

# Železničář

2. LISTOPADU 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



22

ROČNÍK XXIV



## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

Už deset let je v provozu regionální dispečink národního dopravce v Brně, jehož zaměstnanci jsou uznávanými partnery nejen pro celostátní síťový dispečink, ale i pro další složky. O tom, jak dispečink funguje, jsme hovořili s **Milanem Sáblikem**, který stál u jeho zrodu.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Říjen patří na železnici už tradičně **Šachovému vlaku**. Pětidenní jízdu po krásách Čech i Slovenska si letos nenechalo ujít více než osmdesát hráčů z celého světa.

### 11-14 TÉMA

Staly se nástupci legendárních Laminátek. Byť zpočátku tyto lokomotivy železničáři přijali spíše vlažně, vydobyly si **Plecháčce** nakonec po právu pověst neúnavných pracantů. A co víc, slouží dodnes.



### 16 AKTUÁLNĚ

Zákazníkům **Dopravního vzdělávacího institutu** slouží od září nové prostory v pražském Karlíně. Kromě moderního vybavení a většího počtu učeben nabízí i lepší dostupnost a také klid na výuku.

### 17 ZAHRANIČÍ

Vichr o síle **orkánu**, který dostal jméno **Xavier**, připravil v Německu začátkem října o život sedm lidí. Napáchal také škody na řadě tratí společnosti DB. Zrušeny byly desítky spojů, což mělo dopad i na tuzemskou železniční dopravu.



### 18-19 CESTOPIS

**Trojměstí v Polsku** znají nejen naši severní sousedé, ale řada turistů z celé Evropy. Jde o tři jednotlivá města – Gdaňsk, Gdyni a Sopoty, která, ač mají vlastní statut, jsou propojena jednotlou zástavbou.

### 20-21 HISTORIE

Nad jejich používáním se dnes ani už nepozastavujeme a bereme je jako samozřejmost. Od vydání první **poštovní známky** uplynulo více než 170 let, ale stále patří k vyhledávaným cílům mnoha sběratelů.



## Železničář

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

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

**TITULNÍ FOTO:** JIŘÍ ŠTEMBÍREK ČD *railjet mezi stanicemi Breitenstein am Semmering a Semmering na viaduktu Krausel-Klause*



HLEDÁME

## Specialista výstavby



**Vyznáte se v oblasti výstavby se vzděláním v oboru elektrotechnickém? Máte zkušenost s liniovými stavbami a zajímá vás výstavba telekomunikační infrastruktury v dopravních stavbách? Chcete se v této oblasti dále rozvíjet? Odpovězte na níže uvedenou nabídku a staňte se členem našeho týmu.**

### Jako náš nový kolega získáte:

- povinná profesní školení, která plně hradíme
- služební auto, mobil, notebook
- zkušenosti se stavbami v železniční a silniční telematice
- 5 týdnů dovolené
- benefiční cafeterie – příspěvek na životní pojištění i penzijní připojištění, na dovolenou a dětské tábory
- poukázky FlexiPass pro vstupy na sportoviště, do divadel, na nákup v lékárně
- dotované stravenky v hodnotě 100 Kč za 35 Kč
- levné volání pro celou rodinu

### Vaší pracovní náplní bude:

- koordinace přípravy projektové dokumentace a realizace stavby
- projednávání projektové dokumentace a ostatních dokladů stavby
- zpracování agendy týkající se vlastní realizace staveb
- kontrola postupu prací na stavbách (rozsah a kvalita prací, plnění harmonogramu, BOZP), a podle potřeby navrhování a realizace nápravných opatření k odstranění zjištěných závad

- organizace a odpovědnost za předávací řízení (doklady, smlouvy, předání investorovi)
- zpracování požadavků obchodního úseku na průzkumy, cenové kalkulace, místní šetření a návrhy technického řešení zakázek
- předkládání návrhů na subdodavatele pro zakázky, předávat podklady a přebírat provedené práce
- komunikovat se zákazníkem v realizaci zakázek a služeb

### Budeme požadovat:

- VŠ/SŠ vzdělání v oboru elektrotechnickém
- osvědčení vyhlášky č. 50/1978 Sb., min. § 6
- praxe min. 3 roky v oboru vedení staveb
- dobrá orientace v projektové dokumentaci
- dobré organizační a komunikační schopnosti
- schopnost rozhodovat a nést zodpovědnost za svá rozhodnutí
- uživatelská znalost MS Office, LN, BricsCad, MS Visio

**Místo výkonu práce:** Praha

## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

blíží se začátek nového jízdního řádu, který přinese změny nejen pro cestující, ale bude mít vliv také na zaměstnance, kteří se podílejí na službách poskytovaných cestujícím. Před koncem roku se tedy změní nejen časy začátků a konců směn zaměstnanců doprovodu vlaku, ale v řadě případů i osobních pokladních. U vlakových čet může navíc dojít ke změně tras, na kterých dosud pravidelně vykonávali svou službu.

