obrázků nechybí ani záclonky, jak je na Východě zvykem v každém dálkovém vlaku. Nezbývá než si povzdechnout, že podobná dráha, která u mladých lidí budí zájem o budoucí povolání, nefunguje také u nás.

ŠOTOINFO

Běloruská železnice (Běloruskaja čyhunka) má podobně jako Finsko, Pobaltí a další státy bývalého SSSR netradiční rozchod 1 520 mm. Délka sítě tratí v zemi činí přibližně 5 500 km, z toho dvoukolejných úseků je cca 1 640 km a elektrifikovaných zhruba 870 km. Společnost řídí náčelník drah, kterého jmenuje a odvolává prezident republiky. Organizačně je rozdělena na šest částí – minskou, baranovičskou, brestskou, gomelskou, mogilevskou a vitěbskou.



Železnice z Nýrska do Železné Rudy slaví v těchto dnech 140. narozeniny. Trať se prodírá hustými šumavskými hvozdy, aby těsně před cílem prošla jedním z nejdelších železničních tunelů pod masívem hory Špičák. Svě si na stavbě užili především dělníci. O pár desítek let později se ocitla pod bedlivým dozorem pohraniční stráž. A víte, komu Šumavani přezdívali barabové?

Z Nýrska do Železné Rudy se

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR, ARCHIVY EMILA KINTZLA A LUĎKA ČADY

Šumava láká především turisty na úchvatné přírodní scenérie, ledovcová jezera, rašeliniště a vůbec přebohatou faunu a flóru. „Valily se mlhy lehoučké v boji se sluncem; z každého stromu, z každého keře kapalo náramné vlhko; vysoká, bujná tráva, bohatou rosou potažená leskla se v mihavých barvách, a pavučiny, které v širokých tkaninách stonky trav i lístečky lesních kapradin k sobě poutaly, třpytily se jako stříbrné,“ popisuje krásy přírodního parku spisovatel a milovník Šumavy Karel Klostermann v románu *Ze světa lesních samot*. Úžasnou přírodou se však mohou více kochat i lidé z projíždějícího vlaku. Právě před 140 lety, 20. října 1877, byla zprovozněna třicet kilometrů dlouhá železnice z Nýrska do Železné Rudy, respektive dále do Bavorska. Budování úseku Pl-

zeňsko-březenké dráhy (PbD) nebylo jednoduché, stavbaři se museli prokousat složitým horským terénem a vykutat více než kilometr a půl dlouhý tunel pod horou Špičák. Nemluvě o převýšení. Za vším stála možnost exportu uhlí dále na Západ. Projekt a plán spojení inicioval akcionář severočeských dolů dr. Strádal spolu s hrabětem Jaromírem Czerninem.

Než se však začalo kopat, vraťme se v čase o pět let zpět, konkrétně do Mladotic na Plzeňsku. Toho roku region postihly záplavy. Velká voda strhla i sedmikilometrový úsek a napáchala škody za tři miliony zlatých. Společnost PbD se navíc musela potýkat s citelnými finančními ztrátami, které 9. kvě-

na 1873 způsobil pád vídeňské burzy. Zkrátka na dostavbu železnice z Plzně do Železné Rudy peníze nebyly, takže ke slovu přišla vláda. Později před parlamentem horko těžko obhajovala fakt, že stavbu dofinancovala ze státní kasy. Celou anabází se tedy budování zdrželo. Nic to však nemění na tom, že v 70. letech 19. století zažívala železnice v zemích pod nadvládou Habsburků nevídaný rozmach.

Do tunelu šachtami

Valná část Plzeňsko-březenké dráhy byla po všemožných peripetiích hotova a v roce 1876 dorazila až do Nýrska. S ohledem na zásobování našich západních sousedů uhlím se musela více než tisícíhlavá armáda českých i zahraničních dělníků s leckdy pochybnou minulostí vypořádat ještě se stavbou 14 mostů, více než čtyřiceti mostíků a bezpočtu přejezdů lesních a polních cest.





