

Železničář

3. LISTOPADU 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



22

ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

O možnostech a budoucnosti integrované dopravy v tuzemsku jsme hovořili s předsedou České asociace organizátorů veřejné dopravy **Alešem Stejskalem**.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Železniční ČD Muzeum Lužná u Rakovníka ukončilo letošní sezonu. Poslední parní víkend si nenechalo ujít zhruba dva tisíce příznivců železniční historie.

10-14 TÉMA

Neuvěřitelných šedesát let vydržely v provozu legendární **motorové vozy M 262.0**. Kredence jezdily na většině tehdejších neelektrifikovaných tratí.



15 PROVOZ A TECHNIKA

První polovina letošního roku v **Cerhenicích** s sebou opět přinesla velký zájem o zkoušení vozidel, nové zákazníky, ale i jednu dlouhodobou výuku.

16-17 RECENZE

Co je lepší, Budvar nebo Plzeň? Patrioti mají jasno. Můžou se ale i na **českobudějovickém a plzeňském hlavním nádraží** pochlubit světovou nabídkou?



18-19 CESTOPIS

V podhůří Králického Sněžníku leží malebné městečko **Králíky** s dominantou Mariánského kopce, kterému vévodí hedečský poutní kostel a klášter. Jaký je kraj zblízka?

20-21 HISTORIE

Válečné události včetně nastolení mnichovského diktátu se citelně dotkly i železnic **na Rakovnicku**. Omezena tu například byla osobní doprava.

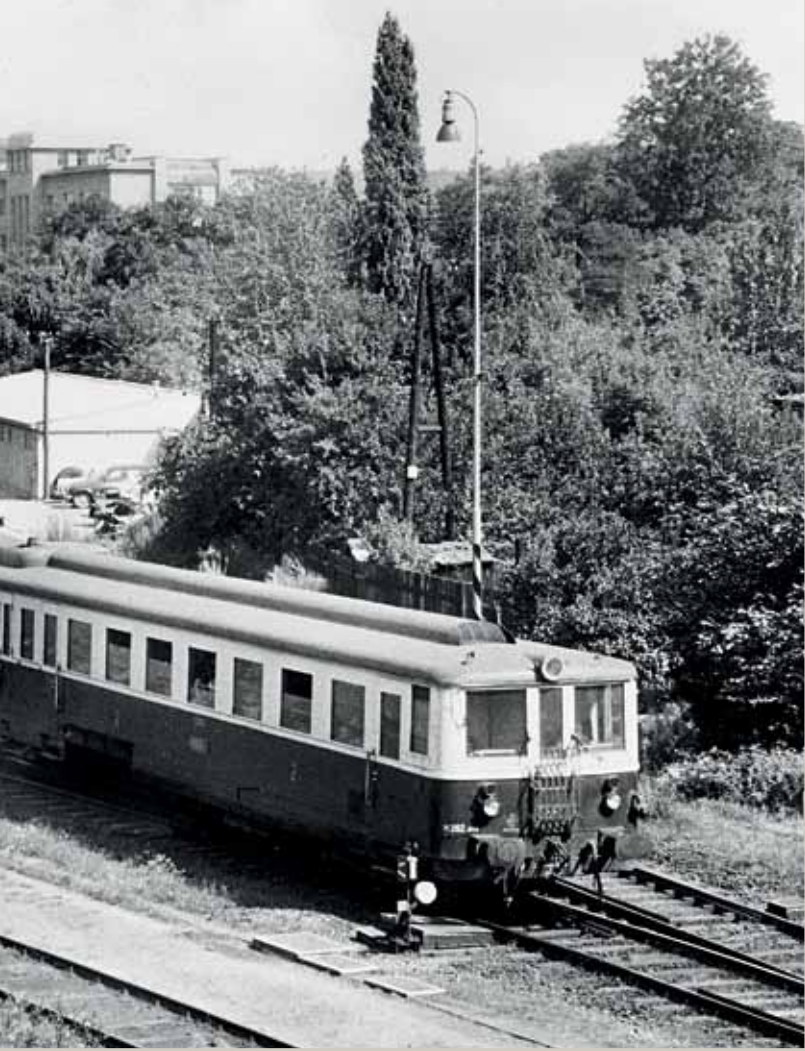


Železničář

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 | VEDOUČÍ ODDĚLENÍ: Václav Rubeš | GRAFICKÁ ÚPRAVA: Milan Matoušek | ADRESA REDAKCE: Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | INZERCE A PŘEDPLATNÉ: Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. UZÁVĚRKA INZERCE je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevýžádané 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: MARTIN ŽABKA, motorový vůz M 262.0 na trati Posázavského pacifiku.



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

většina evropských zemí brání své vnitřní trhy osobní železniční dopravy před vstupem zahraničních konkurentů a nepospíchá s liberalizací, která má podle Evropské unie nastat až od roku 2034. Důvodem je ochrana národních dopravců a snaha o udržení stability jejich domácích trhů. Podobný přístup by podle nás měla zaujmout i Česká republika.

Dřívějším zahájením soutěží jednotlivých dálkových linek nebo souborů regionálních linek na krajských úrovních otevřeme příležitost evropské konkurenci proniknout na český trh, aniž bychom my měli stejnou šanci v zahraničí. Nepřípravená liberalizace tak může vážně poškodit zájmy státem vlastněných Českých drah, znehodnotit jejich investice a destabilizovat celý systém osobní železniční dopravy u nás.

Jako velké riziko proto vnímáme tendence o rozšíření počtu soutěží na dálkové linky nad rámec schválený vládou a rovněž účelovou snahu vytvořit státní půjčovnu vlaků, která má konkurenci „umést cestičku“ do systému dotované dopravy. Jestliže stát za veřejné peníze nakoupí vozidla a postará se o jejich údržbu, může se do soutěží přihlásit prakticky kdokoli, kdo si najme pár strojvedoucích a stevardek. Vedle toho, že tento postup skrývá četná nebezpečí, včetně budoucích dohadů o odpovědnost za stav vozidel a s tím související bezpečnost provozu, zásadně se tím snižuje konkurenceschopnost českého národního dopravce.

Troufám si říci, že by se zřízením státní půjčovny vlaků znehodnotily minulé investice Českých drah do vozidel, do rozvoje služeb i do zázemí potřebného k zajištění bezpečného, ekologického a efektivního provozu. To jsou důvody, proč zastáváme konzervativní postoj k liberalizaci trhu s důrazem na důslednou přípravu na přechod do cílového stavu až do roku 2034. Jinak řečeno, ještě před otevřením trhu je nezbytné, aby stát jasně definoval, jak má česká železniční doprava po liberalizaci vypadat, jakou cestou k tomu dojdeme a jaká bude poté role národního dopravce. České dráhy jsou schopny do té doby zabezpečit veškerou požadovanou dopravní obslužnost, včetně úkolů souvisejících například s krizovými situacemi či s ohrožením státu, a zúčtovat tak své know-how i obrovské investice do vozidel, které s vědomím a se souhlasem státu učinily v minulých letech.

Pevně věříme, že také stát vnímá nebezpečí plynoucí z nepromyšlené liberalizace a z rozebírání trhu po linkách, které může vyústit ve zdražení spojů v závazku veřejné služby, jejich rušení, rozbití jednotného systému odbavení, zhoršení podmínek pro cestování handicapovaných, rozpad systému informování cestujících a podobně.

Oprávněným zájmem Českých drah jsou proto přímá zadání pro státem vlastněného dopravce i po roce 2019, kdy skončí dosavadní smlouvy, čímž udržíme stabilitu systému a budeme se moci důsledně připravit na okamžik, kdy se evropský trh osobní železniční dopravy otevře jako celek.

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Lokomotivu zvanou Plecháč si při zářijovém Národním dni železnice v Chebu nenechal ujít **Maximilian Häslich**. Záběr je z místní části tohoto města zvané Tršnice.

MINISTERSTVO DOPRAVY OTEVŘE SVÉ BRÁNY

Ministerstvo dopravy otevře 17. listopadu dveře veřejnosti. Návštěvníci si od 10 do 16 hodin prohlédnou budovu na nábrží Ludvíka Svobody, která byla do roku 1989 mocenským centrem České republiky a dnes je sídlem ministerstva, národního dopravce České dráhy či Ředitelství vodních cest. Uvidí reprezentační místnost ministra, prostory bývalého bytu Gustáva Husáka, podzemní kryt z dob totality a další zajímavosti. Lidé si vyzkouší simulátor přetáčení automobilu na střechu, seznámí se s připravovanými silnicemi, železničními a vodními stavbami, uvidí techniku Státní plavební správy či Ředitelství silnic a dálnic a dostanou reflexní pásky, které chrání chodce při snížené viditelnosti. (red)



Pavel Krtek

předseda představenstva ČD



Cyklohráček vyjel letos naposledy

Výletní vlak Cyklohráček čekala o posledních dvou říjnových víkendech na jeho tradiční trase z Prahy kolem Okoře do Slaného kvůli opravě železniční trati změna. Kvůli výluce v části jeho obvyklé trati ho nahradily historické autobusy. Jednalo se o kloubový Ikarus 280 příměstského provedení, Karosu ŠD 11 a Škodu 706 RTO. Vždy jely minimálně dva za sebou. Cyklohráček samotný pak dovezl výletníky naopak k legendární hoře Říp nebo k zámku v Nelahově, tedy do míst, kam běžně nejezdí. V sobotu 29. října navíc jel odpolední Cyklohráček až do Zlonic na slavnostní ukončení letošní sezony tamního železničního muzea. Cyklohráček je rodinný výletní vlak se speciálně upravenými vozy pro cyklisty a pro děti. Zčásti je přestavěn na velkou pojízdnou hernu na kolejích s balónekovištěm, stavebnicemi i skluzavkou pro nejmenší. Jeho letošní sezona skončila v neděli 30. října. Znovu se na kolejích objeví opět příští rok na jaře. (red)



Do Čerčan na den PID za

Čerčanské nádraží má za sebou letošní Regionální den Pražské integrované dopravy. Ten se uskutečnil v sobotu 15. října a České dráhy proto na spoje mezi Prahou a Benešovem nasadily retro elektrické jednotky řad 451 a 452. Na lince S9 se mimo to mohli milovníci železnice svězt moderní třívozovou elektrickou jednotkou InterPanter. Dopracovní KČC a Spolek Posázavský Pacifik pak na tratě v okolí Čerčan nasadili historické



Modernizace patrových vozů Bmto je téměř hotova

Další z kontrolních dnů vedení ČD u šumperského dodavatele modernizačních vozů – ve společnosti Parsnova se uskutečnil minulou středu. Jednání se zaměřilo na postup modernizací 12 patrových vozů řady Bmto z pražského depa a redesign tří řídicích vozů řady 961, kde je část oddílu upravována na prostory 1. vozové třídy. Zástupci zhotovitele potvrdili, že termíny jsou dodržovány a ČD budou mít k novému jízdnímu řádu k dispozici dvě soupravy po 4 vozech Bmto a doplněné o nyní upravované řídicí vůz. Zbývající čtyři modernizované patrové vozy a třetí řídicí vůz budou dodány rovněž v termínu, a to do poloviny ledna 2017. Pozornost se věnovala i zbývajícím nedokončeným úpravám na vozech tzv. Projektu 71, kde ještě stále chybí dodat pět vozů řady Ampz a u některých se musí zvládnout zpětné úpravy. (red)

Pavel Krtek na Patronske snídani

Britská obchodní komora sdružuje podnikatelské subjekty v ČR i za hranicemi prostřednictvím členství. Oproti ostatním komorám se jedná se o exkluzivní platformu vycházející vstříc aktuálním a budoucím zájmům konkrétní firmy. Nejprestižnější formou členství je statut Patrona. Britská obchodní komora má aktuálně 16 patronských společností a patronstvím se pyšní i České dráhy. Jedním z benefitů, kterých patroni v rámci členství mohou využívat, jsou i představení patrona a pravidelná pozvání na patronské snídani. Akcí se účastní vrcholní představitelé patronských firem. V říjnu se snídani konala v prostorách Českých drah – ve Vládním salonku na hlavním nádraží v Praze. Železniční společnost představil sám předseda představenstva Pavel Krtek, poukázal na aktuální situaci a přiblížil budoucí zájmy společnosti. (red)





vítal i muzejní pantograf

soupravy s lokomotivami řad 749 a 720 a vozy řad B, BDs, A, Bmx či Bix. O své nepříteli ani vyznavači autobusů, pro ně totiž pořadatel přichystal volné jízdy městem a okolím autokarem Škoda ŠD 11. Součástí dne byly i oslavy 145 let od zahájení provozu na trati z Prahy přes Benešov do Vídně. Nechybělo ani promítání filmů s vlakovou tematikou, prohlídka vodárenské věže či prohlídka zámečku Vysoká Lhota s muzeem kočárů a povozů. (hol)



Využijte služeb půjčovny Europcar

Cestujete vlakem na Slovensko a potřebujete osobní automobil? Nechte si jej přistavit na nádraží. Díky službám autopůjčovny Europcar Slovensko můžete snadno pokračovat z vybraných nádraží bez čekání na autobus či městskou hromadnou dopravu. Pro cestující Českých drah platí zvláštní ceník. Osobní vůz si můžete objednat telefonicky na čísle +421 2 555 66 666 nebo e-mailem europcar@europcar.sk. V nabídce je široká škála vozidel. Automobil je potřeba objednat alespoň tři hodiny předem (v pracovní dny v rozmezí 8:00–15:30 hod.) a v případě e-mailové objednávky vyčkat na potvrzení. Na nádraží stačí dojít od vlaku k dohodnutému meeting pointu autopůjčovny Europcar, kde na vás bude čekat řidič s klíčky od vybraného vozu. Nabídka je určena pro stanice Bratislava hl. n., Poprad-Tatry a Košice. Pro cestující ČD platí zvýhodněný ceník půjčovného se slevou 15 %. Více informací najdete na www.europcar.sk/pages/ceske-drahy. (red)



Středisko vlakových čt v Protivíně sídlí v novém

Investice ve výši tři čtvrtě milionu si vyžádala rekonstrukce přízemí budovy provozního pracoviště DKV Plzeň v jihočeském Protivíně. Ze starých soustružnických dílen nově vznikly čtyři ložnice pro vlakové čety, oddělené sociální zařízení včetně úklidové místnosti, šatna anebo denní místnost s kuchyňskou linkou, počítačem připojeným k internetu a boxy na přesně účtované tiskopisy. V rámci zlepšení podmínek pro zaměstnance byla vyměněna i okna. Prostory denně využívá patnáctka zaměstnanců Českých drah, přičemž kapacita ložnic je sedm lůžek. Na přestavbě začala stavební firma pracovat na konci června letošního roku, hotová byla na konci srpna. Akce byla kompletně financována z prostředků Centrálního fondu Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. (hol)



Vendryně nedaleko Třince hostila ve dnech 13. a 14. října účastníky mezinárodní dopravní konference, která se zabývala problematikou cestující veřejnosti během železniční přepravy. Nad konferencí převzali záštitu člen představenstva ČD Michal Štěpán a děkan Dopravní fakulty Jana Pernera Ivo Drahotský. Většina přednášejících z ČR, Švýcarska nebo Rakouska kladla důraz na potřeby a očekávání zákazníků železnice nejen před cestou či během ní, ale současně na prvky konkurenceschopné dopravy. Mezi ně patří pohodlná sedadla, tepelná, akustická a optická pohoda či datová a telefonní dostupnost během jízdy vlaku. Jak se účastníci konference shodli, mezi důležité priority patří dokonale vyškolený provozní personál či informace o mimořádnostech během jízdy vlaku. (mah)

Ve Vendryni se diskutovalo o železnici

FOTO: ČD, ROPID, EUROPCAR

Cestující přiláká jen kvalitní integrovaná doprava

Už v 90. letech vznikly v ČR první dvě organizace zabývající se správou a rozvojem integrovaných dopravních systémů – nejprve v Praze ROPID a poté v Ostravě KODIS. Rozvoj integrované dopravy a s tím související vznik dalších organizátorů však nastal až po roce 2000. O tři roky později už jich bylo pět – k Praze a Ostravě se přidala například Plzeň a Brno a poměrně rychle uzrála myšlenka založení společného subjektu – České asociace organizátorů veřejné dopravy (ČAOVD). Jejím předsedou se stal Aleš Stejskal, který poskytl Železničáři rozhovor.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Proč vlastně asociace organizátorů veřejné dopravy vznikla?