Na přípravě technologie nejen pro plynulý začátek jízdního řádu, ale i pro jeho celý průběh pracují odpovědní zaměstnanci v rámci celé organizační jednotky Zákaznický personál. Vytvářejí nebo upravují turnusy tak, aby každý vlak měl přidělen svůj doprovod a pokladní byli cestujícím k dispozici v potřebném čase. Při zpracování těchto změn je přihlíženo nejen k potřebám a obchodním zájmům naší společnosti, ale také k oprávněným potřebám samotných zaměstnanců. Snažíme se efektivně rozložit a uspořádat jednotlivé směny tak, aby zároveň vznikl dostatečný prostor pro odpočinek a ostatní soukromé aktivity zaměstnanců. I přes veškerou snahu nelze vždy vyhovět každému a v tomto ohledu je nutná jistá tolerance a schopnost kompromisu.

Na náročných přípravách se v tomto období podílí také komandující, kteří připravují rozpisy směn. I proto je nelze v tomto výčtu opomenout. Jejich práce výrazně ovlivní samotný pracovní plán každého zaměstnance. Významný vliv má i omezení z důvodu vánočních a novoročních svátků.

V současné době probíhá výběr dalších zaměstnanců, kteří budou doprovázet vlaky vyšší kvality. Jejich počet se i pro příští jízdní řád rozšíří. Nově se tyto vlaky objeví na trase Praha – Cheb a Praha – Mnichov. Proto v některých stanicích nově vzniknou turnusy pro doprovod vlaků vyšší kvality. Věřím, že i kvalitativní změna v řazení těchto souprav zvýší komfort pracovního prostředí pro samotné zaměstnance a pozitivně ovlivní zejména úroveň služeb poskytovaných našim zákazníkům.

Nesmíme zapomenout také na nutnost doplnění znalostí zaměstnanců ve vazbě na případnou změnu tarifu nebo rozšíření poskytovaných nabídek a služeb. I tyto povinnosti jsou v období začátku jízdního řádu obsáhlejší a vyžadují aktivnější přístup ze strany provozního personálu.

Všechny popsané činnosti jsou v souhrnu pro bezproblémový přechod do nového jízdního řádu důležité a odměnou za vyšší nasazení v tomto období nám bude plně funkční provoz i po 10. prosinci 2017. Skutečnost, že samotní cestující si kromě případné změny času odjezdu svého vlaku ničeho nevšimnou, je v tomto ohledu pozitivní.

Věřím, že právě součinnost a vzájemná vstřícná spolupráce při přípravě nového jízdního řádu je klíčem ke spokojenosti všech stran. Jsem si vědoma náročnosti celého procesu, a ráda bych proto všem zúčastněným zaměstnancům poděkovala za jejich pracovní aktivitu, kterou přispívají k dobrému jménu národního dopravce a k udržení jeho pozice na liberalizujícím se trhu osobní železniční dopravy.



**Jitka Kubíková**

Ředitelka OJ Zákaznický personál





### Společnost JLV oceněna jako The Most Innovative Caterer

Mezinárodní organizace sdružující poskytovatele cateringových služeb na železnici (IRCG) udělila v rámci své každoroční konference společnosti Jídelní a lůžkové vozy (JLV) ocenění The Most Innovative Caterer 2017 v kategorii Onboard Retail. Porotu zaujala nově zavedená služba Train Shop v rámci nabízeného servisu. Palubní servis zaměřený na non-food produkty nabízí celou řadu užitečných maličkostí, které mohou zákazníkům výrazně zjednodušit cestování – kromě klasické nabíječky elektrických spotřebičů či sluchátek najdou cestující v nabídce nabíječku s micro USB konektorem či power banku pro bezproblémové nabíjení bez zásuvky.

V rámci sezonních obměn chystá společnost JLV doplnit tuto kategorii své nabídky o upomínkové předměty k významným výročím či cestovatelům suvenýry. (red)

### ČD posílily linku Praha – Ostrava o další vozy

České dráhy od pátku 20. října posílily expresní spojení Prahy s Ostravskem o další vozy. Během podzimu přitom již několik nových posilových vozů na různých linkách zavedly. Jen za 8 měsíců letošního roku přepravil národní dopravce o 1,9 milionu cestujících více a lidé s ním ujeli o 213 milionů kilometrů více než loni. Další vozy ČD zařadily už od 15. října do vlaku Csárdás pro zlepšení dopravy mezi Prahou a Brnem a do vlaku Hradišťtan pro cesty mezi Prahou, střední Moravou a Slováckem. Nyní posílily také InterCity Opava z Prahy na severní Moravu a přímé nedělní spojení Opavy s Prahou expresy Vladislav Vančura a Roháče o dva vagony s kapacitou přibližně 120 míst. ČD vypravují z Prahy na střední a severní Moravu dva až tři vlaky za hodinu. Některé mají až 12 vozů s kapacitou až 700 míst k sezení, což je na hranici možné délky vlaku. Celkově nabízí ČD ve svých 14 spojiích v pátek odpoledne mezi 13. a 19. hodinou ve směru z Prahy na Olomouc a dále do různých oblastí střední a severní Moravy téměř 6 a půl tisíce míst k sezení. (red)