Do povědomí obyvatelstva se trať opět dostala až po druhé světové válce. Osobní vlak z Alžbětína vyjel v červnu 1945, první československé nákladní vlaky vyjely opět směrem na západ. Bohužel po únoru 1948 „rajzování“ u hranice skončilo. „Byl to konec. Nikdo sem nesměl, kromě lesníků a pohraničnicků,“ vzpomíná patriot a znalec Šumavy Emil Kintzl. Osobní doprava do Rudy sice existovala, dál než do stanice Železná Ruda-město ale vlak beztak nedojel. Začátkem září 1953 bylo přechodové nádraží v Alžbětíně zrušeno, pokladna zazděna a unikátní budova, kterou ve středu procházela státní hranice, zatarsena. Stejný osud potkal i kolejiště. „Nakonec to dospělo k tomu, že koleje byly vytrhány, na německé straně se namontovaly zarážky. Směrem od nás byl u trati plot a pozorovatelný,“ vztahuje Kintzl ze svých bohatých archivů další fakta. „Kdo tam bydlel, musel mít propustku a byl náležitě prověřen.“ Hraniční pásmo začínalo před Špičáckým tunelem, příslušníci pohraniční stráže ale cestující kontrolovali už od Nýrska. „V padesátých letech se nesmělo ani na Špičák, lyžovalo se místo toho u Hojsovy Stráže. Sám jsem tam jezdil na kurzy,“ připomíná. Po jistém uvolnění jezdily do špičáckého zimního střediska vlaky Sněhuláci. „Pražáci objevili Šumavu. V sobotu večer sedli na vlak, v neděli ráno vystoupili pod sjezdovkou a večer vyjeli nazpět.“

Do Alžbětína jezdí Rx Českých drah

Těsně k hranici se dostala jen hrstka dobře prověřených železničářů, „péesáci“ a lesníci. Kdo byl socialistickému státu nepohodlný, musel se odstěhovat. Dřívím naložené vlaky směly jet jen k alžbětínské pile. V české části nádražní budovy se usídlila PS. U výpravní budovy vyrostla mohutná zeď a ve štítu české části směrem do Německa byla umístěna rudá pěticípá hvězda. Po revoluci se naštěstí provoz podařilo rychle obnovit. Na bouřlivé slavnostní zahájení 2. června 1991 přijeli i tehdejší kancléř Spolkové republiky Německo Helmut Kohl a československý premiér Petr Pithart.

Železniční trať Plzeň – Klatovy – Železná Ruda, v jízdním řádu označená číslem 183, je jednokolejná a mezi Plzní a Klatovy je elektrifikována střídavou napájecí trakcí o napětí 25 kV 50 Hz. Nedávno byl úsek modernizován z Klatov směrem k hranici. Bezmála miliardové investice se dočkaly všechny stanice a zastávky vyjma Klatov a samozřejmě železniční těleso. Do Železné Rudy-Alžbětína zajíždí z Prahy několikrát denně rychlíky vyšší kvality Českých drah.

jezdí 140 let

Většinu prací dělníci dělali ručně. Třeba kameny na stavbu viaduktů otesávali přímo na místě, zeminu odváželi na dvoukoláčích. Na staveništi železničního tělesa byly u neuskutečné dřiny vídány i ženy. Za obět rozvoje železniční sítě padly části lesů, jejichž paseky musely posléze opět vyčistit jen ruce dělníků.

Teprve u tunelu pod Špičákem ale začalo v roce 1874 to pravé stavební dobrodružství. V rámci zrychlení prací nechal vrchní stavbyvedoucí Stáně vybudovat dvojici svislých šachet od povrchu terénu. Disponovaly hloubkami 127 a 112 metrů a vzdáleností 650 metrů. Na první pohled nesmyslný krok umožnil pracovat na ražbě šesti míst najednou. A pozor, opět hovoříme o tvrdé ruční práci na díle dlouhém 1 747 metrů. Jedinými pomocnicíky byla trhavina, běžné ruční nářadí a sklopné důlní vozíky tažené lidmi anebo koni. Aby podnikatelé Lanna, Gröbe a Šebek lidem ulehčili, zřídili jim kantýnu. Barabové samotní si pak údajně postavili i ubytovnu.