Asociace byla založena v Praze na ustavující členské schůzi 26. dubna 2004 s cílem koordinace zlepšování podmínek pro rozvoj integrované dopravy v České republice. Předmětem činnosti sdružení je samozřejmě i spolupráce, vzájemné konzultace a předávání informací v oblasti organizace veřejné dopravy na území našeho státu, zejména ve formě integrovaných dopravních systémů. V průběhu dalšího vývoje se počet členů postupně rozšířil o další organizátory. Rozvoj „idések“ v Česku inspiroval také kolegy na Slovensku, kde postupně vznikly subjekty v Bratislavě a Košicích, a z organizace české se stala de facto organizace česko-slovenská. Členové konzultují společnou problematiku například se zástupci některých českých i slovenských ministerstev a příležitostně také se zahraničními kolegy z Německa nebo Polska.

Jak se vlastně od sebe odlišují jednotlivé integrované dopravní systémy?

V České republice existuje několik podob „idések“, které se ještě dále od sebe rozlišují mírou tarifní integrace. Větší část systémů zahrnuje víceméně území celého příslušného kraje, ne vždy je však pravidlem, aby součástí systému byla městská hromadná doprava krajského města. Co dohánět mají zejména v Hradci Králové, Karlových Varech nebo Pardubicích, ale máme signály, že leckde jsou již na dobré cestě. V Plzeňském nebo Zlínském kraji je zase integrovaný dopravní systém rozvinut jen v části kraje, ve Středočeském kraji není integrována železniční doprava kromě linek, které jsou součástí Pražské integrované dopravy. Účelovým, spíše turisticky zaměřeným systémem je Egronet, který zahrnuje poměrně rozsáhlé území na západě České republiky a území sousedících oblastí v Sasku a Bavorsku. Propojeny jsou i některé systémy uvnitř republiky, především systém IREDO zahrnuje území jak Královéhradeckého, tak i Pardubického kraje. Nedávná historie jasně ukazuje chyby, které přinesl vývoj a nedostatek zkušeností. „Idéeska“ se musí začít rozvíjet od jádrového, respektive krajského města, včetně jeho městské hromadné dopravy směrem do kraje a nikoli naopak. A autobusová a železniční doprava musí být integrována nejlépe současně.

Kladete při tvorbě či rozšiřování dopravní integrace důraz na železnici?

Často slyšíme nebo čteme, že železnice je páteří dopravního systému. To ale zdaleka neplatí všude. Alespoň zatím.

Páteří se železniční doprava stává teprve tehdy, pokud nabídne dostatečně kapacitní, rychlé a komfortní spojení, kterým předčí nejen dopravu autobusovou, ale vytvoří přijatelnou alternativu i k dopravě individuální. A tady je právě často kámen úrazu. Dnešní cestující jsou už i v našich podmínkách velmi nároční, neradi přestupují, vyžadují třeba klimatizaci, a hlavně počítají minuty, které stráví na své cestě do zaměstnání, případně do školy. Méně počítají, kolik je cestování stojí. Celková kvalita přepravy, tedy zejména rychlost, dostupnost nebo pohodlí, má většinou vyšší hodnotu než samotná cena za přepravu.

Může současná železnice v takovém posuzování vůbec obstát?

Může, ale jen někde. Pokud vede do krajského města dálnice, nemůže jí konkurovat železnice s maximální rychlostí 80 km/h a ještě k tomu v motorové trakti s dynamikou jízdy na úrovni parní lokomotivy. Pokud dnes autobusová doprava běžně nasazuje na linky vozidla plně klimatizovaná a nízkopodlažní, nemůže jim konkurovat železnice bez klimatizace, kdy nástup a výstup do vagonů je noční můrou pro osoby se sníženou pohyblivostí. Že to ale železnice dokáže i jinak a mnohem lépe, dokládá následující příklad. Po modernizaci a elektrizaci trati mezi Ostravou a Opavou téměř skokově vzrostl počet přepravených cestujících, a to „jen“ proto, že se podařilo významně zvýšit takřka všechny kvalitativní ukazatele přepravy. Přitom není vždy podmínkou zásadní rekon-

„Páteří se železniční doprava stává tehdy, pokud nabídne dostatečně kapacitní, rychlé a komfortní spojení, kterým předčí dopravu autobusovou a vytvoří alternativu i k dopravě individuální.“





ALEŠ STEJSKAL

Po absolutoriu Ekonomické fakulty na Vysoké škole báňské v Ostravě v roce 1983 odešel pracovat do Dopravního podniku města Ostravy, kde až do roku 1997 působil na různých postech především v oblasti plánování dopravy a dopravního vzdělávání včetně funkce tiskového mluvčího. Průběžně si doplnil vzdělání postgraduálním studiem na Fakultě stavební VUT v Brně a po většinu doby svého působení v Dopravním podniku Ostrava vykonával v rámci vedlejší činnosti také funkci řidiče tramvaje. Od roku 1998 působí s malou přestávkou jako jednatel ve společnosti Koordinátor ODIS s. r. o., je jedním ze zakladatelů České asociace organizátorů veřejné dopravy a od jejího vzniku v roce 2004 je jejím předsedou.

strukce nebo elektrizace trati. V řadě případů by postačovalo odstranit propady rychlosti, využívat plně rychlost danou technickými parametry trati a používat vozidla s výrazně vyšší dynamikou jízdy, která zajišťuje komfort přepravy na úrovni 21. století.

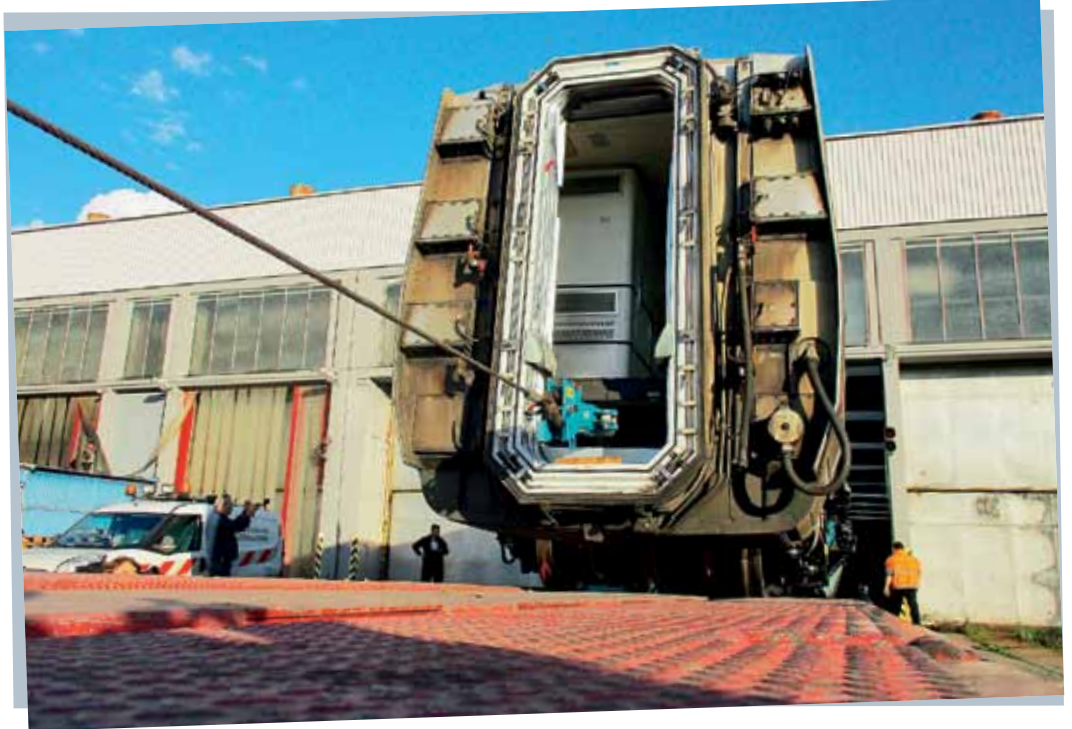
Pokrok nelze zastavit, takže v řadě integrovaných systémů najdeme moderní odbavovací systémy. Jak se využívají?

Odbavovací systémy založené na čipových kartách jsou již téměř dvacet let u naprosté většiny dopravců v České republice samozřejmostí a nutno dodat, že v tomto ohledu patříme společně se Slovenskem k evropské špičce. Od vzájemně nekompatibilních karetních systémů jednotlivých dopravců se vývoj ubíral směrem k systémům fungujícím v celokrajském měřítku, včetně vzájemně spolupracujících krajských systémů. Za pozitivního průkopníka v této oblasti můžeme označit třeba plzeňský městský dopravní podnik, kterému se podařilo zvrátit všeobecné negativní povědomí o karetních systémech způsobené kauzou Opencard. Do celokrajských „ideesek“, včetně krajských měst, pak karty pronikly nejdříve v Libereckém a Moravskoslezském kraji. Nyní je na řadě jako alternativní platidlo i běžná bankovní platební karta, pomocí níž si lze zakoupit papírovou jízdenku v Liberci a Plzni, ale také v omezené míře v Brně, Praze a některých dalších městech nebo oblastech. Průlomovou novinkou je systém dosud v Evropě používaný pouze v Londýně a Ostravě. Jízdenkou je de facto přímo bankovní karta a navíc systém automaticky spočítá za den celkovou cenu jízdného tak, aby byla co nejvýhodnější, respektive aby v žádném případě nepřesáhla hodnotu jednodenní jízdenky.

A jak se zapojuje do integrace národní dopravce?

České dráhy akceptují již řadu let kromě svých In Karet také karty používané v některých integrovaných systémech, a to na zařízeních POP i UNIPOK. I přes fakt, že jednotlivé krajské systémy se vzájemně více či méně odlišují, snaží se železniční dopravce podle svých možností co nejvíce zapojovat do procesu postupného rozšiřování karetních systémů a stává se tak nedílnou součástí dopravní integrace. ◆

Z pražského DKV odjel do opravy čelní trakční vůz řady 682 jednotky Pendolino, který byl prakticky celý zdemolován při střetu s kamionem na přejezdu ve Studénce. Nešlo však o první transport tohoto druhu, už koncem září do strojíren Alstom v italském Saviglianu zamířil vložený vůz řady 082, který byl při nehodě řazen hned za čelním vozem. Oprava by měla trvat přes rok.



Poničené Pendolino odjelo do Itálie po silnici

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN STUDENÍK

Do továrny Alstom v italském Saviglianu zamířil ve druhé polovině října čelní trakční vůz jednotky 680.003, který byl značně poškozen při nehodě s kamionem na přejezdu ve Studénce. Následoval tak vložený vůz řady 082, který z pražského DKV zamířil transportem na opravu už koncem září.

Důvodem, proč nebyly poničené části Pendolina odeslány do opravy ihned po nehodě je skutečnost, že tento model se již nevyrobí. Alstom musel nejprve zajistit dodávky dílů u svých dodavatelů. Například z čelního vozu zůstanou zachovány podvozky včetně motorů, dále technologie umožňující naklápeň, pomocný měnič a část interiéru ze zadní části vozu. Nová tedy bude kabeláž, rozvodový tlakového vzduchu, téměř celý interiér, kabina strojvedoucího. Hlavně musí být vyrobena celá nová vozidlová skříň, do které vše

bude postupně instalováno. U vloženého vozu bude opravena konstrukce skříně na předním představku a uvažuje se o výměně trakčního transformátoru, který by byl poskytnut ze skladových zásob ČD. Poničený transformátor bude také opraven, poté uskladněn pro potřeby ČD.

Za spřáhlo na valník

Neméně pracná byla i příprava na cestu. „Když to vezmu i s demontáží veškerých komponentů, tak příprava každého z vozů trvala dva týdny,“ vypočítal Jan Studeník, specialista Českých drah na údržbu a opravy jednotek Pendolino. Poničené vozy však nebyly na podvalník usazeny jeřábem, na podvalník totiž byly vytaženy navijákem. A jak se náročný přesun odehrál? Řidič nákladního auta se srovnal s osou kolejiště tak, aby byl přesně rovnoběžný s kolejnicemi pod ním. Následovalo snížení podvozku podvalníku na minimum a jeho roztažení na délku. Poté na něj

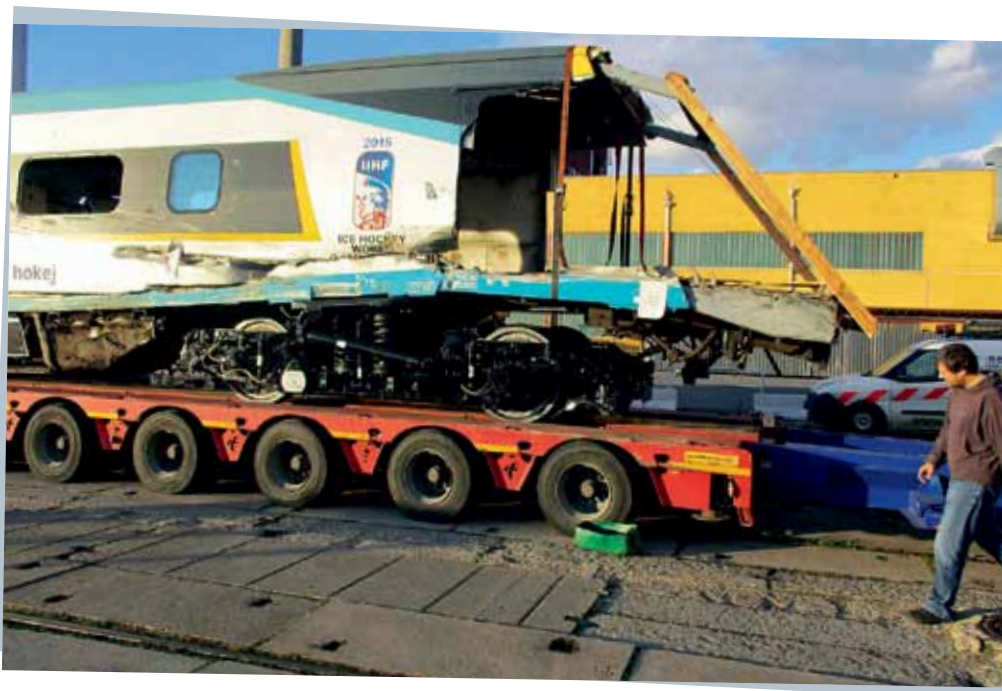
dělníci přepravní firmy položili kolejnice tak, aby vůz mohl projet celým návěsem. Na závěr si nechali sestavení dlouhé a šikmé nájezdové rampy, kterou tvořily kolejnice. Pak už jen stačilo za mezivozové spřáhlo zachytit hák. Vytažení bylo dílem necelé půl hodiny. „Celé této operaci předcházelo nalezení vhodné lokality, která by umožnila nakládku tímto způsobem. Nakonec jsme ji našli přímo pod okny mé kanceláře, ale nebylo to již v areálu DKV Praha. Řidič tahače tak mohl předvést svoji zručnost, kdy se s celým nákladem musel otočit doslova na pětinku,“ dodal Studeník.