## Olomoucká ČD je zasvěcena staviteli

V pořadí již pátá modernizovaná čekárna ČD Lounge byla slavnostně otevřena na olomouckém hlavním nádraží ve čtvrtek 26. října za přítomnosti místopředsedy představenstva Českých drah Ludvíka Urbana a náměstka hejtmana Olomouckého kraje Jana Zahradníčka. Podle Urbana padla volba, komu zasvětit čekárnu ČD Lounge, právě na stavitele Negrelliho. Ten se za svého působení zasloužil o propojení Vídně s Olomoucí a Prahou a roku 1841 mu bylo propůjčeno čestné občanství tehdejšího královské-



**Bardotka T 478.1008 oslavila 50 let v provozu**

Motorová lokomotiva T 478.1008 (resp. 749.008), přezdívaná Bardotka, oslavila na sv. Václava přesně padesát let ve službách bývalých ČSD a později Českých drah. V tento sváteční den svezla cestující na Posázavském pacifiku na dvou pravidelných spojiích na trati z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Čerčan a zpět. ČSD převzaly 28. září 1967 ze závodu ČKD Lokomotivka Sokolovo v Praze Libni stroj původního označení T478.1008 s výrobním číslem 7013. Jednalo se o první sériovou lokomotivu této zdařilé řady. Přidělena byla do depa Praha Vršovice a nasazena na osobní vlaky do Benešova a Českých Budějovic, případně na tratích Posázavského pacifiku.

Po 27 letech provozu se stal pro Bardotku významným milníkem podzim roku 1994, kdy prošla rekonstrukcí z parního na elektrické vytápění souprav, a od 1. října dostala označení 749.008. Koncem 90. let stroj hostoval v různých depech ČD a v červnu 2000 byl předán do Letohradu, kde sloužil do roku 2008. Poté se vrátil do Vršovic. Od jara 2011 uváděli nadšenci stroj do historického vzhledu. Toto úsilí vyvrcholilo 1. května 2012 zařazením Bardotky 008 do sbírek DHV v Lužné u Rakovníka. Nyní jezdí jen na mimořádných vlacích. (vkr)





# Lounge Negrellimu

ho hlavního města Olomouce. Po Janu Pernerovi, jemuž byla zasvěcena čekárna v Pardubicích, jde v pořadí o druhého významného železničního stavitele. Na slavnosti promluvila také památkářka a spisovatelka Alena Borovcová. Představila výstavu Z Vídně na sever – dvě páteřní železniční tratě ČR, která je k vidění až do března příštího roku v ostravském Národním památkovém ústavu. Připomněla velkou roli železnice v Olomouci – v roce 1842 se stala konečnou stanicí Severní dráhy císaře Ferdinanda na trati odbočující z hlavní trasy v Přerově. Současně šlo o výchozí bod Severní státní dráhy, která v roce 1845 zahájila provoz do Prahy a později do Drážďan. A byl to právě inženýr Alois Negrelli, kdo vedl od roku 1840 stavbu Severní dráhy císaře Ferdinanda do Přerova a Olomouce. (mah)



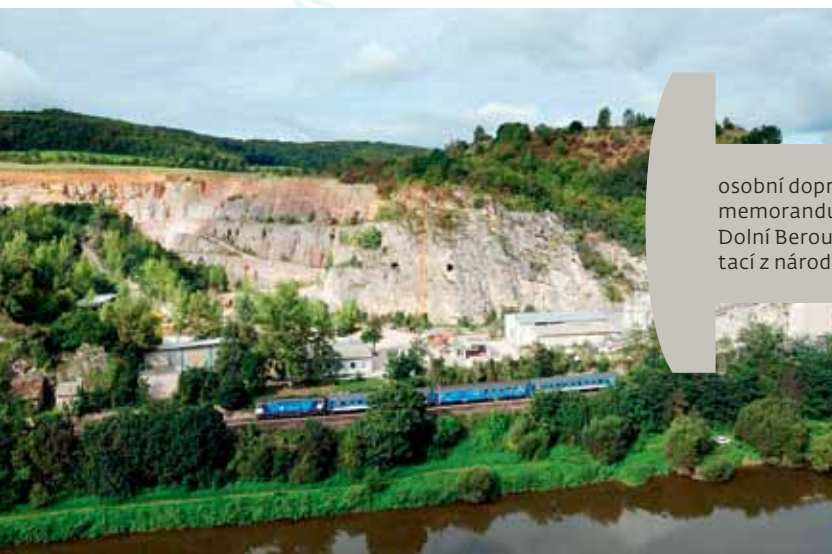
## Pendolino s knírkem podpoří boj s rakovinou