Podmínky jen pro otrlé

Stavitelé využili britskou tunelovací metodu, tedy nejprve vykutali štolu a poté ji začali rozšiřovat. Takto postupovali při ražbě severního portálu, ve svislých šachtách se kvůli vlastnostem horniny šlo „porakousku“, tedy s ražbou spodní směrově štolu. Z té pak horníci zahrnuli ke stropu, k horní šachtě. Odtud se pakrazil zbytek. Za směnu se vytahovalo běžně okolo tří stovek vozíků. Dělníci pracovali na směny a nakonec vytěžili skoro 91 tisíc kubíků zeminu. Jednoduše je řešeno i odvodnění – tunel z obou stran lehce stoupá ke středu. Než byl „durch“, byla voda čerpána ručními pumpami, později strojově. Šachty byly po dokončení zasypány.

Stejně jako v případě výstavby „venkovní“ části se na stavbě tunelu podíleli dělníci různých národů. Stavba svým rozsahem a náklady v tehdejší Rakousku-Uhersku neměla obdobu, dřeli tu Chorvati, Bosňané, Srbové, Italové ale i Bavoři a Češi. Šumaváci neměli tuhle rozmanitou skvadru příliš rádi a začali jí přezdívat barabové. Místní je – vcelku po právu – označovali za lidi z nejnižších sociálních vrstev a hovořili o jejich poněkud nezvyklých zvycích a chování. Ne nadarmo byl důležitý pečlivý dozor inženýrů, stavbyvedoucích a mistrů. Ale práce v extrémních podmínkách vyžadovala mimořádnou výkonnost a tu uměli poskytnout jen nepříliš přízřusobiví jedinci.

Konec s příchodem železné opony

U Alžbětína se Plzeňsko-březenská dráha napojila v polovině listopadu roku 1877 na dráhu Bavorskou východní. Teprve pak mohly těžké nákladní vlaky v čele s parní lokomotivou jet na jeden zátaž až do Deggendorfu – odtud surovina putovala po Dunaji do Pasova, Lince a Vídně.





POŠTA



Vlakový personál nám ukázal dvě tváře, ta negativní snad byla výjimkou

Chtěla bych se s vámi podělit o zkušenost s vlakovým personálem ČD. Cestovala jsem dne 28. 9. 2017 v 6:38 hodin vlakem Ex 574 Zdeněk Fibich do Prahy. Soupravu doprovázel průvodčí, který mě zaujal svým velmi příjemným vystupováním. Opakovaně nás v kupé navštívil, nehrálo tam totiž topení a snažil se situaci řešit. Odlišnou zkušenost jsem naopak zažila při zpáteční cestě v sobotu 30. 9. Nastoupila jsem do vlaku v Mariánských Lázních, plánovaný odjezd byl v 10:55. Během cesty do Prahy jsme museli přestoupit v Plzni a v Plzni. Důvod jsem zjistila až ze zprávy na mobilu – byl jím sebevrah na kolejích. Průvodčí, který nás doprovázel, ale nepovažoval za nutné sdělit, co je příčinou této nepříjemné změny. Na pozdech mého manžela, že České dráhy se vyznamenávají, a litoval starší cestující obtěžkané těžkými kufry, na nás tento zaměstnanec ČD vystaroval, že on přeje za mrtvolu na kolejích nemůže a jak si dovoluje vůbec něco kritizovat. Přitom stačilo říct, co se stalo. Když jsem se mu pak snažila zpětně vše vysvětlit, nebyl ochotný své chování přehodnotit. Přesto poznatky zařazuji do pochval, protože předpokládám, že v tom druhém případě šlo o výjimku.