„Vozy jsme nakonec přichytili k podvalníku a zabalili do plachty,“ doplnil s tím, že cesta do Alstomu oběma konvojem zabrala vždy pět dní – nadměrný náklad může jezdit pouze v noci spolu s třemi doprovodnými vozidly. Soupravy měřily na délku přes pětatřicet metrů, na šířku 3 metry a vážily zhruba sedmdesát tun. Přepravu zajistila polská společnost, která se specializuje na silniční převozy kolejových vozidel. Přepravovala i například z plzeňské Škodovky do polské Wrocław tramvaje, které jezdí i v Praze pod označením „Porsche“. Kromě dvojice obřích transportů odeslaly ČD do Itálie i dva kamiony naložené výzbrojí a dalšími komponenty demontovanými zejména ze střech obou vozidel. Přepravní výška celé sestavy nesměla překročit pevně dané hodnoty. Nakonec této podmínky bylo dosaženo s rezervou pouhých čtyř centimetrů. Oprava by měla trvat přes rok a vyjít na bezmála 210 milionů korun.

Řidič kamionu za mřížemi

Zbývá pětice vozů ze třetí soupravy Pendolina je v běžném provozu. „Postupně ji měníme s vozy dalších jednotek, abychom mohli na těch ostatních dělat vyvazovací opravy,“ vysvětlil Jan Studeník.

Pendolino bylo poničeno loni 22. července. Tehdy na železniční přejezd v severomoravské Studénce vjel s plně naloženým kamionem polský šofér Slawomir Sondaj i přes to, že bylo spuštěno výstražné zařízení. Strojvedoucí Českých drah Jan Černý sice stačil aktivovat rychlobrzdu, nárazu ale již zabránit nemohl. Při tragédii zemřeli tři lidé a dalších dvacet bylo těžce zraněno, včetně strojvedoucího. Sondaje poslal letos v únoru okresní soud v Novém Jičíně na osm a půl roku za mříže. Rozsudek je pravomocný, viník i žalobce se vzdali práva na odvolání. ◆



Muzeum v Lužné ukončilo letošní sezonu

Železniční ČD Muzeum Lužná u Rakovníka ukončilo v polovině října letošní sezonu. Poslední parní víkend si nenechalo ujít zhruba dva tisíce příznivců železniční historie. České dráhy navíc z Prahy a zpět vypravily historickou soupravu taženou lokomotivou Papoušek. Pořadatelé k radosti fotografů připravili také jízdu nákladního vlaku v čele s lokomotivou Němka a v okolí muzea pak celý den jezdila souprava tažená Kremákem.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Luženské ČD Muzeum má za sebou další úspěšnou sezonu. Jen při posledním parním víkendu jej navštívilo zhruba dva tisíce lidí. České dráhy navíc do místa vypravily z pražského Masarykova nádraží historickou soupravu v čele s lokomotivou 477.043. Papoušek jel v čele obou párů vlaků, tedy v sobotu i v neděli. Kromě jízdy z hlavního města se mohli návštěvníci vypravit retrovlakem i do nedalekých Kolečovic. Na Kolečovku vyjel i pro fotografy speciálně vypravený nákladní vlak tažený Němkou 555.0153. „S návštěvností jsme spokojeni i přes nepřízeň počasí,“ řekl Jindřich Rachota, vrchní přednosta luženského depa historických vozidel.

Jako celodenní výlet pojala návštěvu Lužné rodina Adama Skuhravého z Prahy. „Vstávali jsme brzy ráno a vyrazili na Masaryčku. Jen byla mlha, tak nebylo z podzimní přírody nic vidět. Vynahradili jsme si ale to tady v muzeu,“ zhodnotil otec. Jeho desetiletý syn Michal pak nestíhal na chytrý telefon fotit jednotlivé technické skvosty. „Byli jsme na prohlídce dílny a chystám se i na Mikádo,“ řekl mladý milovník mašinek a měl na mysli volně přístupné stanoviště tmavě zelené neprovozní lokomotivy 387.043. Na otočku pak vyrazili i do Kolečovic. Tam totiž vozbu s osobními vozy řady Bam obstaraly Kremák a Všudybylka.

Na shledanou v dubnu

Pořadatelé zpřístupnili všechny prostory, samozřejmě se pak staly volně prohlídky rotundy anebo jízda po místní úzkorozchodné dráze, které vévodí parnička z linecké lokomotivky Krauss s označením 21 z roku 1912. Ochuzení nebyli ani vyznavači modelů. Pro ně byl přichystán celodenní provoz modelových kolejišť v měřítcích o, Ho a TT.

A zatímco jarní dějství a příjemné počasí vylákalo do Lužné zhruba stejné množství lidí, tentokrát byl plný jen retro spoj z Prahy, vlaky jezdily běžně zaplněné. „Návštěvníci přijeli hlavně auty,“ upřesnil vrchní přednosta. ČD Muzeum své brány otevře opět koncem dubna, první parní víkend pak Lužnou čeká v polovině května příštího roku. „Plánujeme i tradiční setkání parních lokomotiv,“ uzavřel Jindřich Rachota.



V BRATISLAVĚ JEDNALI ZÁSTUPCI ŽELEZNIC A KRAJŮ

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Společný projekt SŽDC a Českých drah Železniční doprava pro kraje překročil poprvé státní hranice a zamířil na Slovensko. Ke kulatému stolu v Bratislavě 20. října zasedli zástupci ČD a SŽDC společně se slovenskými partnery ze Železnic Slovenské republiky (ŽSR) a Železniční společnosti Slovensko (ZSSK) včetně obou ministerstev dopravy a zástupců samospráv. Jednali o provozování přeshraničních tratí včetně plánovaných investic, modernizací a také o koordinaci regionální a dálkové dopravy.

V rámci několikahodinového jednání se v Bratislavě otevřela celá řada zajímavých témat. Dopravce i objednatelé zajímaly plánované investice do přeshraničních tratí, jako jsou modernizace úseků Lanžhot – Kúty nebo Hranice na Moravě – Horní Lideč, státní hranice.

První vlašťovkou je zahájení rekonstrukce pohraničního mostu mezi Lanžhotem a Brodským přes řeku Moravy a podle zástupců ŽSR by se už v roce 2018 mohl začít modernizovat celý traťový úsek od státní hranice přes Kúty a Malacky až do Devínské Nové Vsi nedaleko Bratislavy na 160 km/h, přičemž v některých úsecích by se mohlo jezdit až dvoustovkou. V dalších letech by se na 200 km/h měla zmodernizovat trať z Bratislavy přes Nové Zámky až do Štúrova a dále na slovensko-maďarskou hranici. Diskuzi se nevyhnulo ani téma přechodu na střídavou napájecí soustavu

v úsecích Čadca – Mosty u Jablunkova, respektive Horní Lideč – Púchov. Dopravci si dali za úkol projednat koordinaci regionální i dálkové dopravy a budoucnost provozu přeshraničních vlaků či propojení informačních systémů pro cestující.

Velkou část jednání vyplnila i debata o aktuálním stavu a budoucnosti přeshraniční dopravy a koordinace regionální a dálkové dopravy vlaků obou národních dopravců. Vzhledem k nové koncepci ve vedení dálkových vlaků budou zrušeny některé přímé relace Praha – Ostrava – Žilina a nahrazeny rychlíky Ostrava – Žilina – Banská Bystrica, přičemž jeden pár jede až do Zvolena. Soupravy těchto vlaků by měly být sestaveny z moderních klimatizovaných slovenských vozů. Současně se plánuje obnovení přímých lůžkových vozů z Chebu přes Plzeň do Košic a nově pojedou lůžkové vozy i z Košic přes Ostravu do Vídně a také z Prešova do Brna. V oblasti regionální dopravy česká i slovenská strana hledala společně řešení elimina-

ce dlouhých čekacích dob při přestupech na přechodu Velká nad Veličkou – Vrbovce. V budoucnu se zde chystá přímá vozba českými vlaky v relaci Hodonín – Vrbovce – Myjava, kde je již dnes zaveden integrovaný tarif Jihomoravského kraje. Připravují se i přímé vlaky kategorie REX na ose Bratislava – Břeclav, které by naopak zajišťovala slovenská strana.





Retro Ostravan zamířil do Dolních Vítkovic

Milovníci historie a retrozážitků si přišli na své. Na koleje se poslední říjnovou středu vrátil prototyp nejrychlejší české diesellové lokomotivy, a to v čele mimořádného dobového expresu Ostravan. Stalo se tak u příležitosti 70. výročí tohoto spoje. České dráhy v rámci oslav vypravily z Prahy do Ostravy unikátní nostalgickou soupravu ve stylu 70. a 80. let.

PETR SLONEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Vlak tažený nezaměnitelnou lokomotivou Kyklop, která stála v čele expresu Ostravan v polovině 70. let, vyjel z pražského hlavního nádraží v 8:16. Do moravskoslezské metropole dorazil krátce po půl jedné. Nazpět se vydal v 17:51 a do Prahy dorazil ve 22:25. Do retro stylu byla „oděna“ nejen souprava, ale ve stejném duchu se podávalo také občerstvení. Ke snídani si cestující mohli dopřát míchaná vejce na cibulce s pečivem nebo tradiční český párek s hořčicí. Menu k večeři se skládalo z krupicové polévky s vejcem, srbského žebírka s vařenou rýží a Metro dezertu.

Nechyběl vekslák ani pionýrky



Dobovou atmosféru umocnila opravená historická souprava osobních vozů a lokomotiva Kyklop. Fanoušci železnice a techniky díky tomu měli jedinečnou příležitost vrátit se v čase o 40 let zpět a pořídit si unikátní fotografie s dobovým nádechem. Atmosféru ve vlaku podtrhovala i reprodukce Železničáře z roku 1975 a také scénky, které maximálně ilustrovaly dobu. Jednou z nich byl zásah příslušníků Ozbrojené ochrany železnic, kteří nako-


nec úspěšně eliminovali podvratnou činnost veksláka pokoutně nabízejícího tuzexové pokázky ve vlaku. U takto slavnostní akce nemohly chybět ani pionýrky.

Na účastníky akce v Ostravě čekala prohlídka bývalé huti, dnes společenského areálu Dolní Vítkovice. Jedná se o unikátní areál v centru Ostravy, kde se v letech 1828 až 1998 těžilo uhlí a vyrábělo surové železo. Teď se industriální komplex změnil na jedinečné vzdělávací, společenské a kulturní centrum s nadregionálním dosahem. Skipovým výtahem se jezdí na vrchol Vysoké pece č. 1 tzv. Bolt tower, odkud je netradiční pohled na moravskoslez-

skou metropolí. V aule Gong v někdejší plynárně se odehrávají odborné konference, mezinárodní kongresy a v Malém světě techniky U6 si hrají děti i jejich rodiče.

Tradiční expresní spojení Ostravy a Prahy, vlak Ostravan, letos slaví 70 let provozu. Na trasu z Bohumína a Ostravy do Prahy se poprvé pod tímto názvem vydal 6. května 1946. Cesta Ostravanu trvala mezi moravskoslezskou metropolí a Prahou necelých pět hodin. Dnes stejnou trasu zvládají Pendolina za pouhé tři hodiny. Průměrná cestovní rychlost stoupla z tehdejších 75 km/h na současných 120 km/h. ◆




DŮŽNÍ ÚŘAD BOJUJE ZA MUŽSKÉ ZDRAVÍ! I V TOMTO ROCE PODPOŘÍME CHARITATIVNÍ AKCI

MOVEMBER

Apelujeme na všechny muže bez rozdílu věku: nepodceňte prevenci svého zdraví! Nebezpečí rakoviny prostaty a rakoviny varlat postihuje čím dál více mužskou populaci, od velmi mladého věku až po věk důchodový. Vyzýváme proto všechny železničáře a fanoušky železnice, aby podpořili dobrý účel a připojili se ke skupině **DŮŽNÍČÁCI**.

MOVEMBER 2016



<http://moteam.co/draznaci>

INZERCE

SPOLEHLIVÉ KREDENCE SLOUŽILY PŘES PŮL STOLETÍ



Foto: sbírka Vladislav Borek a Martin Žabka

Snad každá železniční správa v historii provozovala vozidlo, které se díky designu či provozní spolehlivosti stalo skutečnou legendou na kolejích. Zmínit můžeme například známé německé motorové jednotky řady VT 18.16, pozdější řady 175, které u nás dlouhá léta zajišťovaly mezinárodní spoj Vindobona. U nás můžeme za vozy s přívlastkem legendární označit poválečné motorové vozy M 262.0 (později označené řadami 830 a 831), které nejenže jezdily na většině tehdejších neelektrifikovaných tratí, ale vydržely v provozu neuvěřitelných šedesát let.



ETA



Dnes už je možné tyto motorové vozy potkat pouze na nostalgických spojích.
Foto: Jan Suchomel



Foto: Sběrka Martin Nový

MARTIN ŽABKA, MARTIN HARÁK

Vznik motorových vozů M 262.0 je spojen s poválečnou obnovou vozového parku tehdejších Československých státních drah (ČSD), kdy se usilovalo o co možná největší unifikaci v konstrukci vozidel. Na našich kolejích tehdy již sice jezdily desítky motorových vozů, avšak jejich obrovská typová rozdílnost a zejména zastaralé konstrukce vyžadovaly i přes jejich nevysoké stáří náhradu moderním vozidlem umožňující co možná nejuniverzálnější použití. Kromě zahájení výroby vozů řad M 284.0 a M 284.1, navazujících na objednávku z roku 1939, objednaly ČSD v roce 1946 dvaapadesátikusovou první sérii motoráků označených řadou M 262.0.