Také v České republice se pomalu dostává do povědomí lidí listopad jako měsíc boje proti „mužské“ rakovině. Nejznámější a největší celosvětovou kampaní je Movember pocházející z Austrálie, který se vyznačuje tím, že si muži vyjadřují svou podporu boji proti rakovině varlat a prostaty nechávají v listopadu narůst knírek. K Movemberu se letos připojují i České dráhy společně se SŽDC a Drážním úřadem. Zaměstnanci mají možnost se připojit ke skupině Drážňáci, která byla pro tento účel založena. Najdete ji na webu [cz.movember.com](http://cz.movember.com). Symbol Movemberu, tedy knírek, se objeví i na Pendolinu, konkrétně jednotce 680.005, které bude celý listopad připomínat, že také muži by měli myslet na své zdraví a nepodceňovat prevenci zhoubných onemocnění. Každoroční preventivní prohlídky jsou prvním krokem k určení diagnózy rakoviny a také předpokladem účinné léčby. (rub)



## Zemřel kolega Petr Holánek

Do železničářského nebe odešel po dlouhé a těžké nemoci náš kolega Petr Holánek. Zemřel v pátek 20. října ve věku 56 let. Celý život zasvětil železnici, kterou měl velice rád. „Na začátku železničářské kariéry, ještě pod hlavičkou bývalých ČSD, se věnoval výchově mladých železničářů, později se v různých pozicích u Českých drah staral o osobní dopravu v Olomouckém kraji a na Generálním ředitelství ČD,“ vzpomenul Holánkův přítel a kolega Petr Viktorin. Kromě toho Holánek zbožňoval i cestování, ale vůbec nejraději vyrážel za poznáním vlakem, jen tak s batohem. Zároveň vynikal v modelářství, podílel se i na vzniku Muzea ČD v Olomouci. Jeho nejbližší kolegové vzpomínají především na jeho neutučající ochotu komunikovat a kdykoli pomoci. (red)



Snížení hluku nákladní železniční dopravy, prosazení rychlejšího propojení Prahy, Berouna a Hořovic, rekonstrukce stávající trati a její primární využití pro příměstskou dopravu a přesunutí dálkové osobní dopravy z údolí Berounky předpokládá ve společném memorandu ministerstvo dopravy, kraj a Svazek obcí – Region Dolní Berounka. Resort dopravy chce navíc podpořit využití dotací z národních i unijních fondů na modernizaci brzdných systémů nákladních železničních vozidel a dosáhnout vyřazení hlučných vozů s litinovými špalíky. Současně hodlá resort zavést motivační systém plateb za využití tichých vozů, systémem bonus/malus. V rámci programu pro zajištění interoperability je plánováno využití prostředků EU, zhruba 180 milionů korun. To odpovídá modernizaci 30 tisíc vozů při spolufinancování do výše 50 % z veřejných prostředků. Modernizace s využitím těchto prostředků se uskuteční od letošního roku až do roku 2021 s cílem snížit hluk na železniční síti ČR, včetně trati z Prahy do Berouna do roku 2025. (hol)

Úřady chtějí ztlumit nákladní dopravu u Berounky



# Klíčové je správně vyhodnotit vážnost situace

Deset let funguje regionální dispečink národního dopravce v Brně, jehož zaměstnanci jsou uznávanými partnery nejen pro celostátní síťový dispečink, ale i pro další složky. Mezi ně patří například dispečerský aparát SŽDC nebo jihomoravský koordinátor integrované dopravy, firma KORDIS. Moravští dispečeré mají na kontě takřka patnáct a půl tisíce odpracovaných směn, tisíce stran směnových hlášení a nepočítaně řešení mimořádností či odřeknutých vlaků. O tom, jak dispečink funguje, jsme hovořili s Milanem Sáblikem, který stál u jeho zrodu a dodnes je vedoucím tohoto pracoviště.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

## Jak jste vlastně začínali? Mohl jste si sám vybírat personál?

Začátky regionálního dispečinku Brno jsou spjaté s tehdejší Krajským centrem osobní dopravy (KCOD), v jehož rámci vznikl zárodek dnešního pracoviště. Od počátku sídlíme ve stejných prostorách v Kounicově ulici, ovšem v roce 2007 zde ještě působil společný provozní dispečink pro osobní i nákladní dopravu. Ke vzniku samostatného dispečinku ČD Cargo v České Třebové stejně jako Centrálního dispečerského pracoviště SŽDC v Přerově došlo až později. Pro regionální dispečink osobní dopravy byla vyčleněna jediná místnost, to ovšem bohatě stačilo, neboť jsme se ve službě střídali jen já a náš služebně nejstarší dispečer Josef Janéska. Pracoval nejprve v osmihodinových směnách sám na postu dispečer osobní dopravy mezi ostatními provozními dispečery, kteří se na něj zprvu dívali jako na vetřelce, který jim přišel sebrat práci. Nebyly to vůbec lehké začátky... Pokud měl kolega dovolenou či onemocněl, tak jsem ho zastupoval a o nedělní služby jsme se pravidelně dělili. Já jsem navíc práci na dispečinku musel skloubit s plněním úkolů při přípravě jízdního řádu, což bylo v době vznikajícího taktového systému IDS JMK velmi náročné. Tento hektický stav trval necelý rok. Poté došlo k odčlenění od KCOD, vznikla samostatná skupina regionálního dispečinku a já se mohl naplno věnovat rozvoji brněnského regionálního dispečerského pracoviště. Postupně byla otevřena naše další pracoviště již s nepřetržitým provozem, až jsme se během několika let dopracovali k dnešnímu stavu, kdy pracují čtyři dispečeré v denní a tři v noční směně.