ALENA KHAZALOVÁ

Vozidla by měla mít jednotný nátěr, a to v barevném provedení ČD

V předposledním čísle Železničáře jsem se dočetl o anketě kvůli polepům nových RegioPantérů na Plzeňsku. Jsem absolutně proti tomuto kroku. Vedení firmy si zakládá na jednotném vzhledu, aby bylo jasně vidět, který dopravce vozidlo provozuje a kterému patří. Všechna i starší vozidla dostávají nátěry od grafického studia Najbrt, a tak je úplně proti logice novým vozidlům nedat tradiční jednotný vzhled. Když už se soupravy a jednotky polepují, tak jedině kvůli turistickým cílům jako například v Pardubickém kraji. Ale tenhle polep pro Plzeňský kraj nepropaguje vůbec nic a je zcela bez významu.

MAREK PEŠL

Odpověď redakce: V anketě plzeňského krajského úřadu na podobu nově pořizovaných RegioPantérů, v níž hlasovalo celkem 2 822 lidí, nakonec zvítězila varianta B, tedy modrá. Získala 1 173 hlasů, zatímco varianta A (zelená) 970 a C (šedá) 679. Váš názor tedy sdílela většina účastníků tohoto průzkumu. I my jsme rádi, že se cestující vyjádřili pro modré barevné provedení, typické pro vlaky národního dopravce.

Češi uvízli ve vlaku, přežívali na pivu a knedlovepřozelu

Čtyři dny ve vlaku odstaveném v Německu kvůli bouři Xavier strávila trojice Čechů. Kuchař a dva čišníci se během nich podle listu Hagenower Kreisblatt živilo převážně zásobami v jídelním voze a pivem. Vyrazili ale i na sběr hub. Bouře Xavier v minulém týdnu zasáhla rozsáhlé části Německa a přerušila desítky železničních spojení. V Hamburku, Berlíně, Braniborsku a Meklenbursku připravily padající stromy o život celkem sedm lidí. V sousedním Polsku bouře zabila dva lidi. Větrné smrště se vyhýbala i letadla a řada letů musela být zrušena. Berlínští hasiči dokonce kvůli počasí vyhlásili výjimečný stav. V další cestě ve čtvrtek zabránila i mezinárodnímu rychlíku, který směřoval z Hamburku do Prahy. Poblíž obce Pritzler v Meklenbursku-Předním Pomořansku z něj bylo evakuováno všech 300 cestujících, ovšem trojice českých zaměstnanců jídelního vozu z příkazu nadřízených zůstala. Že tam stráví čtyři dny, ale asi nečekali. „Měli jsme zůstat ve vlaku. V jídelním voze je příliš mnoho zboží a peněz. Nemohli jsme pryč,“ vysvětlil později jeden z mužů. „A máme Budvar a Plzeňský Prazdroj,“ doplnil s úsměvem jeho kolega. K jídlu bylo třeba knedlovepřozelo, i když jen zastudena. Čas si trojice krátily mimo jiné sledováním filmů. Během čtyř dnů se ale vypravila také na houby nebo zavítala na jídlo do nejbližší vesnice.

ČTK 11. 10. 2017



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

Odboráři v Rakousku spustili na železnici kampaň proti cizí konkurenci

Nezvyklou kampaň spustili odboráři a hospodářská komora v Rakousku. Jejich iniciativa varuje před příchodem zahraničních dopravců na železnici. Chtějí, aby provoz zůstal hlavně v rukou státního dopravce ÖBB. Veřejnost se snaží přesvědčit, že rakouská železnice je tak kvalitní, že není potřeba, aby sem přicházeli další zahraniční dopravci. Tvrdí, že jedině ucelený systém veřejné dopravy dokáže oslovit veřejnost. Iničiátoři celé akce se snaží prokázat, že dnes je i bez soutěží Rakousko na špičce využívání vlaků veřejností. V Rakousku nyní působí v osobní dopravě celkem 21 železničních dopravců. Se třemi miliony přepravených cestujících denně patří Rakušané na 1. místo mezi zeměmi EU, v rámci Evropy pak jsou Rakušané druhí za Švýcarskem. Podle autorů iniciativy je nutné, aby doprava zůstala v rakouských rukou. Druhým důvodem je zavádění 4. železničního balíčku, který znemožní přímé zadání výkonů veřejné dopravy. Zástupci iniciativy však nejsou proti soutěži, ale požadují, aby podmínky soutěží byly nastaveny tak, aby domácí dopravci nebyli znevýhodněni proti levným zahraničním dopravcům a nenastalo zhoršení kvality nabízených služeb a také případné propouštění zaměstnanců.