Na výrobě se podílelo hned několik předních československých podniků, které do vozů použily to nejlepší, co doba mohla poskytnout. Vozovou část s typickou hranatou karoserií vyráběla Královopolská strojárna v Brně, elektrickou výzbroj dodal tehdejší elektrotechnický závod ČKD Stalingrad, vznětový motor naopak ČKD Sokolovo a podvozky velmi moderní konstrukce vznikly v podniku Tatra Smíchov v Praze. Vozy první série byly dodány v letech 1949 až 1951, přičemž na jejich výrobu navázala mírně odlišná druhá série, která v počtu 37 vozů vyjela na československé koleje v letech 1952 a 1953. Královopolskou strojárnu však nahradila ve výrobě vozové části Vagonka Tatra Studénka, která se v letech 1958 až 1960 postarala i o výrobu třetí a současně nejpoččetnější 148kusové série. Původně mělo být motorových vozů řady M 262.0 vyrobeno 250, ale požár výrobního závodu na počátku roku 1960 pohltit posledních dvanáct rozpracovaných vozů, takže jejich celkový počet vyrobených pro ČSD se zastavil na čísle 238.



Parní provoz tyto stroje přežily o rovných třicet let.
Foto: Ivo Maňhel

vaných vozů, takže jejich celkový počet vyrobených pro ČSD se zastavil na čísle 238.

Motorák i pro dopravu zásilek

Pohon vozu zajišťoval spolehlivý dvanáctiválec 12 V 170 DR, jenž byl společně s hlavním generátorem uložen v podvozku pod prvním stanovištěm. V druhém podvozku pak byly uloženy dva tlapové trakční motory, které zajišťovaly pohon vozidla. Vůz kromě dvou stanovišť strojvedoucího a dvou oddílů pro cestující umožňoval přepravovat také zavazadla a kusové zásilky v zavazadlovém oddíle umístěném za předním stanovištěm strojvedoucího. Na druhé straně zavazadlového oddílu byla umístěna toaleta a elektrický rozvaděč. Na prvním stanovišti měly vozy první dvou sérií umístěny dvě naftové nádrže, které byly v případě vozů třetí série přemístěny do spodku vozu. Z dalších podstat-

ných rozdílů jednotlivými sériemi je pak nutné zmínit odlišnou regulaci otáček spalovacího motoru, kdy vozy prvních dvou sérií (M 262.001 až M 262.090) využívaly elektropneumatických ventilů, kdežto vozy třetí série od čísla M 262.091 již měly propracovanější systém postavený na principu elektricky ovládaného stavěče otáček. První dvě série byly vybaveny nízkými střechami, podobně jako předválečné typy rychlíkových motorových vozů z Královopolské strojárny, včetně souběžně stavěných M 284.0 a M 284.1. Třetí série z konce padesátých let dostala vyšší střechu a současně menší čelní okna stanovišť, a tím stroje získaly mohutnější vzhled.

V čele rychlíků i osobních vlaků

Nové motorové vozy s nejvyšší rychlostí 90 km/hod se okamžitě po dodání začaly objevovat v čelech rychlíků a osobních



vlaků především na delších neelektrifikovaných tratích. První dodávky směřovaly do dep, které zajišťovaly rychlíkovou dopravu jako Praha-Libeň, Bratislava, Brno, Plzeň, Chomutov, Děčín či Hradec Králové. Nové vozy nahradily starší motoráky řad M 273.0, M 274.0, M 275.0 a 1 a M 284.0 a M 284.1 na vozbních ramenech dlouhých i několik stovek kilometrů, jako například Brno – Trenčianská Teplá – Nové Zámky, Brno – České Budějovice, Plzeň – Jihlava či Liberec – Děčín – Plzeň. Většina dálkových spojů byla vedena dvěma motorovými vozy, v závěsu s několika vozy přívěsnými.

Další využití našly „dvěstědvaašedesátky“ nebo také Kredence, jak si jim občas přezdívalo, v příměstské osobní dopravě v okolí velkých měst, kde doplňovaly na méně vytižených spojích parní lokomotivy s klasickými soupravami. Toto uplatnění našly především v okolí Prahy, Ostravy, Brna, Plzně, Bratislavy nebo Olomouce.

Až do elektrifikace většiny hlavních tratí se bez legendárních motoráků M 262.0 neobešla ani rychlíková doprava na kratších vozbních ramenech, jako byly rychlíky z Prahy do Českých Budějovic, Děčína nebo na tradičním výkonu do Horažďovic předměstí. Uplatnily se však i na regionálních tratích – v okolí Prahy směrem na Davlí, Dobříš a Čerčany na dráze Posázavského pacifiku, nechyběly ani v Lužických horách mezi Děčínem, Českou Lípou a Libercem či na Znojemsku nebo v Jeseníkách. Červeno-krémové stroje se pohybovaly na Slovensku například v okolí Prešova, Humenného či Žiliny. Po dodání přípojných vozů Balm, které na konci 50. let v počtu přes sedm set kusů zahltily celou republiku, tvořily nerozlučné soupravy, a to až do prvních let 21. století. Soupravy tvořené dvěma motorovými vozy a až čtyřmi vozy Balm byly typické na mnoha tratích, jako například mezi Ostravou a Opavou, jezdily ze Žiliny do Rajce nebo z Humenného do Stakčína, kde obstaraly většinu osobní dopravy.

Požáry vyřadily řadu strojů

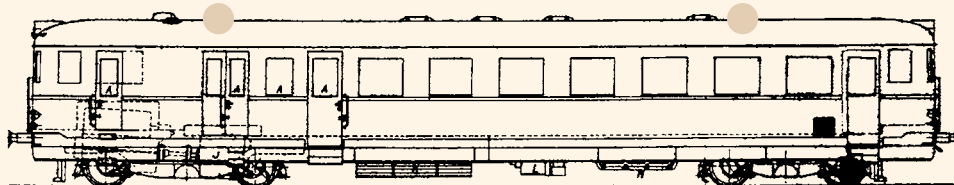
Jedním z neduhů jinak vysoce spolehlivých motorových vozů byla již od počátku jejich náchylnost k požárům, což způsobilo předčasný konec více než čtyř desítek vozů této řady. Například první zrušený vůz, plzeňský stroj M 262.041, dojezdil kvůli požáru již v roce 1952 – tedy necelý rok po jeho nasazení do provozu. Další požáry na sebe nenechaly dlouhou čekat. V roce 1953 shořel další plzeňský stroj M 262.011 a v následujícím roce bohumínský M 262.019 a olomoucký M 262.030. Jen vlastní výčet požárů a jejich příčiny by vydaly na samostatný článek.

Z bran výrobních závodů vozy vyjžděly v jednoduchém, přesto slušivém nátěru v kombinaci červené a krémové barvy, kdy podokenní část byla tmavočervená, horní část vozu pak krémová, přičemž obě části odděloval bílý pruh. U prvních dvou sérií byla střecha hliníkově stříbrná, spodek vozové skříň šedý, podvozky černé a na čelech se skvěla velká písmena P a Z, která označovala přední a zadní stanoviště. U třetí série byla střecha šedá. Ač se postupně stříbrná střecha měnila na šedou a byla odstraněna velká písmena na čelech u prvních sérií, vozy jezdily v původním nátěrovém schématu až do osmdesátých let, kdy v rámci unifikace obdržely na čela bezpečnostní žluté, později některé pak oranžové třicet centimetrů silné pruhy. Další unifikovaný nátěr přišel na konci osmdesátých let, kdy byly vozy natírány do celočerveného nátěru, který v podokenní části „zdobil“ šedesát centimetrů silný žlutý pruh. V obou uvedených případech pak střecha byla stále světle či tmavě šedá.

Teprve na počátku devadesátých let se nátěry českých a slovenských vozů radikálně odlišily. Zatímco Železnice slovenské



Foto: Martin Žabka



Přehled výroby motorových vozů M 262.0

Číselné označení	Rok výroby	Série
M 262.001 - 052	1949-1951	1. série
M 262.053 - 090	1952-1953	2. série
M 262.091 - 0238	1958-1960	3. série

Základní technické údaje

Nejvyšší rychlost	90 km/hod
Výkon spalovacího motoru M 262.0 (M 262.1)	301 kW (309 kW)
Hmotnost vozu (1. a 2. série)	43 100 kg
Hmotnost vozu (3. série)	46 700 kg
Délka vozu přes nárazníky (1. a 2. série)	21 196 mm
Délka vozu přes nárazníky (3. série)	21 236 mm
Počet míst k sezení	56

republiky se vrátily k původnímu barevnému schématu, vozy Českých drah byly přetírány do nátěru podobnému druhé unifikované verzi, přičemž žlutou barvu v pruhu po celém obvodu nahradil odstín slonové kosti.

Změna s novými motory

S postupující elektrifikací a dodávkou novějších vozidel se uplatnění „dvěstědvaašedesátek“ změnilo. Postupně ustoupily z dálkové vozby a rychlíkové dopravy. Objevily se nejen v nových depech, ale také na nových tratích, jejich domovem se čím dál více stávají také lokálky. Zásadním mezníkem v historii této řady byl rok 1981, kdy prošly první vozy remotorizací. Důvodem byl nedostatek náhradních dílů ke spalovacím motorům 12 V 170 DR, které se již dávno předtím přestaly vyrábět.

Řešení s cílem prodloužení životnosti jinak bezproblémových vozů bylo nalezeno ve spalovacích motorech typu 6 S 150 PV z produkce ČKD Hořovice, jenž byl mimo jiné využíván v lodní dopravě v tlačných remorkérech. Umožnily snadnou zástavbu do rámu hnacího podvozku a adekvátní náhradu výběhového typu motoru. Tímto způsobem bylo v letech 1981 až 1991 přestavěno celkem 41 vozů původní řady, kte-

ré obdržely nové označení M 262.1, později pak 831. Tyto přestavby byly prováděny pouze na vozech provozovaných v Čechách a na Moravě a tato vozidla byla provozována pouze v depech Klatovy, Plzeň, Zdice, Šumperk a Břeclavi. Původní nemotorizované vozy se navíc koncem osmdesátých let přeznačily na řadu 830.

Rušení až v 90. letech

S výjimkou vozů zničených při nehodách nebo poškozených požárem nebyl dlouho žádný vůz zrušen pro nadbytečnost. Teprve po příchodu moderních motorových řad 842 a 843, které právě stroje nově označených řad 830 a 831 nahradily například na tratích Zdice – Protivín nebo Břeclav – Znojmo, nastalo odstavování vozů sloužících již čtvrtým desetiletím. Rušení ve velkém se odehrálo teprve ve druhé polovině devadesátých let minulého století, přesto v té době však ještě jezdilo několik desítek vozů v pravidelné službě. Posledními baštami pro tyto legendární vozy se staly tratě v okolí Klatov, Liberce, Děčína, Šumperka, Zdic a Znojma. Na Slovensku pak ve větší míře sloužily v depech Žilina, Čadca, Trenčianská Teplá, Prešov a Humenné, a to až do roku 2003. Tehdy slovenské železnice v podstatě zničehonic ome-

zily provoz čtyřnápravových motorových vozů řad 830, 850 a 851. Za zmínku stojí také působení několika vozů na tratích provozovaných soukromými dopravci. Šlo o vozy 830.056 a 830.057, které na trati z Trutnova do Svobody nad Úpou krátce nasazovala společnost Vi-amont, na Slovensku pak bratislavská společnost BRKS provozovala několik vozů na tratích ze Zohoru do Plaveckého Mikuláše a Záhorské Vsi.

O něco lepší situace panovala v případě Českých drah, kdy vozy původního provedení byly provozovány v severních Čechách až do roku 2007 a poslední pravidelné výkony řady 831 skončily až v závěru roku 2010, kdy jako vůbec poslední dojezdily vozy depa Šumperk na tratovém úseku Zábřeh na Moravě – Hanušovice – Jeseník. Vzhledem k oblíbenosti, nenáročné údržbě a provozní spolehlivosti se tyto vozy staly vyhledávanými také mezi soukromými dopravci zabývajícími se historickými jízdami. Mimo několika vozů ve vlastnictví Českých drah, Národního technického muzea a MDC Bratislava jsou tak pro příští generace zachovány více než dvě desítky vozů obou řad zastupujících všechny tři výrobní série, včetně nejstarších vozů z roku 1949. ♦



Motorový vůz řady M 262 projíždí zastávkou Chotutice na Kolínsku na známé podlipanské lokálce.

Foto: Martin Žabka



Kredenc v unifikovaném nátěru z konce osmdesátých let u zastávky Jirkov v severních Čechách v létě roku 1994
Foto: Martin Harák (2x)



Poslední štací se pro tyto motoráky stala trasa Zábřeh na Moravě – Jeseník.

Zkoušky ve Velimi oživil Vectron

První polovina letošního roku v Cerhenicích s sebou opět přinesla velký zájem o zkoušení vozidel, nové zákazníky, ale i jednu dlouhodobou výluku. Ty představují vždy poměrně velké komplikace, byť jejich cílem je právě zlepšení provozních podmínek nebo bezpečnosti.

DANIEL LOS, VEDOUcí ŽZO | FOTO: JIŘÍ NAVRÁTIL

Od začátku dubna se na téměř tři měsíce uzavřela kolej č. 3a, která sice nepatří mezi nejdelší a nejdůležitější koleje vlečky, ale v části této koleje se nachází prohlížecký kanál, kde je možné dostat se pod pojezd vozidla. Tato kolej má ale ještě jeden velký význam – končí v prostoru napájecí stanice, kde je na úplném konci koleje skryt rotační měnič kmitočtu, jenž transformuje vstupní napětí 110 kV na německý napájecí systém 15 kV/16 $\frac{2}{3}$ Hz. Jedná se o sedminápravový 150 tun těžký kolos, který je využíván většinou klientů, a jeho odstavení by znemožnilo většinu zkoušek a znamenalo by výraznou ztrátu. ZC Velim samozřejmě disponuje záložním měničem, ale jediná možnost jeho dopravy do prostoru napájecí stanice je právě po koleji č. 3a. Během čtvrt roku trvající výluky zde vyrostl nový prohlížecký kanál. Využívá se už od léta.

Siemens a Bombardier v čele

V případě Siemensu a projektu elektrické jednotky ICx nastaly žádné výrazné změny kromě toho, že v polovině května uplynul rok od příjezdu tohoto rekordně dlouhého vlaku do ZC. Siemens stále pokračoval v tradičním sedmidenním cyklu zkoušek a začínal uvažovat i o úplném odjezdu jednotky z Velimi kvůli požadavku DB na zkoušky v Německu. To se nakonec nestalo a zkoušky pokračovaly dále.