## Podle jakého klíče jste si vybíral lidi do týmu? Stalo se, že někdo nevydržel práci, která je náročná především na psychiku?

První dispečery jsem si vybral na základě doporučení vedení uzlových stanic a také podle vlastních poznatků a zkušeností z provozu. Jednalo se vesměs o výpravčí. Později se postupovalo standardně pomocí výběrových řízení. Je pravda, že ne všichni psychický tlak na pracovišti ustáli, s jedním kolegou jsme se museli rozloučit, protože samostatnou službu nebyl schopen vůbec vykonávat, přestože při výběrovém řízení obstál jako jeden z nejlepších. V době, kdy měl začít sloužit po zácivku samostatně, odešel na vlastní žádost. Pracují u nás i ženy, první z nich – Božena Jelínková přišla již v říjnu 2007, dalších šest děvčat nastoupilo v průběhu dalších let. Dnes máme sehraný tým osmnácti lidí, kteří slouží v nepřetržitém provozu 365 dní v roce.

## Jak vypadá spolupráce s koordinátory integrované dopravy na Moravě?

Regionální dispečink Brno má působnost na území pěti krajů – od Vysočiny až po Moravskoslezský kraj. Ve spolupráci s jednotlivými organizátory IDS jsme ale nejdále v Jihomo-

ravském kraji, vždyť vznik integrovaného dopravního systému na Jižní Moravě de facto inicioval vznik našeho dispečinku. Není tedy náhodou, že první regionální dispečink Českých drah vznikl právě v Brně na základě požadavku jihomoravského koordinátora, firmy KORDIS JMK. Již v té době dal jasně najevo, že provozní dispečeré, kteří jsou dnes součástí SŽDC, nedokáží dostatečně vyhovět požadavkům na zajištění kvality provozu osobních vlaků v rámci dopravní integrace a prosadil si zřízení našeho dispečinku. Tím vlastně ukázal správnou cestu – následně používanou na celém území republiky. Náš dispečink využívá jedinečné softwarové propojení s centrálním dispečinkem Kordisu (CED IDS JMK) a řadu informací jak o poloze vlaků, tak třeba o potřebě čekání vlaku na zpožděný autobus si naše dvě pracoviště předávají automaticky bez potřeby telefonického hovoru. Spolupráce v ostatních čtyřech krajích vesměs stagnuje. Buď tam vůbec integrace není zřízena – konkrétně Zlínský kraj a Vysočina, případně existuje pouze tarifní integrace – to je zase případ Moravskoslezského kraje. To znamená, že nejsou garantovány návaznosti mezi jednotlivými druhy dopravy. První vlašťovkou v tomto směru by mohl být olomoucký IDSOK, který 1. července zahájil zkušební provoz nově vzniklého centrálního dispečinku s cílem zkvalitnit návaznosti mezi vlaky a autobusy. Nyní se testují poskytovaná data a od 1. ledna 2018 se očekává zahájení ostrého provozu.

## Operativa náhradní autobusovou dopravou je ožehavé téma. Obzvlášť při výlukách. Nutností je obrovské množství autobusů, s čímž je ale mnohde problém. Co děláte v takovém případě?

Musím opět vyzdvihnout spolupráci s centrálním dispečinkem Kordisu, který má po území celého kraje rozmístěny pohotovostní autobusy, podle dne v týdnu a denní doby se jejich počet pohybuje mezi jednou a dvěma desítkami. Ty jsou primárně určeny pro vykrytí výpadků na autobusových linkách, ale podle aktuální situace jsou k dispozici i pro náhradní dopravu za vlaky ČD. Vozidla jsou deponována v garážích nebo na autobusových nádražích a vyjíždí na zavolání zpravidla do několika minut. Nezřídka se stává, že takový autobus stihneme pro cestující přistavit dokonce na čas pravidelného odjezdu jejich vlaku. Na vysoké úrovni je také spolupráce s brněnským dopravním podnikem, který nám rovněž v případě akutní potřeby poskytuje svá zálož-

První dispečery jsem si vybral na základě doporučení vedení uzlových stanic a také podle vlastních poznatků a zkušeností z provozu.