zdopravy.cz 5. 10. 2017

Stát hledá nové využití pro zrušené tratě a nádraží v Česku

Správci české železnice mají plán, jak si poradit s málo využívanými nádražními a tratěmi, po nichž i déle než dekádu už nikdo nejezdí. Vždy až poslední variantou je zrušení či zbourání. Nechali si vytvořit studii, která jim pomohla určit klíčové parametry pro hledání další budoucnosti budov a kolejí. Po Novém roce ji budou řešit s krajskými politiky a úředníky. Do té doby chce mít SŽDC vytvořený pracovní „balíček“ pro každý region zvlášť. „To, že nyní tratě nemají využití, neznamená, že je nutné zrušení. Význam může hrát například to, zda v má v jejich okolí vzniknout průmyslová zóna nebo developerský projekt,“ řekl na speciální konferenci Jiří Svoboda, který v SŽDC vede úsek provozuschopnosti dráhy. Krajiním řešením je pak demolice budovy. „To by bylo pochopitelně velmi nepopulární,“ glosoval ministr dopravy Dan Ťok (za ANO), který byl také hostem konference. V současné době to údajně hrozí jen u několika málo budov. Společně s dalšími řečníky – jimiž byli i zástupci Českých drah, ČD Cargo či firmami Siemens a Sudop Praha – narazil Ťok například na téma vysokorychlostních tratí, hluku z železničního provozu či na úskalí nákladní dopravy v Česku.

LN 4. 10. 2017

Do odbavovací haly pražského nádraží zatéká, čeká ji rekonstrukce

Pražské hlavní nádraží zřejmě čeká další komplikovaná rekonstrukce. Do střechy odbavovací haly, kterou za 1,1 miliardy korun zrekonstruovala italská společnost Grandi Stazioni, zatéká. Rekonstrukce si může vyžádat až stovky milionů korun. Nad halou vede magistrála, a pokud se ukáže, že je nutné omezit její provoz, bude to velká komplikace. Podle Grandi Stazioni se dohoda o rekonstrukci haly netýkala zastřešení. Problémy se zatékáním vody a poškozením izolace stropu odhalily sondy, které SŽDC nechala provést pod magistrálou i nedalekým parkovištěm. Správa železnic, která nádraží převzala v polovině loňského roku spolu s dalšími nádražními od Českých drah, provádí rozsáhlejší kontroly poškození. „Bez nich nelze stanovit postup oprav a stanovit, kolik peněz si rekonstrukce vyžádá,“ řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Podle italské společnosti není zatékání do haly novým problémem. „Pokud jde o střechu nové odbavovací haly, můžeme uvést, že nebyla ani předmětem nájmu, ani předmětem revitalizace naší společnosti. Zatékání, k němuž docházelo i během našeho působení na nádraží, představovalo i pro nás velký problém, neboť ohrožovalo naši investici,“ sdělila firma. ČTK 4. 10. 2017