To lokomotivní projekt zažíval ve sledovaném období určitý útlum. Na začátku května odjely na další testy a aktivity hned tři lokomotivy Vectron a ve ZC zůstala osamocená jediná střídavá lokomotiva 192.961. S jedním strojem se příliš mnoho zkoušek v této fázi provádět nedá, proto se činnosti soustředily zejména na využití haly. Teprve ke konci června se vrátil stejnosměrný Vectron 191.100 v doprovodu osvědčené lokomotivy z rodiny EuroSprinter (ES64F4) 189.823. Lokomotiva ES64F4 prováděla zkoušky elektromagnetické kompatibility pro různé evropské země.

Stroj v designovém nátěru

Na konci května zajišťoval dopravce ČD Cargo přepravu lokomotivy Vectron z Horního Dvořiště do Velimi. Na tom by nebylo nic až tak zvláštního, kdyby lokomotiva samotná neby-

la již oděna do neotřelého designového nátěru vyjadřujícího její interoperabilitu a otevření možností v přepravě komodit napříč evropskými zeměmi pro tohoto největšího tuzemského nákladního dopravce. Třísystémový stroj, nesoucí označení 383.001, dorazil do ZC 28. května, aby po provedení základních prohlídek a zkoušek UTZ podstoupil poslední květnový den nejprve jízdní zkoušku pro ověření funkce vlakového zabezpečovače MIREL na trati SŽDC v úseku Velim – Poříčany a poté technickobezpečnostní zkoušku (TBZ) na trati VZO. Za svůj krátký pobyt byla lokomotiva 2. června prezentována nejvyššímu vedení společnosti ČD a ČD Cargo. Od 6. do 8. června se uskutečnilo školení strojvedoucích ČD Cargo z obsluhy lokomotivy a po necelých dvou týdnech tento, po dlouhé době první nový stroj pro ČD Cargo, ZC Velim opustil a zamířil do SOKV Ústí nad Labem. Nákladní dopravce objednal u společnosti Siemens celkem pět kusů těchto výkonných lokomotiv.

Tradičně náročný program měl i Bombardier, který jako jediný stále udržoval nepřetržitě ve zkouškách celkem tři velké projekty. S končící polovinou roku se ale postupně přesunul do opozice, což ale neznamená, že by množství výkonů výrazně kleslo. Jediným projektem, který přežil celý půl rok, jsou zkoušky elektrických jednotek TWINDEXX. První dvě květnové dekády se odehrávaly zkoušky osmivozové jednotky, která byla pro tento účel částečně naložena zátěží 58 tun. Na konci května se ve ZC poprvé objevila i čtyřvozová verze této jednotky označená IR100.

Brzdové zkoušky jednotky R2N

Podívejme se za dalšími projekty společnosti Bombardier, které ovšem na sklonku první poloviny roku buď úplně, nebo dočasně ukončily své působení ve ZC Velim. Zkoušky elektrické jednotky R2N pokračovaly vstríc blízkému se konci smluvního období. Podobně jako v případě zkoušek jednotky TWINDEXX byly i u této francouzské osmivozové jednotky na programu zejména brzdové zkoušky. Na první červnový den připravil tento zákazník prezentaci jednotky pro pozvané francouzské novináře a politiky z vybraných regionů země galského kohouta. Jednotka R2N dostala příležitost ukázat se v plné kráse i v denní době, protože již půl roku se jízdní zkoušky odehrávají v drtivé většině v nočních směnách. Zatímco u francouzského Bombardieru byl znatelný pohyb hlavně v naložení a vyložení zátěže, tak u německého šlo o neustálé výměny zkoušených lokomotiv TRAXX nebo starších Siemensů. Typ zkoušek byl neměnný – ověřit součinnost nových strojů se staršími typy, aby nastaly v provozu na německé síti DB Netz žádné zásadní potíže. Zajímavou kombinaci zkoušených vozidel si německý Bombardier ponechal na červen, kdy nejprve posílil svou velimskou flotilu o další dvě lokomotivy řady 147.0 a poté o stroj 186.337, který přijel společně s patrovým řídicím vozem Dosto 2003. Tato vozidla tvořila nezaměnitelnou rudou kombinaci. V té chvíli čítala flotila německých vozidel sedm kusů. Poté již ale nastal exodus všech lokomotiv a na začátku července po více než sedmi měsících zkoušek nezůstal ve ZC Velimi jediný zástupce této rozsáhlé rodiny. ♦



Nádražky ve městech světoznámých pivovarů

Co je lepší, Budvar nebo Plzeň? Patrioti mají samozřejmě jasno. Můžou se ale i na českobudějovickém a plzeňském hlavním nádraží pochlubit světovou nabídkou? Vždyť nádražní restaurace představují často první kontakt nahodilého turistu s cílovou destinací. Odpověď vám dají následující řádky.

PAVEL FREJ | FOTO: AUTOR

České Budějovice vs. Plzeň



Budvar ostudu neudělá

„Tak co to bude, mladej,“ ptá se mě energicky rázná výčepní, sotva se usadím ke stolu v poloprázdné pivnici, jak budějovickou nádražku nazývá ručně malovaná směrovka v zadním traktu budovy. Najít ji nebylo nejjednodušší, protože není na očích. Poroučím si samozřejmě Budvar dvanáctku (32 Kč). „Dobře děláte...“, komentuje můj výběr a bryskně přináší pivo. Nechutná špatně, ale ani nijak zvlášť nenadchne. Rozhodně kvůli pivu bych sem z větší dálky cestu nevážil. Ptám se tedy na jídlo, výčepní můj dotaz velmi rozesmutní, nemůže nabídnout nic krom chipsů, ale když si prý skočím dolů pro cokoli do vestibulu, klidně si to tu u pivka můžu sníst. „Nebo jestli máte v batohu nějakou svačinu, klidně si ji rozbalte, svoji vám ale ne-

dám,“ laškuje a dívá se mi zblízka do očí. Zůstávám u piva, svačinu si tedy dám o něco později. Druhý Budvar trochu zahání kručení v břiše a můžu se v klidu rozhlédnout po místnosti, která je rozdělená na dvě části. V jakémsi salonku za mnou jsou umístěné automaty na šipky a nástěnka šipkařského týmu Dudák. Výzdobu na zdech krom reklam na alkohol tvoří staré směrové cedule používané na železničních vagoncích. Najdete tu takové perly, jako je expres Budvar nebo rychlík Otava. Nádražácký duch umocňuje i průhled na nástupiště. Propálené ubrusy a velké popelníky zase zanechávají klasický dojem putyky. Místo nabídky jídel se z křídou popsaných tabulí dozvídám, že zde točí pivo i do kelímku a že na dluh dávají jen osobám starším 18 let. Hned vedle baru se nachází záchod, k němuž směřuje velká šipka. Na navigaci jsou tady mistři, což může trochu i mást. Do pivnice totiž vstupuje starší pán a vypadá to, že míří rovnou po směru šipky na záchod. Zpoza barového pultu se ozve mírný, ale důrazný hlas výčepní: „Tady nejsou veřejné záchody. Musíte dolů!“ Dědeček se zarazí upro-

střed místnosti a prosebně se ptá: „Já chtěl jen pivo, můžu si sednout?“ Výčepní se omlouvá a téměř expresně mu přináší vytoužený půllitr. Taký má pocit, že mi to musí vysvětlit, přichází ke mně a ze vzdálenosti dvaceti centimetrů mě propichuje pohledem. Cítím její dech. „To víte, chodí sem různí lidi. Ještě jedno?“ Krom Budvaru je v nabídce i desítka Švanda a jedenáctka Dudák ze Strakonice. Je mi doporučen Dudák. Když usrknu, zpětně uznávám, že ten Budvar měl něco do sebe. Vrchní stojí zase u mě a už zcela neskrývaně flirtuje „Každýmu to nechutná. Máte zajímavou barvu očí.“ Přestože v nádražce panuje příjemná atmosféra, není tu zakouřeno (i díky minimálnímu množství hostů), rádio hraje tak akorát nahlas, připomíná se mi žaludek, že už by se rád něčím zasytil. V obavě, že mě obšťastní svou návštěvou výčepní, raději využívám placený záchod ve vestibulu. Krom malé a velké potřeby zde můžete vykonat i jiné hygienické procesy, třeba oholit se za deset korun, vyčistit zuby za pět nebo jen umýt ruce za tři koruny. Mytí rukou mám naštěstí v ceně pisoáru, takže si v klidu mohu dát ve stánku párek v rohlíku, v Budějovicích „JEN“ za patnáct, jak hlásá poutač na skle. Ale chutná (říká se, že hlad je nejlepší kuchař), a když k tomu ještě přičtu „příjemné cestování a šťastnou cestu přejí České dráhy“, jak hlásá velký nápis nad čekárnou ve formě malby, nemůže být nedobře. Jsem rád, že už tam nestojí „se SSSR na věčné časy“. I když tenkrát tu možná bylo živěji...



- atmosféra
- nabídka lokálních piv
- dotek železnice

- absence nabídky jídel
- vzezřením klasická putyka





Místo Plzeňské géčko

Plzeňská nádražka není tak úplně nádražkou v klasickém pojetí. Jedná se spíše o jídelnu, kterou využívají nejen cestující, ale i zaměstnanci drah nebo místní. Ošuntělost nádražních naléváren zde nahrazuje rekonstruovaný interiér, za který se Plzeňáci rozhodně nemusí stydět. Lavice jsou ve stylu interiéru starých vláčků s výraznými lampami u každé a na zdech visí historické portréty. V jakémsi protikladu stojí v čele místnosti klasický bufetový pult s bohatou nabídkou jídel. Přestože je víkend, můžete si vybrat z téměř deseti hotovek a deseti minutek, takže se zasytí skoro každý. K tomu polévky, sekaná, klobásy nebo párky. A asi tu nevaří úplně špatně, na nedělní poledne je jídelna velmi slušně zaplněna. Dávám si klasický hovězí guláš s knedlíky posypaný čerstvou cibulkou za 87 korun a pivo. Bohužel po Praždroji ani vidu ani slechu. Místo něj na čepu jiná plzeňská a vpravdě hospodská klasika – Gambrinus. Ale spoň že tankový. Desítka za dvacet pět, jedenáctka o čtyři koruny dražší. Není to vyloženě průšvih, kdo je navyklý na pivo čtvrté cenové, určitě bude mile překvapen. Kdo si však chce na pivo pochutnat a nasát nějakou tu atmosféru, bude zklamán. Tady se rychle objednává, ještě rychleji jí a popíjí spíš výjimečně. Dispozice interiéru, snadno udržovatelné stoly i lavice k tomu vybízí. Zato zákazníků projde během té doby, co zdolávám průměrný guláš, na dvě desítky. No nic, tady to na nějaké posezení nevypadá. Jak anonymně zákazníci přicházejí, tak anonymně jsou obslouženi a v tichosti odcházejí. Pro mne bylo ale vždycky v Plzni srdcovější bufetové okénko mezi původním druhým a třetím nástupištěm za nádražní budovou. Přibýly podobné lavice jako v jídelně a nové stojany. Hodí se taky obří „Gambrinus“ slunečník, protože se na Plzeň



žene silná přehánka, která se dokonce mění v krupobití. Stánek nyní provozuje stejná společnost jako jídelnu, tomu odpovídá stejná nabídka piv i ceny, jen si paradoxně musíte připlatit dvě koruny za kelímek. Venku se toho ale děje víc. Posunující se vagony, otec se synem pozorující vláčky, trampové i krásná čekající studentka s batůžkem na zádech a smutným výrazem v očích. Je neděle po poledni, kulisa se trochu díky probíhající rekonstrukci změnila, ale ty výrazy v očích všech lidí zůstaly stejné jako v době, kdy jsem každý týden na tomhle místě postával cestou na kolej a ptal se sám sebe, jaký to má smysl. Kelímkové pivo z bufetu a párek v rohlíku mezi druhým a třetím nástupištěm mi nejen uhasilo žízeň, ale hlavně přivedlo na pozitivnější myšlenky.



- bohatá nabídka jídel
- tankové pivo
- čistý a opravený interiér

- nabídka piv
- atmosféra



České Budějovice

Stesky starého nádražáka

České Budějovice i Plzeň se mohou pochlubit honosnými nádražními budovami, i když ona honosnost nemusí být z dnešního pohledu jejich výhodou. Obě secesní stavby byly dokončeny před více než sto lety, tomu odpovídá i dispoziční a prostorové uspořádání. Zatímco plzeňské nádraží prochází rozsáhlou rekonstrukcí včetně zcela nového průchodu, který propojuje dvě oddělené plzeňské části, to budějovické nádraží se dá přirovnat k Michaelu Jacksonovi. Ani spousta větších či menších plastických operací nedokáže vyspravit celkově nuzný dojem. Tady nepomůže ani nová fasáda, chtěl by se říct...



Plzeň

Králicko aneb krajem bunkrů i historických skvostů

V podhůří Králického Sněžníku v Pardubickém kraji najdeme malebné městečko Králíky s dominantou Mariánského kopce, kterému vévodí zdaleka viditelný hedečský poutní kostel a klášter. Město leží na pomyslné hranici mezi Moravou a Čechami a návštěvníkům nabízí mnohé – historické památky, sportovní vyžití včetně dvou značených dálkových cyklostezek a sjezdovky s lyžařským vlekem i krásy přírody.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Králíky, kam se pohodlně dostanete i vlakem Českých drah, mohou být současně výchozím místem pro návštěvu řady objektů bývalého československého opevnění v čele s vojenským muzeem, které se nachází několik set metrů od samotného města. Adrenalinuchtiví turisté si mohou dopřát výstup na Stezku v oblacích. Začíná zde také řada značených turistických tras, které zájemce zavedou do oblasti Orlických hor i do Jeseníků. Západním směrem od Králíků lze dojít ke tvrzi Bouda a k rozhledně na vrcholku kopce Suchý vrch. Naopak východním směrem se zvedá Mariánský kopec, na jehož úbočí se rozkládá poutní místo s poutním barokním kostelem a rozsáhlým areálem kláštera.

Sezonní nostalgické vlaky

Ušatá nebo také Bulík, Velký Bejček či Krokodýl. Přezdívky parních lokomotiv 464.008, 423.009 a motorového vozu 850.001 evokují letní turistickou sezonu, kdy se tyto krásné stroje tradičně od července do půlky září střídají v čele historického vlaku Králický Sněžník. Každou letní sobotu vyráží z České Třebové a směřuje přes Letohrad, Jablonné nad Orlicí, Těchonín, Lichkov a Prostřední Lipku do Červeného Potoka. Každá z řady zastávek nabízí různé možnosti turistických výšlapů. Ale pozor: mezi Dolní Lipkou, Červeným Potokem a Hanušovicemi se jezdí jen o víkendech. V pracovní dny vlaky na této trati nepotkáte, takže je nutné vzít zavděk třeba linkovým autobusem. Celý týden je ale naopak zajištěn provoz z „hlavní trati“ z Lichkova do Králíků a potažmo Štítů, které se nacházejí v Olomouckém kraji.