## MILAN SÁBLÍK

### Vedoucí regionálního dispečinku Brno ČD

Po studiu Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině nastoupil v roce 1998 u Českých drah nejprve jako operátor výpravčího a výhybkář, v letech 1999 až 2001 vykonával funkci výpravčího. Poté přešel na tehdejší Obchodně-provozní ředitelství ČD, kde se do roku 2007 zabýval tvorbou jízdního řádu. Od roku 2008 pracuje jako vedoucí moravského regionálního dispečinku ČD, který společně s podobnými pracovišti v Plzni a Praze včetně celosíťového dispečinku náleží do Odboru řízení provozu Českých drah.

ní vozidla, a to včetně kloubových autobusů. V širokém okolí Brna operuje také jeden velký dopravce, který disponuje vozidly i pro mezinárodní dopravu, v minulosti jsme tak například již několikrát dokázali zajistit přepravu cestujících na letiště do Vídně. V ostatních krajích je bohužel situace diametrálně odlišná a existují i lokality, kde je obrovský problém sehnat byt jediný autobus, například třeba Těšínsko, Opavsko, Krnovsko nebo okolí Šumperka. Obecně je problém se zajištěním přeshraniční přepravy na Slovensko. Autobusy, které nejsou vybaveny slovenským mýtným systémem, tam jet nemohou. Situace na Slovensku není o nic lepší, a tak nám kolegové z regionálního dispečinku v Žilině dokáží pomoci jen zcela výjimečně.

### Co tedy v případech nouze děláte?

Vždy je nutné vyhodnotit závažnost situace a předpokládat dobu jejího trvání. Pokud se jedná o spadlý strom a hasiči už jsou na cestě a je tedy předpoklad odklizení stromů třeba v horizontu jedné, dvou hodin a do toho nemáme v místě ani jeden autobus, tak otáčíme soupravy v sousedních stanicích. V těchto situacích jsou cestující informováni s tím, že se mohou následně sami rozhodnout, zda budou pokračovat v jízdě zpožděným vlakem po odstranění nesjízdnosti trati, anebo zda využijí možnost vzdát se další cesty. Když je prognóza na delší přerušování provozu, tak sháníme autobusy náhradní dopravy i z větší dálky. Vždy je třeba vzít v úvahu reálnou dobu dojezdu autobusů k místu mimořádnosti a také délku režijních jízd.

### Jakou jste zažil osobně nejhorší situaci?

Náraz vlaku EuroCity Comenius do spadlého mostu ve Studénce v roce 2008. To byla pro náš dispečink první zatěžkávací zkouška, kdy jsme dokázali postupně zajistit a koordinovat více než padesát náhradních autobusů, několik dispečerů tehdy sloužilo nepřetržitě třeba až třicet hodin. Tuto tragickou nehodu svým dopadem na obrovskou část železniční sítě předčila ledovka začátkem prosince roku 2014. Vzhledem k situaci na silnicích nebylo možno zajistit náhradní autobusovou dopravu. Na elektrizovaných tratích byla nepoužitelná trolej, na mnoha dalších byly buď popadané stromy, případně jejich koruny prověšené do jízdního profilu, takže provoz musel být i zde zastaven. Přestože se několik úseků podařilo uvolnit a zprovoznit, na namrzlé troleje neplatilo nic, ani jejich nahřívání. SŽDC zkomplikovala situaci hlavně tím, že umožnila odjezd řady vlaků ze stanic a ty se pak po chvíli zastavily vzhledem k namrzlé troleji na širé trati. Muselo se tedy trpělivě počkat, až poleví mráz a ledovka sama opadá z trolejí, což na některých úsecích trvalo déle než 48 hodin. Doprava byla po tuto dobu více méně paralyzována – z Prahy do Brna třeba během celého dne odjely pouhé tři vlaky v čele s narychlo sehnávanými dieslovými lokomotivami. Tato mimořádná situace gradovala na Přerovsku, Olomoucku a Zlínsku, kde zůstali cestující uvěznění ve vlcích až deset hodin. Nepřekonaným vrcholem letošního roku však zřejmě zůstane silná vichřice, která se přehnala nad republikou minulý víkend, kdy jsme museli vyřešit desítky případů zastavení provozu a během 24 hodin jsme dosáhli rekordního počtu 5 000 telefonních hovorů. ◆





mě je turnaj nejen o emocích, soustředění a technice hry, ale i o užití si celé akce. Nepřemýšlím jen o výhře," řekl. „Těším se na volno a setkání s přáteli z dalších zemí, které jsem tu loni potkal," dodal hráč, který se šachu věnuje už třicet let. Na Ukrajině se učil od sousedů nebo dětí v ulici. Přestože hraje na velkých světových turnajích, tvrdí, že ještě není úplným profesionálem. „Do roka stihnu tak tři turnaje," vypočítal.