Rekonstrukce tří železničních tunelů u Kralup nad Vltavou se blíží

Projekt rekonstrukce železničního úseku ve Středočeském kraji mezi Kralupy nad Vltavou a Nelahozevsi, kde vlaky projíždí nejkratším tunelem v Česku, získal kladný posudek o vlivu na životní prostředí EIA. Trať se tak přiblížila započatí rekonstrukce, která by měla dle plánu začít v roce 2020 a skončit o pět let později. Nutné je však ještě získat územní rozhodnutí a stavební povolení. Hrubý odhad celkových nákladů se pohybuje mezi 1 až 1,5 miliardy korun. Kromě rekonstrukce stávajících tunelů má v úseku přibýt nový 580 metrů dlouhý jednokolejný tunel. Ten vznikne vedle současných tří tunelů do skalního masivu, převede se do něj doprava ve směru do Kralup nad Vltavou. Všechny budou pokryty mobilním signálem. Rozměry staveb se mají zvětšit, aby tedy mohly vlaky přepravit rozměrnější zásilky než doposud. Cílem je také zrychlení spojů, zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu. Stavba vznikne mezi 438. a 440. kilometrem na trati Děčín – Praha – Vídeň, celková délka rekonstruovaného úseku bude 2,5 kilometru. Nejkratší tunel na tuzemské železnici, který je v provozu od roku 1850, zabírá jen 23,3 m. Tři tunely byly postaveny v roce 1848, až do roku 1942 byly jednokolejné.

E13 3. 10. 2017

**Pobytové zájezdy
ZIMA 2017/2018**
již v prodeji

V nabídce jsou lyžařské pobyty a nově i pobyty v exotických destinacích (Kanárské a Kapverdské ostrovy). Dotace na zimní rekreace poskytují ČD, ČD Cargo i SŽDC. Těšíme se na vaše objednávky.

Více na www.cdtravel.cz
nebo tel. 972 243 051-55.

NABÍDKA ČD TRAVEL



ČD travel, s.r.o., 28.října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h
pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861 | provozní doba: 1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h, sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Vyberte si práci v ČD

strojvedoucí | elektromechanik | posunovač
mechanik kolejových vozidel | soustružník kovů

Nabízíme

- hlavní pracovní poměr
- stabilitu zaměstnání s dlouhodobou perspektivou
- zaškolení, profesní růst
- dobré platové podmínky
- zvýšenou výměru dovolené
- jízdní výhody i pro rodinné příslušníky
- penzijní připojištění
- příspěvek na rekreaci

Náborový příspěvek 50 000 Kč!
(kromě pozice strojvedoucí)

Požadujeme

- vzdělání v technickém oboru nebo zkušenosti v železniční dopravě výhodou
- zodpovědný přístup a bezúhonnost
- technické myšlení
- ochotu vzdělávat se ve svém oboru
- dobrý zdravotní stav

Životopis zašlete na e-mail karieraDKV@gr.cd.cz, do předmětu uveďte název pozice.

www.ceskedrahy.cz/kariera

ČD České dráhy
Národní doprava



Svezte se retrovlakem Ostravan do Dolních Vítkovic!

Poslední říjnovou sobotu (28. 10.) se uskuteční letos poslední jízda zážitkového retrovlaku Ostravan. Historickým espresem, v němž je nabízeno občerstvení ve stylu 80. let, se tentokrát můžete svést na prohlídku jedinečného industriálního areálu Dolní Vítkovice. Retro Ostravan odjíždí z pražského hlavního nádraží v 5:52 h. Zastaví ještě na nádraží Praha-Libeň (5:59 h), v Pardubicích (6:56 h), v Olomouci (8:26 h) a přes Ostravu-Svinov (9:31 h) a ostravově stezce, která propojuje industriální park s centrem města. Cestující z retrovlaku získají slevu 20 % na vstupné do Velkého a Malého světa techniky a na Vysokopeční okruh. Na zpáteční cestu po stejné trase se vydá retrovlak ze stanice Ostrava střed v 17:09 h. Více na www.cd.cz/nostalgie.

28. ŘÍJNA 2017

Nejbližší železniční stanice:

Praha hl. n./Olomouc hl. n./Ostrava hl. n./Ostrava střed ad.