Dřevolínem letos naposledy

Vydávám se na expedici ranním InterPantem z Prahy do Ústí nad Orlicí, kde již na spoj vyčkává žlutočerná elektrická jednotka poněkud archaických tvarů. Ano, jde o známé polské Dřevolino řady EN 57, jež evokuje dávná šedesátá či sedmdesátá léta minulého století. Srdece železničního fanouška však zaplesá při cukajícím rozjezdu se zvukem připomínajícím starou pražskou tramvaj Ringhoffer. Inu klasika... Stroj zalitý dopoledním sluncem se ale poměrně svižně rozjíždí a vydává se stoupáním k Letohradu a dále až do Jablonného nad Orlicí, odkud se vlak s velkým nápisem

Dolny Śląsk, neboli Dolní Slezsko, po menší pauze vrací zpět na Letohrad a Ústí nad Orlicí. Od příštího roku tyto stroje již nebudou zájždět do českého vnitrozemí, a tak by nadšenci do železnice neměli váhat! Už jen do prosince mají zájemci poslední příležitost okusit jízdy touto lehce zastaralou jednotkou.

V Jablonném se dává do deště, a proto využiji přestávky mezi dalším spojem k občerstvení a navíc se porozhlédnu po malém leč malebném městečku s kouzelným náměstím. Místním autobusem se přesunu do obce Těchonín, odkud je to pěší chůzí asi hodinu k nejzachovalější dělostřelecké tvrzi v Česku nesoucí ná-





zev Bouda po kopci, na jehož úpatí se nachází. Bohužel se z deště stává nefalšovaný horský liják, tak jen fotograficky dokumentuji pár dobových chalup a vracím se zpět k vlakům. Déšť mě bude pronásledovat prakticky po celý zbytek dne, ale nedá se nic dělat – nedaleké hory si přece nenechají poroučet a nakonec turista musí něco vydržet.

Město uchwátí architekturou

Souprava v čele s řídicím vozem, kterému se přezdívá Sysel a v závěsu s elektrickou lokomotivou řady 163, mě vyváží do vrcholové stanice Lichkov, která je současně poslední zastávkou v České republice pro spoje mířící do sousedního Polska. V Lichkově přeseďm na navazující motorový spoj vedený motorákem řady 810 a zanedlouho již vystupuji v Králíkách, které se stanou mým výchozím bodem pro řadu poznávacích výšlapů. Z nádraží se vydávám nejprve do centra města. Historické jádro Králíků tvoří krásné klasicistní a barokní stavby. Architektonicky nejzajímavějšími je bývalá radnice s věží, kde se dnes nachází Městské muzeum, hotel Zlatá labuť či kostel sv. Michaela Archanděla. V místním informačním centru se vybavuji řadou užitečných prospektů a materiálů a moje první výzkumná cesta vede strmou alejí s poutní křížovou cestou na hedečskou Horu Matky Boží, kde se nachází rozsáhlý areál

poutního kláštera a také kostel Nanebevzetí Panny Marie z let 1696 až 1710. V areálu je současně umístěn památník tamním obětem internace z padesátých let minulého století.

Vzhůru do pěchotního srubu

Nejsem sice žádný militarista, přesto se ale nechávám zlákat nabídkou na prohlídku Vojenského muzea Králíky s řadou artefaktů, včetně několika vraků nákladních vagonů. Vojenské muzeum je centrem tamní pevnostní oblasti s celoročně přístupnou vojensko-historickou expozicí věnovanou Československé armádě a druhé světové válce. Co mě ale doslova ohromí, je perfektně udržovaný pěchotní srub K-S 14 „U Cihelny“ v těsné blízkosti vojenského muzea. Velkými písmeny vyvedený nápis „Byli jsme a budem! Vytrváme!“ není třeba komentovat. Od června do srpna každý den, v ostatní období mimo zimy o víkendech a o státních svátcích mohou zájemci navštívit expozici věnovanou založení Československé republiky a armádě včetně Československých legií, válečné chirurgii a finanční stráži. Na nedaleké louce se navíc každý rok v srpnu pořádá vzpomínková akce „Cihelna“, která se zaměřuje na vojenskou techniku minulého století. Hlavním bodem programu bývá několik bojových ukázek s účastí vojenskohistorických klubů.

Z Červeného Potoka na Dolní Moravu

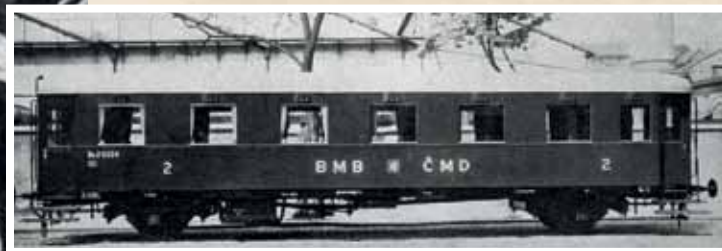
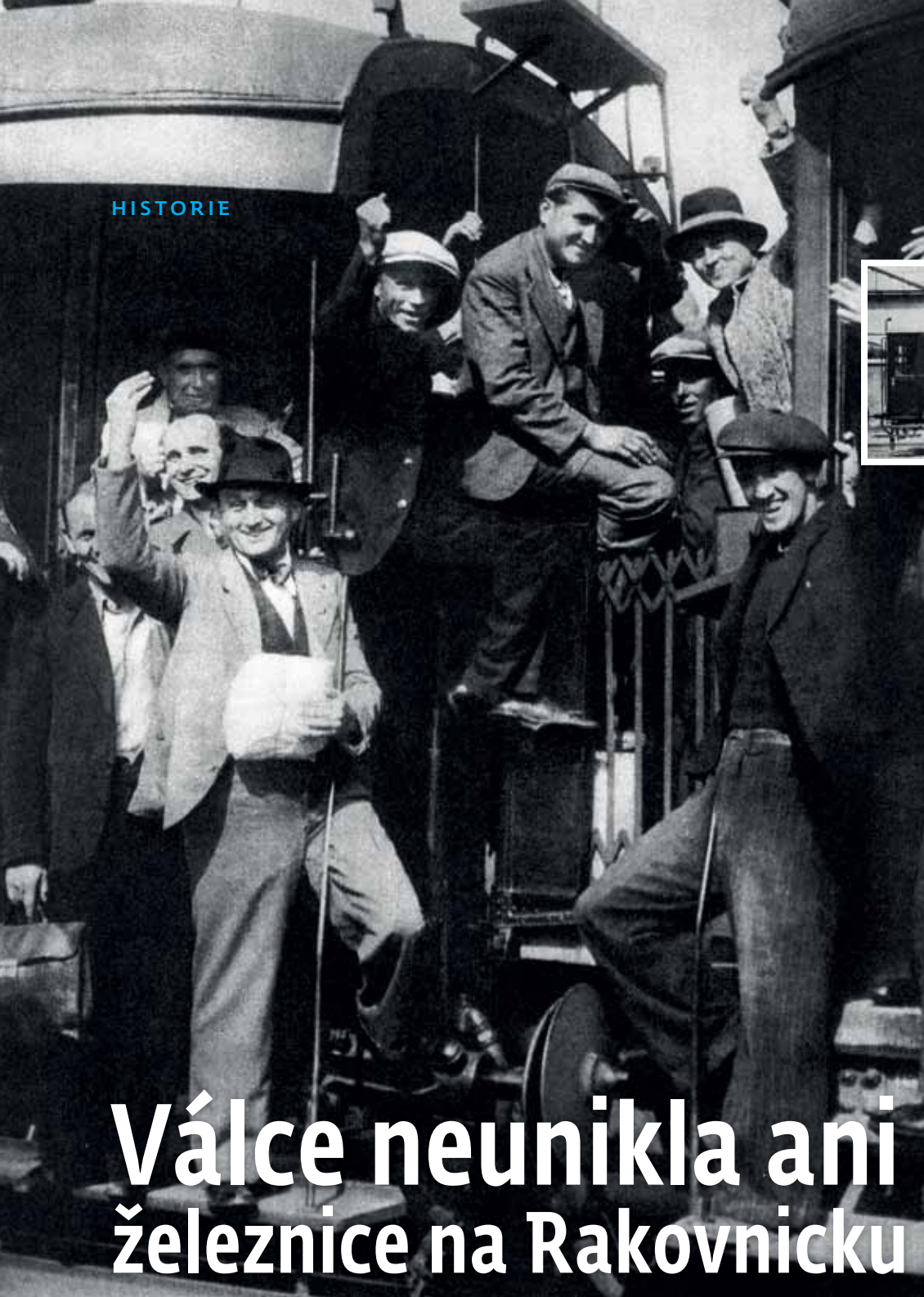
Od pěchotního srubu „Cihelna“ se dá pohodlně sejít do nedaleké Prostřední Lipky, odkud je to co by kamenem dohodil k železniční zastávce v Červeném Potoku. Přímo vedle ní narážím na další pěchotní srub, který nese označení „U nádraží“. Částečně rekonstruovaný srub připomíná významné momenty z naší historie, jako je například podzemní továrna Richard či Karpatsko-dukelská vojenská operace. Ale dosti bojovaví. Z Červeného Potoka se vydávám po silnici do asi tří kilometrů vzdáleného sportovního resortu v obci Dolní Morava. Počasí stále nepřeje, nicméně zážitek stojí za to. Nejprve obdivuji bobovou dráhu a pak se vydávám k lanovce, která vede z dolní stanice Marcelka do nadmořské výšky 1 116 metrů k chatě Slaměnka. Ta se již nachází pod vrcholem hory Slamník. Obsluha lanovky mě ale varuje, že nahoře je mlha a nevlídno, a tak si nechávám alespoň vyprávět o Stezce v oblacích. Jde o speciální dřevěnou věž, která se skládá ze spleti chodníků nad korunami stromů o délce takřka tři čtvrtě kilometru. Stojí za to, a když se vydaří počasí, navštíví tuto atrakci denně až několik tisíc lidí.

A malá pikanterie na závěr. Do Dolní Moravy jezdí v poslední době tolik lidí, že se objevila i myšlenka o možném kolejovém spojení s nedalekým Červeným Potokem. I taková může být budoucnost tamního malebného kraje...

ŠOTOINFO

Pro oblast jsou důležité trati SŽDC 024 Ústí nad Orlicí – Lichkov – Králíky – Štítý a 025 Dolní Lipka – Hanušovice. Na trati 024 jezdí v úseku Lichkov – Ústí nad Orlicí elektrické vlaky především v soupravách tvořených Peršingy řady 163 a řídicími vozy Sysel. Na třech spojích přes den se zde objevují polské jednotky řady EN 57 dopravce Przewozy Regionalne. První polský spoj přijíždí do Ústí n. O. v 10:09, potom vykoná v 10:27 otočku spoj do Jablonného nad Orlicí a naposledy odjede z Ústí n. O. zpět do Polska v 18:46. Z Lichkova do Králíků, resp. Štítů, ležících již v Olomouckém kraji, jezdí motoráky řady 810. Rekreační dopravu na trati Dolní Lipka – Hanušovice zabezpečují motorové řady 810 nebo Regionovy.





▲ Dvounápravový vůz protektorátních drah typu Be-2 vyrobený na podvozku systému „Rybák“ v Ringhofferových závodech na pražském Smíchově roku 1941.

◀ Československá vláda vyhlásila 23. 9. 1938 všeobecnou mobilizaci. Po jejím vyhlášení se rozjely po republice mobilizační vlaky se záložníky hlásícími se do zbraně.

ra Čech a město Rakovník ležící v samém jejich středu se rázem ocitlo jako město příhraniční. Poslední českou stanicí na hlavní trati z Prahy přes Lužnou do Chomutova se stal Milostín a byla mu přisouzena úloha pohraniční styčné stanice s německými říšskými drahami. Nová hranice na Rakovnicku nesmyslně přerušila železniční tratě a vlaky na dráze z Rakovníka do Loun dvakrát přejížděly hranici. Na okupovaném území zůstaly stanice Hořesedly, Svojetín a Kounov (přejmenovány zkomoleně na Horosedl, Swojetin a Kaunowa), které podléhaly říšským drahám. Na trati do západočeského Bečova končil osobní provoz několik kilometrů za Rakovnickem v Šanově, nákladní už v ještě bližších Senomatech. Dál ze Šanova se jezdilo až v roce 1941. Podobné to bylo na trati lokálky do Kolečovic, kde končil provoz v Kněževsi. Konečná stanice Kolečovice už byla na území třetí říše a do zabraných Kolečovic se nejezdilo do roku 1940, kdy byl provoz obnoven, ale personál podléhal říšským drahám.

Jedinou tratí, jejíž význam okupační stoupl, byla hlavní trať do Mladotic. Stala se spojkou podél hranice do Plzně. Bylo nutné ji ovšem rekonstruovat. Nejen tato, ale všechny tratě se dostaly v tomto temném údobí do dobrého stavu, protože byl nadbytek kvalifikovaných železničářů z okupovaných území. Na některých tratích však poklesla přeprava. Týkalo se to i dráhy z Rakovníka do Berouna, která byla ochuzena o přepravu dálkových uhelných vlaků, neboť uhlí z okupované mostecké pánve se začalo vozit ze severu na jih tak, aby se trasa vyhnula přechodu na zbytek sítě ČSD. Neblaze také zapůsobilo rozhodnutí, že z dep v Rakovnicku a v Lužné musí být vráceny do zabraných Sudet nejlepší lokomotivy a motorové vozy i řada odvezených osobních a rychlíkových vozů s domovskou stanicí Chomutov a Žatec.

Okupace přinesla zásadní změny

Pak přišla úplná okupace. Stalo se tak 15. 3. 1939, což bylo datum nejen konce samostatnosti zbytku ČSD. Slovenská část republiky se stala samostatným celkem a české země dostaly název protektorát Čechy a Morava. Státní dráhy byly přejmenovány na Protektorátní dráhy Čech a Moravy a byla jim přidělena dvojjazyčná zkratka BMB – ČMD. Že nastávají zcela jiné časy, poznávali obyvatelé Čech a Moravy s každým novým dnem. Němci to dokazovali různými nařízeními jako o používání němčiny coby úředního jazyka od 21. břez-

Válce neunikla ani železnice na Rakovnicku

Události, které v podobě provokací sudetoněmeckých nacistů za podpory slovních útoků Adolfa Hitlera a pozdějším nastolením mnichovského diktátu výrazně zasáhly do života československého národa, se citelně dotkly i železnice na Rakovnicku. Omezena tu například byla osobní doprava, přičemž motorové vozy přestaly jezdit prakticky úplně.