Turnaj ve vlaku se hrál švýcarským systémem a na devět partií. Vyhrál ten, kdo nasbíral nejvíce bodů. Soupeři se vždy losovali z hráčů, kteří získali v předchozím kole stejný počet bodů. To znamená, že například ze soutěžících po pátém kole, kteří doposud vyhrávali, se udělají dvojice pro šestou partii. Díky tomuto systému se na konci sejdou zhruba stejně výkonní hráči a zvítězí opravdu ten nejlepší. Z rukou Pavla Matochy proto Khaetsky obdržel skleněnou lokomotivu a finanční hotovost. Na druhém místě skončil Thomas Hoepfl z Německa, třetí skončil Rus Oleg Maximov.



### Šachy v rukou železničářů

Šachový vlak vyjel poprvé v roce 2011, tehdy hráči navštívili – kromě Prahy také Vídeň, Budapešť, Bratislavu a Krakov. V průběhu let se trasy měnily, minulý rok byly připraveny zastávky v Innsbrucku nebo Salcburku. Příští rok budou trasy namířeny do Polska. Pořadatelé opět předpokládají zájem velmistřů z celého světa.

Největší českou hvězdou byl Vlastimil Hort. Letošního klání se však nezúčastnil. Kdysi se na pětidenní štaci vypravili i švédský velmistr Lars Karlsson nebo Julio Sadorra z Filipín. Úspěchy si v minulých letech připisovaly i týmy zaměstnanců Českých drah. Tady můžeme vzpomínout o na boje, které sváděli především Jaroslav Satranský, Ladislav Winkelhöfer, Pavel Popelka, Pavel a Vojtěch Strakovi nebo Taťána Šeráková. Satranský například před dvěma lety skončil na vynikajícím 12. místě.



# Šachový vlak vyrazil už posedmé

Říjen patří na železnici už tradičně Šachovému vlaku. Pětidenní jízdu po krásách Čech i Slovenska si letos nenechalo ujít více než osmdesát hráčů z celého světa. Ojedinelý turnaj hry králů ve vlaku pořádala Pražská šachová společnost ve spolupráci s Českými drahmi již posedmé. Z vítězství se radoval Roman Khaetsky.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPEK

Hráči ze všech koutů světa, ticho a napětí, které by se daly krájet, desítky herních prostorů se šachovými figurkami, devítivozová souprava vlaku i poznávání českých i slovenských měst. Takový byl letošní sedmý ročník unikátního projektu Šachový vlak. Během pětidenní pouti, na kterou vyrazil v pátek 13. října z pražského hlavního nádraží, zastavil v Olomouci, Trenčíně, Bratislavě a Lednici. Hlavní cena v podobě skleněné lokomotivy putuje na Ukrajinu.

V devítivozové soupravě tažené Esem 362.039 s tematickým polepem a složené především z vozů salonních, konferenčních či řad B a Apee, změnilo síly dvaosmdesát hráčů z ce-

lého světa. Kromě zástupců většiny evropských zemí si hru vychutnávali i Američané či Australan. „Ve světě šachu má vlak obrovské jméno. Jde o turnaj, který jinde neexistoval a neexistuje," vyzdvihl pořadatel Pavel Matocha. „Jezdíme s námi ale hráči, kteří nechtějí jen hrát, ale zároveň i cestovat," připomněl hlavní cíl celé akce, tedy propojení hry s atraktivním trávením volného času. „Samozřejmě bezvadně funguje i propojení šachů s železnicí," doplnil Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu ČD.

### Učil se od kamarádů

Letošním favoritem byl Ukrajinec Roman Khaetsky, turnaje se zúčastnil už podruhé. Soupeře přehrával prakticky od počátku. „Pro

## MLADOBOLSLAVSKO SE ZAPOJIL DO SYSTÉMU PID

Železnice na Mladoboleslavsku je plně začleněna do Pražské integrované dopravy. Na jednu jízdenku mohou jet cestující nejen pražskou MHD, ale i rychlíky a osobními vlaky Českých drah a také regionální autobusy na Mělnicku a Nymbursku. Nově je zapojena páteřní trasa z Prahy do Mladé Boleslavi i lokální trati v regionu. Rozšíření platnosti jízdenek vstoupilo v platnost na začátku října.

„Ve Středočeském kraji narůstá počet obyvatel a silnice i dálnice jsou ucpané. Lidé v MHD přibývají

a cestování musí být ale pohodlné a cenově dostupné," zdůvodnil integraci František Petrtýl, radní Středočeského kraje pro oblast dopravy. Kraj počítá, že v příštím roce do podpory hromadné dopravy investuje 2,5 miliardy korun. „Železnice je páteří. Je to příležitost oslovit i cestující, kteří s námi doposud nejezdili. To je samozřejmě nabídka nejen pro mladoboleslav-



ské, ale pro všechny občany regionu," doplnil Jakub Goliáš, obchodní ředitel pražského Regionálního obchodního centra ČD.