21. ŘÍJNA 2017

Foto: Jan Palán

Parní vlak k oslavám 130 let Vlárské dráhy

V rámci oslav 130 let Vlárské dráhy se v sobotu 21. října se můžete svést parním vlakem taženým parní lokomotivou 475.101 (Šlechtičnou), vyrobenou v roce 1947. Součástí vlaku budou historické vozy ze 40. a 50. let, tzv. Rybáky, a bufetový vůz. Cestujícím bude k dispozici také služební vůz, v němž mohou zdarma uschovat jízdní kolo nebo kočárek. Na konci vlaku pojedou historická diesellová lokomotiva T 478.1001 (Bardotka). Vlak odjíždí v 9:09 h z brněnského hlavního nádraží a přes Slavkov u Brna, Kyjov a Bzenec do Veselí nad Moravou v 11:22 h. Z Veselí pokračuje do Hodonína (12:20–13:17 h) a pak přes Veselí nad Moravou do Velké nad Veličkou (přij. 14:27 h). Z Velké nad Veličkou odjíždí vlak v 15:25 h a do Veselí nad Moravou s ním přijedete v 15:42 h. Na zpáteční jízdu do Brna se vlak vydá z Veselí nad Moravou v 16:50 h. Bližší informace včetně ceníku najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:

Brno hl. n./Veselí nad Moravou/Hodonín/Velká nad Veličkou ad.



OD 2. DO 26. LISTOPADU 2017

Foto: KMŽ Brno

Do Brna na tradiční výstavu modelové železnice

Tradiční výstava modelového kolejiště ve velikosti Ho o celkové ploše 65 m² a modulového kolejiště ve velikosti TT se koná od 2. do 26. listopadu v klubovně KMŽ Brno v ulici Křenová 19 v areálu Alfa Properties v budově 24C. Na kolejišti Ho budou k vidění digitálně řízené modely lokomotiv a vozů ČSD a ČD v různých obdobích provozu. Toto kolejiště je mj. výjimečné tím, že na něm najdete modely skutečných stanic Rakšice, Ivančice nebo Náměšť na Hané v dnes již neexistující historické podobě z let 1950 až 1975. Na modulovém kolejišti TT uvidíte v provozu v současnosti už i částečně zlikvidovanou bývalou trať č. 256 Čejč – Ždánice, a to včetně věrného modelu úvratlové stanice Klobouky u Brna s čilým posunem, nedávno dokončeného modelu se stanicí Uhřice u Kyjova a stanicí Ždánice s malou strojovou stanicí. Po domluvě si mohou zájemci sami vyzkoušet řízení některých stanic. Bližší informace o výstavě včetně vstupného a otevírací doby zjistíte na www.kmz-brno.cz.

Nejbližší železniční stanice:

Brno hl. n.



21. A 22. ŘÍJNA 2017

Foto: © Copora Dreamstime.com

Zvláštními vlaky na výlov Hradeckého rybníka

O víkendů 21. a 22. října se vydají na jinak po většinu roku opuštěné koleje lokálky Kojetín – Tovačov zvláštní vlaky, kterými se můžete svést na tradiční slavnostní výlov Hradeckého rybníka v Tovačově. V čele vlaků pojedou nedávno znovu zprovozněná brněnská Zarmračená (749.254), součástí soupravy bude také dvojička „dlouhých Balmů“, tedy vozů řady Bmx ČD z brněnského depa. Ve vlaku tak bude dostatek místa pro kočárky i objemná zavazadla včetně tašek s rybami (nejen) na vánoční stůl. Z Kojetína odjíždějí zvláštní vlaky po oba víkendové dny v 8:10, 9:20, 10:50, 13:20, 14:25 a 15:28 hod., na zpáteční jízdu z Tovačova se vydají v 8:45, 10:10, 11:30, 13:52, 14:58 a 15:58 hod. Cena zpáteční jízdenky pro dospělého je 50 Kč, za dítě od 6 do 15 let zaplatíte 30 korun. Podrobné informace k jízdám najdete na webových stránkách tovačovské trati www.prototypy.cz/tovacovka.

Nejbližší železniční stanice:

Kojetín