JAN DVORÁK | FOTO: ARCHIV AUTORA

Dráha byla až do druhé poloviny 20. století hlavním dopravním prostředkem všech států střední Evropy. Přestože vládla na kolejích pára, byl mnohde velmi rozšířený i motorový provoz. Jednou z těchto oblastí bylo Rakovnicko, kde fungovaly dvě lokomotivní výtopy: depa Rakovník a Lužná. Zdejší železniční provoz narušil až mobilizační jízdní řád, který vstoupil v platnost 23. září 1938, protože silně omezoval osobní dopravu s úplným vyloučením motorových vozů. V Rakovnicku působila řada strojvedoucích pro tyto stroje, kteří však neměli způsoblost pro parní lokomotivy a proto byl ponechán v grafikonu provoz jak parních osobních vlaků na trati přes Kralovice do Mladotic, tak i provoz motorových, a to soupravou složenou ze dvou motorových a tří přípojných vozů.

Manévry po Mnichově

Po přijetí mnichovského diktátu a rozkazu k postupnému stažení naší armády z pohraničí, se železničáři snažili zásobovat co největším množstvím uhlí z Mostecká a zachraňovat dobré lokomotivy a část vozového parku z území Sudet, jež mělo být postoupeno Německu. V té době se staly výtopy Rakovník a Lužná útočištěm mnoha lokomotiv z Chomutova, Karlových Var, Falknova (dnes Sokolov) a Chebu. Tím, že byl Rakovník také centrem motorové traktice, zaměřilo sem též mnoho motorových vozů. Zároveň se sídla obou výtopen stala útočištěm českých železničářů a jejich rodin z pohraničí a řada z nich tu tenkrát našla nový domov.

Tragický říjen roku 1938 znamenal pro železnice na Rakovnicku citelné rány, protože okupační hranice tu zasáhla nejhrouběji do nit-



Oficiální vlajka protektorátu Čechy a Morava, zavedená 19. 9. 1939.



Americká stíhačka Thunderbolt měla značnou palebnou sílu v 6-8 kulometech ráže 12,7 mm. Tyto letouny byly používány na konci války též jako „kotleři“ neboli „hloubkaři“, a to i na Rakovnicku.



Takto vypadal útok na parní lokomotivu nákladního vlaku od fascinujícího dvoumotorového stíhacího letounu Lightning. Na snímku je vidět únik páry z kotle, čímž byl stroj vyřazen z provozu. Pokud strojvedoucí s topičem včas neutekli z budky lokomotivy, mohli se oprávit vroucí vodou a párou, nebo být zasaženi střelami z kulometů.

na a o pět dní později zmizel i levostranný provoz na silnicích. Od třetí hodiny ranní 26. 3. 1939 se jezdilo výhradně vpravo, a to trvá dodnes. V této době měl Rakovník (německy Rakonitz) téměř 11 100 obyvatel, z nichž se k německé národnosti hlásilo necelých 200 lidí.

Doba okupace a války doléhala především na lidi, a třebaže zaměstnanost železničářů byla maximální a výtěžky nebyly špatné, šlo o útok na pevnost charakteru. Byli bázlivci, hrdinové, zrádci a udavači a někteří se přihlásili za Němce. Na druhé straně však existovali poctiví železničáři, kteří se snažili zachovat železniční majetek pro lepší časy. Zároveň byli připraveni zasadit ránu tam, kde by to okupanty hodně bolelo. Rakovnické tratě však byly celkem stranou přímého válečného dění, ale přece se našly příležitosti, kdy například „přimazání“ ložiska pískem pomohlo určitému vozu nedojet do místa určení. Díky zrádcům se ovšem gestapu podařilo alespoň čtyři železničáře odhalit jako účastníky odboje, kterým pak byl po válce zbudován pomník.

Kraj sloužil jako útočiště

Rakovnicko bylo a dodnes je oázou klidu. Větších sídel je tu poskrovnu a počet obyvatel tu jen pomalu stoupá po dlouhá desetiletí. Je to tak trochu zapomenutý kraj, kde nacisté cítili bezpečný kout, a tak sem ke konci války evakuovali do úschovy vozy s cennou zátěží (vojenský materiál), ale i konvoje lokomotiv ze severomoravských výtopen, a dokonce i ze Slovenska. Ve výtopnách v Lužné a v Rakovníku tak zůstal jenom nejnужnější provozní prostor, přemístěných vozidel byly plné vlečky, až přišel na řadu tzv. protektorátní zbytek bečovské trati. Na jaře roku 1945

už byly lokomotivy odstaveny i na trati od bývalé hranice do Šanova a dál až do nádraží v Senomatech v délce dvou kilometrů.

V té době se objevilo nebezpečí v podobě hloubkových letadel (P-38 Lightning, P-47 Thunderbolt, P-51 Mustang). Angloamerické vojenské velení totiž začalo od srpna roku 1944 uplatňovat taktiku ničení železničních cílů i na území protektorátu. Spojencům nešlo pouze o kolejiště a technické vybavení významných drážních uzlů, ale rozhodli se i likvidovat vozidlový park, tedy především lokomotivy a vozy s vojensky důležitým nákladem.

Ukutečnit tento záměr pak připadlo vojenským letcům. Na stojící a jedoucí vlaky letadla útočila ve dvojicích či jednotlivě prudkým klesáním z výšky, vzápětí za mohutného řevu svých motorů zase stoupala, aby nabrala opět výšku k dalšímu útoku. Lokomotivy vyřazovaly z provozu většinou prostřelením parního kotle, a proto se těmto letounům říkalo nejenom hloubkaři, ale i kotleři. Že při těchto útocích padli někdy za obět mimo stroje i lidé, netřeba zdůrazňovat. Dne 13. 4. 1945 se odehrál nálet přímo na rakovnickou výtopnu. Tehdy zůstala z celého depa provozuschopná pouze nejmenší parní lokomotiva řady 310.048, která jediná byla schopná alespoň některé poničené stroje zavést do dílen. A tak se mašinka odsouzená k topírenskému posunu najednou stala nepostradatelnou pro celý rakovnický uzel. V téže době byl napaden i odstavený konvoj lokomotiv u Senomatech. Většina z nich byla v provozuschopném stavu, se zásobami vody i uhlí, a po napadení dvou kotleřů tekla voda z van, tendrů a kotlů dlouho. Pracovníci depa postupně stroje dávali dohromady. V pořádku

nebyly ani vagony. Osobní vozy jezdily neosvětlené, mnohá okna nouzově zasklena nebo jen za bedněna či vyplněna silnou lepenkou.

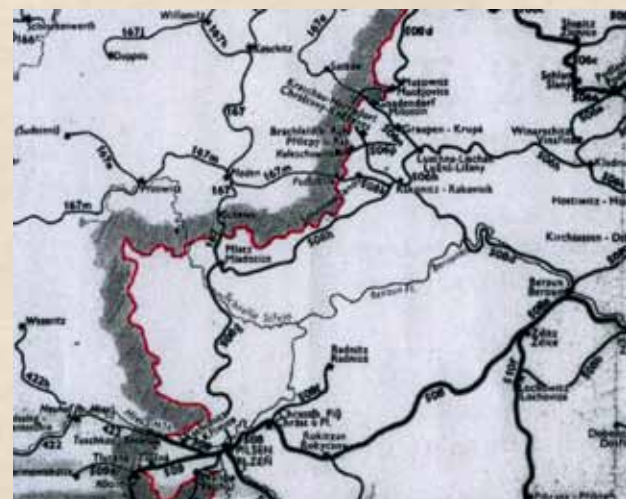
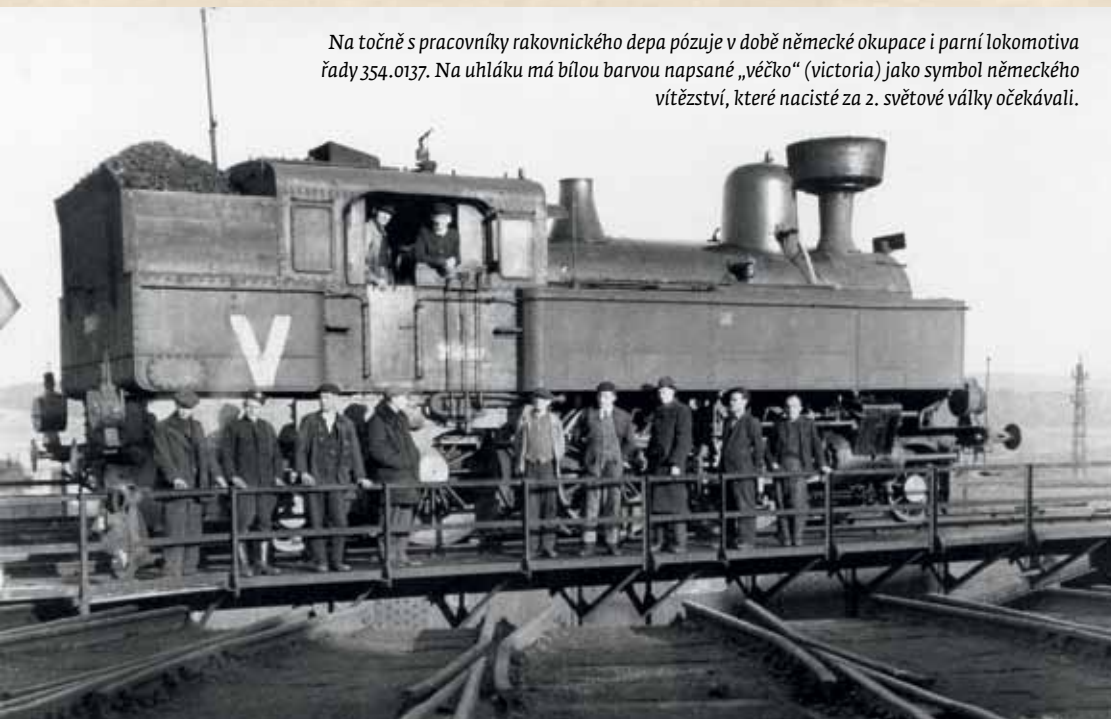
Nádraží zaplněné vagony

Nastal 1. květen roku 1945 a rakovnické nádraží ucpaly evakuované vozy a prostřelené neopravené lokomotivy. Panoval kolem nich chaotický posun a projel i nějaký ten vlak, o němž málokdo věděl, z jakého jízdního řádu je. Pamětník Vladimír Zuska třicet let po válce vzpomínal: „Všechno hlídali němečtí vojáci. K jednomu se přiblížil odvážný civilista a pravil, aby mu dal svoji flintu a šel se svlíknout, ať ho nikdo nevidí, že už je konec. A voják mu flintu dal, ale zdali a kde se převléknul, to už nikoho nezajímalo.“

A přišel 5. květen. Rakovnicktí železničáři dali do provozu improvizovaný obrtný vlak pro rakovnickou revoluční posádku. Uprostřed vlaku byla lokomotiva řady 434.2141 (bez pancéřování), z jedné strany služební vůz zároveň jako velitel'ský, z druhé strany osobní vůz pro přepravu strážního oddílu. Na jeho bočnicích byl nápis STA-LIN v latince a v azbuce. Potom oboustranně následovaly opevněné vozy s kulometnými hnízdy a na obou koncích byly nájezdové nízkostěnné vozy. Vlak operoval převážně na trati z Rakovníka do Lužné a Žatce a dál do podhůří Krušných hor.

To už se blížila svoboda a rakovnické a luženské pracovní vlaky začaly opravovat tratě, osazenstvo obou dep začalo leštit provozuschopné lokomotivy, likvidovaly se německé nápisy a celý kraj se připravoval na znovuzkřížení Československých státních drah.

Na točně s pracovníky rakovnického depa pózuje v době německé okupace i parní lokomotiva řady 354.0137. Na uhláku má bílou barvou napsané „věčko“ (victoria) jako symbol německého vítězství, které nacisté za 2. světové války očekávali.



Výřez ze železniční mapy protektorátu Čechy a Morava se zakreslenou hranicí.



Policisté s revizorem pomohli dopadnout hledanou osobu

Jedno záříjové nedělní dopoledne nastoupil vlakový revizor na směnu zaměřenou na odpolední a večerní frekvenci žáků a studentů z našeho okresního města Nového Jičína, kteří cestují vlakem se zavedeným samoobslužným odbavováním. Hned u prvního spoje vlakový revizor zjistil, že se ve voze nachází cestující, který odmítl předložit platný jízdní doklad, případně uhradit požadované jízdné a o prokázání totožnosti ani nemluvě. Nezbyvalo mu proto nic jiného než přivolat hlídku Policie ČR do následující stanice Šenov u Nového Jičína. Díky předchozí časté a výborné spolupráci s policisty obvodního oddělení PČR Nový Jičín byla hlídka v době příjezdu vlaku již na místě. Ihned poté, co dotyčný vystoupil z vlaku, poznala v cestujícím známou a hledanou osobu. Ještě během jeho pobytu ve stanici policisté omezili osobní svobodu hledané osoby, která je podezřelá z páchání trestné činnosti, za účelem provedení dalších úkonů. Celou akci sledovali cestující z vlaku. Rádi bychom touto cestou poděkovali policistům obvodního oddělení PČR Nový Jičín za skvělou spolupráci.

PAVEL LESKOVJAN, RP ZAP OSTRAVA

Poděkování Českým drahám za profesionální služby cestujícím

Chtěl bych velice poděkovat vaší společnosti a jejím zaměstnancům za profesionální a vstřícnou péči ve vašich vlacích. Často vlaky Českých drah jezdím a jsem s nabízenými službami absolutně spokojen. Myslím, a často jsem toho rovněž svědkem, že máte ochotný, obětavý a profesionální personál. Rád proto s vašimi spoji cestuji a i kdyby v mém městě zastavovala konkurence, určitě zůstanu věrný vaší firmě. Závěrem chci poděkovat všem zaměstnancům Českých drah za jejich práci a poděkovat za vynikající a profesionální služby.

JAN TRNAVSKÝ, VÝŠKOV

Odpověď redakce: Moc děkujeme za příjemná slova, rádi předáme vaši pochvalu vedení společnosti. Musíme konstatovat, že pochval nám chodí řádově méně než stížností. Stalo se asi takovým národním sportem, že když jsem spokojen, beru to jako standard, ale ve chvíli, kdy se něco pokazí, hned každý píše nevybíravé a mnohdy i vulgární dopisy. Bývá to o to smutnější, že pisatel často nezná konsekvence a stěžuje si na záležitosti, za které ale nese odpovědnost jiný subjekt. Ale to je na delší diskuzi. Proto každá pochvala velmi potěší.

Díky za velkou pomoc při cestě nevidomých turistů z Olomouce

Rádi bychom srdečně poděkovali personálu Českých drah, s nímž jsme se setkali ve vlacích v železničních stanicích Olomouc hl.n., Červenka a Litovel město. Velké uznání všichni zaslouží především za ochotu, laskavost, zajištění míst k sezení, pomoc při doprovodu cestujících k vlaku i od něj, dále za ulehčení při nástupu a výstupu ze soupravy. Pomohli totiž dvěma dětem a devatenácti členům těžce zrakově postižených a nevidomých turistů oddílu Surikaty Olomouc. Stalo se tak dne 22. října tohoto roku na jejich celodenním výletě z Olomouce do Litovle a zpět do Olomouce. Za všechny zúčastněné moc děkujeme. Byli bychom velice rádi, aby se tyto zaměstnanci o pochvale dozvěděli.

JARUŠKA A MICHALKA HAMŘÍKOVÍ, BRUNTÁL

Pozn. redakce: Doprovod vlaku podle vyjádření kolegy z RP ZAP Olomouc Zdeňka Furmánka zajišťoval v trase Olomouc – Červenka a zpět vlakvedoucí Luboš Širák (SVČ Olomouc), v trase Červenka – Litovel město vlakvedoucí Miroslav Cink (SVČ Červenka) a vlakvedoucí Jiří Škop (SVČ Prostějov). Dotyčným zaměstnancům pochvalu rádi předáme.

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

Ministerstvo chce zrušit nebezpečný přejezd ve Studénce

Ministerstvo dopravy chce zrušit nebezpečný železniční přejezd ve Studénce, který je znám kvůli loňské tragické nehodě Pendolina a polského kamionu. Na místě má vzniknout podjezd pro osobní auta, kamiony do nedaleké vagonky pak má přivádět nová komunikace, na níž vznikne nový přejezd. Obě investice by měly být připravovány paralelně. Novou komunikaci bude stavět ve spolupráci se Státním fondem dopravní infrastruktury město a podjezd s podchodem pro pěší bude financovat správce železnic, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Hotovy by podle optimistické varianty mohly být v roce 2019. Při nehodě ve Studénce 22. července loňského roku tři cestující zemřeli a dvě desítky lidí utrpěly zranění. Hmotná škoda přesáhla 157 milionů korun. Již v říjnu stejného roku vjel na přejezd ve Studénce na červenou portugalský řidič, který ale těsně před příjezdem vlaku prorazil závoru. Po tragické červencové nehodě zase v prosinci 2015 vjel na přejezd na červenou řidič polského kamionu a srazil se s osobním vlakem. Nikdo z cestujících tehdy nebyl zraněn, pouze řidič utrpěl lehké zranění.

ČTK 25. 10. 2016

ČD převzaly všech 62 modernizovaných vagonů od Pars nova

Šumperská společnost Pars nova ze skupiny Škoda Transportation předala Českým drahám všech 62 modernizovaných vagonů pro vnitrostátní i mezinárodní vlaky EuroCity a InterCity. Dvouletá obnova vozů řady Bdp-pee přišla na téměř 1,1 miliardy korun. Modernizované vozy jsou nasazeny na vlacích EuroCity z Prahy do Brna, Bratislavy a Budapešti. Od prosince budou jezdit také z Prahy do Tábora, Českých Budějovic a Lince nebo na běžných rychlících z Prahy do Luhačovic, uvedly v tiskové zprávě České dráhy. „Zakázka byla realizována podle harmonogramu, přestože na realizaci prototypu měla Pars nova pouze deset měsíců. Šlo o náročný modernizační projekt,“ uvedl projektový manažer Jan Bukovský. Z původních vozů byla zachována pouze skříň a významně se upravily podvozky. Jejich rekonstrukci se zvýšila maximální rychlost vozů ze 120 km/h na 160 km/h. Upraven byl také brzdový systém včetně elektropneumatické brzdy, která umožní provoz na tratích s tunely do pěti kilometrů. Instalovány jsou nové čalouněné sedačky, větší stolky, police pro objemná zavazadla, nové toalety nebo elektrické zásuvky 230 V.

ČTK 19. 10. 2016

Rychlotrať do Drážďan vyřeší nejlevněji Francouzi

SŽDC dokončuje první krok ke zbudování vysokorychlostní trati z Prahy přes Ústí nad Labem do Drážďan. Před vyhodnocením je soutěž o zhotovení studie proveditelnosti, podle informací deníku E15 přitom s nejnižší cenou přišla francouzská Egis Rail ve sdružení s Centrem pro efektivní dopravu. Francouzsko-české konsorcium požaduje necelých 6,8 milionu korun, druhý Sudop Praha je o více než milion dražší. Předpokládaná cena činila 9,85 milionu. O zakázku se uchází osm subjektů, mezi zájemci jsou například firmy Metroprojekt, Sudop Brno, AF Cityplan nebo Mott MacDonald CZ. Správa železnic počet přihlášených a ceny nekomentuje. Soutěž má několikový význam. Studie naznačí, jak bude vypadat budoucnost české železnice. Vysokorychlostní trať do Drážďan bude první svého druhu na českém území. „Úkolem studie je nalézt dopravně, technicky, ekonomicky a ekologicky proveditelná, územně průchodná a přínosná řešení,“ uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Předpokládá se například, že trať povede tunelem pod Krušnými horami, mezi Prahou a Ústím by pak vlaky měly jezdit až 350 kilometrů v hodině.

E15 26. 10. 2016

Železniční zakázky začaly po razii zlevňovat

Roky u veřejných zakázek na železniční projekty platilo pravidlo, že vysoutěžená cena se téměř rovnala odhadované ceně. Půl roku po policejní razii ve firmách největší projekční skupiny Sudop Group začíná docházet k nečekané situaci – stejná firma nabízí zakázky až o čtvrtinu levněji. Přitom nedostatek práce není. Ukazují to údaje z otvírání obálek jednotlivých nabídek v posledních týdnech. Například na zakázku na projekt rekonstrukce trati mezi pražským hlavním a smíchovským nádražím přišly celkem tři nabídky. SŽDC cenu odhadovala na 38,9 milionu korun, nejlevnější srušení vedené právě Sudopem chce jen 29,1 milionu korun, s cenou šla tedy dolů o více než čtvrtinu. Ještě větší extrém v cenách jsou například na vyhledávací studii na rychlovlaky z Prahy do Polska. Tam šel Sudop na 55 procent odhadu. Oproti minulosti se v železničním projektování začala projevovat konkurence. Na trh vstoupila nově společnost Sagasta, kterou si založila společnost Eltdo. Už se jí podařilo získat například zakázku na projekt elektrizace trati z Oldřichova u Duchcova do Litvínova, kde cena oproti původním odhadům spadla o pětinu.

MFDNES 24. 10. 2016

Právě vyšel katalog ZIMA 2016/17



Člen Skupiny ČD

ZIMA 2016/2017

Uvedené ceny rekreačních pobytů jsou snížené o příspěvek z SF ČD a.s., ČD Cargo, a.s. a FKSP SŽDC, s.o. V ceně je zahrnuto pojištění.

Ceny snížené o příspěvek mají:

ČD, a.s.	- zaměstnanec a jeho rodinní příslušníci - důchodce (ne však jeho rodinní příslušníci)
ČD Cargo, a.s.	- zaměstnanec a jeho rodinní příslušníci - důchodce (ne však jeho rodinní příslušníci)
SŽDC	- zaměstnanec a jeho rodinní příslušníci - důchodce (ne však jeho rodinní příslušníci)

NEBE informace o možnosti čerpání dotace ziskové na příslušném personálním útvaru (ČD, SŽDC) nebo u zaměstnance, který má na starosti agendu SF (Cargo).


Více na www.cdtravel.cz

Novinka letošní zimy v Nízkých Tatrách

Hotel Sorea Marmot je situovaný v nejznámějším lyžařském středisku Jasná v Nízkých Tatrách. Lyžování na Chopku je možné na jeho jižní i severní straně, celkem je tam 45 km sjezdových tratí všech obtížností.

Hotel má pokoje 2-3 lůžkové s možností přistýlky, vlastní SWC, TV-SAT, WiFi ve společných prostorách hotelu zdarma. Stravování je polopenze, snídaně bufetovou formou, večere servírované.

Cena po dotaci je od 2 650 Kč za dospělé osobu na lůžku, 1 dítě ve věku 3-8 let ubytované se 2 dosp. osobami ZDARMA se stravou, děti do 15 let mají slevu.

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



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

Systemový specialista - oddělení dotací

Pro Kancelář místopředsedy představenstva hledáme systémového specialistu do oddělení dotací.

Úloha pozice a hlavní klíčové aktivity

- Vyhledávání příležitosti se zaměřením na EU fondy pro společnost
- Vyhledávání a základní posuzování vhodných dotačních titulů
- Spolupráce v rámci interního týmu při kompletním zpracování projektových žádostí o dotaci ze strukturálních fondů EU
- Odpovědnost za kompletní zpracování projektových žádostí o dotaci ze strukturálních fondů EU nebo jejich částí
- Administrace dotačních projektů
- Komunikace s příslušnými orgány veřejné správy
- Koordinace pracovního týmu
- Zpracování ekonomických částí projektů (např. CBA)

Potřebná kvalifikace, zvláštní schopnosti a dovednosti

Vzdělání:

- VŠ ukončené magisterské studium (ekonomika nebo doprava výhodou)

Odborná praxe:

- Prokazatelné zkušenosti v oblasti dotací z EU (min. 2 roky)
- Praktické zkušenosti se samostatným zpracováním projektových žádostí (zejména ROP, OPD, CEF)
- Zkušenosti z oblasti veřejných zakázek výhodou

Specifické znalosti:

- Znalost práce s MS Excel a Word
- Řidičský průkaz B - aktivní řidič

Další požadavky:

- Logické a analytické myšlení se smyslem pro detail
- Zodpovědnost a samostatnost
- Dobré komunikační a prezentační dovednosti
- Projektové a kritické myšlení, řízení času

Nabízíme:

- Zájem velké a stabilní organizace
- Možnost profesního růstu
- Konkurenceschopný systém odměňování
- Flexibilní pracovní doba
- Zaměstnanecké benefity (jízdni výhody, delší dovolená, příspěvek na stravování apod.)

Další údaje:

- Místo výkonu práce: Praha
- Termín nástupu: 1. 12. 2016 nebo dle dohody.
- Příhlášky: Strukturovaný životopis a motivační dopis zašlejte v elektronické podobě na e-mail nadejova@gr.cd.cz
- Termín zaslání přihlášky: Průběžně do 10. 11. 2016
- Údaje k výběrovému řízení: VŘ bude probíhat ve dvou kolech, v prvním kole bez účasti kandidátů na základě zaslanych životopisů, druhé kolo bude probíhat formou ústního pohovoru s výběrovou komisí.



Foto: archiv Slezské zemské dráhy



5. LISTOPADU 2016

Parním vlakem na Svatomartinské hody

V Bohušově na Osoblažsku se v sobotu 5. listopadu konají tradiční Svatomartinské hody. Kromě martinské husy se zelím na nich můžete ochutnat i zabijačkové speciality, dančí guláš nebo třeba bohušovské koláčky. Žízeň uhasíte dobrým pivem, pro zahřátí se bude podávat svažené víno nebo čaj s rumem. Připraven je také pestrý kulturní program včetně cimbálové muziky. Hlavně děti potěší možnost vyrobit si martinskou husičku ze sádry nebo se projet na koni. Bohušov je jednou ze zastávek na dvacet kilometrů dlouhé úzkokolejné trati z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy. V tento víkendový den na ní pojedou parní vlak. Z Třemešné ve Slezsku odjíždí v 10:45 h a do Bohušova s ním dojedete v 11:51 h. Pokud ho budete chtít využít i pro zpáteční cestu, z Bohušova odjíždí v 15:20 h a do Třemešné ve Slezsku vás doveze v 16:39 h. Více na www.cd.cz/zazitky nebo www.osoblazsko.com.

Nejblíže železniční zastávka:
Bohušov



OD 5. LISTOPADU 2016 DO 22. LEDNA 2017

Do Tišnova na výstavu o železnici

V sobotu 5. listopadu se na nádraží v Tišnově uskuteční výstava železniční techniky. Kromě elektrických lokomotiv se představí i kolejová technika železničních energetiků, například montážní vůz trakčního vedení. Pozornosti neujde ani parní lokomotiva 213.901, která bude jezdit po tišnovském nádraží. Zájemci se mohou svést na stanovišti strojevedoucího. Ve stejný den bude v městském muzeu otevřena výstava s názvem Jízdenky, pro sím a s podtitulem 50 let elektrických vlaků v Tišnově. Expozice, přístupná do 21. ledna 2017, seznámí návštěvníky se zajímavostmi z historie železnice v Tišnově a okolí a zavede je do zákulisí železničního provozu. Velkým lákadlem bude modelové kolejiště. Muzeum najdete nedaleko tišnovského nádraží v Müllerově domě v Jungmannově ulici č. 80. Více informací naleznete na www.mekstisnov.cz/muzeum.

Nejblíže železniční stanice:
Tišnov



12. A 13. LISTOPADU A 3. A 4. PROSINCE 2016

Foto: Nadace Partnerství

Výhodně za vínem na jižní Moravě

Ve Velkopavlovické vinařské podoblasti se o víkendech 12. a 13. listopadu koná svatomartinský Festival otevřených sklepů. Dvaatřicet vinařů nabídne v pěti obcích na Hustopečsku nejen skvělá vína předešlého roku, ale i mladá vína ročníku 2016, k tomu navíc spoustu svatomartinských a zabijačkových specialit. To první prosincový víkend (3. a 4. 12.) se v rámci festivalu Víno z blízka představí nejlepší moravští vinaři v krásných restauracích, vinárnách a sklepech v centru Brna. Festival připomeneme zašlou slávu Brna jako hlavního města vinařského regionu. Návštěvníci obou akcí mohou využít bonusovou nabídku a získat po předložení jízdenky ČD slevu 20 procent z ceny vstupenky zakoupené na místě. Tyto vstupenky je však potřeba předem rezervovat přes e-mail petra.weberova@nap.cz. Bližší informace najdete na www.otevrenesklepy.cz a www.vinozblizka.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Hustopeče u Brna/Šakvice/Zajecí/Brno hl. n.



12., 13., 19. A 20. LISTOPADU 2016

Foto: Archiv Revitalizace KUUS, www.zkuskuks.cz

Vánoční trhy v opraveném Kuksu

Proslulé vánoční trhy v Kuksu můžete letos navštívit o víkendech 12., 13. a také 19. a 20. listopadu. V nádherně opraveném barokním areálu Kuksu najdete v tyto dny nespočet stánků s nejrůznějším zbožím – keramikou, svíčkami, vánočními ozdobami nebo oblečením. Pokud hledáte tipy na vánoční dárky, v Kuksu si určitě vyberete. O možnost mít na vánočních trzích v Kuksu stánek je vždy velký zájem a organizátoři pečlivě dbají na výběr prodejců. Svačinu si s sebou brát nemusíte. Z bohaté nabídky občerstvení se vám budou sbíhat sliny. V kostele Nejsvětější Trojice bude připraven tradiční doprovodný program. I letos se můžete těšit na zajímavé koncerty. Druhý a třetí listopadový víkend mají zájemci také poslední možnost letos absolvovat prohlídku hospitalu, na níž se dozvíte zajímavosti z historie této unikátní barokní památky. Více o trzích na www.ceska-apatyka.cz.

Nejblíže železniční zastávka:
Kuks