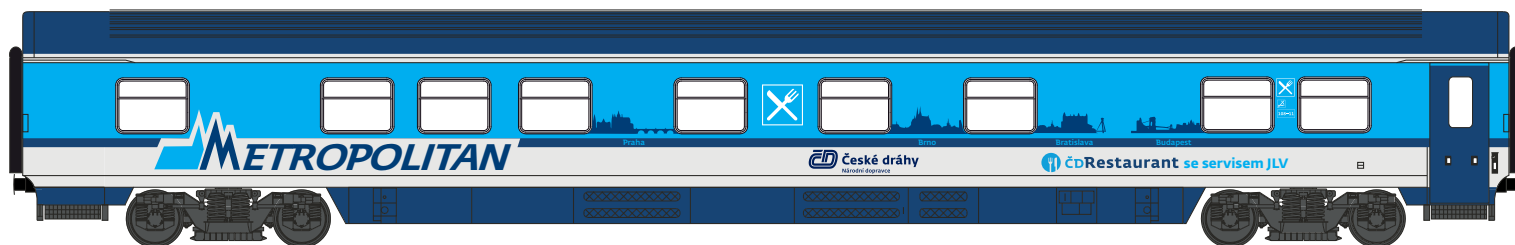
### Významné sídlo

Důvodem, proč jsou netradičně zaintegrované i rychlíky, je fakt, že Mladá Boleslav je hospodářsky významným sídlem, byť už je daleko od centra Prahy. „Bez rychlíků jsme si integraci nedovedli představit," sdělil Pavel Procházka, ředitel společnosti IDSK, která veřejnou dopravu v kraji organizuje. „Za vstřícnost v jednání o této věci děkuji společnosti

České dráhy," dodal. Z Prahy hl. n. trvá jízda rychlíku na boleslavské hlavní nádraží hodinu a osm minut.

Nově integrovanými tratěmi a úseky jsou Mšeno – Mladá Boleslav hl. n. – Řepov (S33), Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav-Debř (S3, S30, R21), Čachovice – Mladá Boleslav hl. n. (S31, R22) a Velký Borek – Mšeno (S33). Integrací železnice vylepšování veřejné dopravy na Mladoboleslavsku nekončí. Od prosince je ve spolupráci se Škodou Auto naplánovaná integrace autobusové dopravy mezi Roudnicí n. L., Mělníkem a Mladou Boleslaví.





# Metropolitan sjednotí názvy spojů

České dráhy sjednotí názvy spojů EuroCity mířící přes Slovensko do Budapešti. Nově se budou jmenovat Metropolitan. U původního názvu zůstane jen Hungaria, která je jediná složená z vozů MÁV, má jiný catering a pokračuje přes Prahu do Německa. Změny se projeví s platností nového jízdního řádu do 10. prosince 2017.

JOSEF HOLEK | VIZUALIZACE: ČD

Spoje Českých drah pojmenované Petrov, Csárdás, Slovan nebo Jan Jesenius mířící z Prahy přes Bratislavu do Budapešti nahradí nové označení Metropolitan. Původní název na této lince ponese jen spoj EC Hungaria, který jezdí mezi Budapeští a Hamburkem. Důvodem změny je snazší orientace v jízdním řádu při vyhledání spojení na samotném nádraží, ale i stanovení jednotných produktových standardů vedoucích k dosažení kvalitních služeb ve spojích se stejným pojmenováním.

Metropolitan v jízdním řádu doplní Jižní a Slováký expres a nově připravovaný Západní expres. Národní dopravce vyzkoušel marketingové označení některých linek jednotným názvem pro více spojů v posledním roce a tento koncept se mu osvědčil. Cestujícím to usnadnilo orientaci s vyhledáním spojení i s očekávaním služeb, které najdou v dané skupině takto pojmenovaných spojů. „Proto jsme se rozhodli tento koncept dále prohloubit a označit tak nejen samotné linky, ale přímo i jednotlivé vla-

ky na těchto linkách,“ vysvětlil Michal Štěpán, člen představenstva ČD, odpovědný za úsek osobní dopravy. „Každodenní zkušenosti z provozu totiž ukazují, že lidé při jedno- nebo dvouhodinovém intervalu vlaků už tyto spoje příliš neodlišují podle názvu, jako tomu bylo v minulosti, kdy jezdilo na dané trati jen několik málo spojů, ale spíše označí směr své cesty a čas odjezdu,“ doplnil Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD. Další výhodou pro cestující je garantovaná kvalita služeb u stejně pojmenovaných spojů.

## Novinky na jihu i na západě

Změn doznají i zavedené expresy. Na jižních expresech zmizí názvy F. A. Gerstner, Anton Bruckner nebo Váša Příhoda. Šohaj, Hradišťtan, Bouzov nebo Galán bude nahrazen Slovákým expresem operujícím na lince R 18.

Úplné zrušení pojmenování expresů a vlaků kategorie EC/IC však nehrozí, viz zmíněná Hungaria. ČD počítají se zachováním některých zcela výjimečných názvů, které mají výrazně velkou tradici, nebo nějakým způsobem

z linky vybočují. Příkladem je expres Budvar, který je tradičně rychlým ranním spojem z Českých Budějovic do Prahy a odpoledne zpět. „Název Budvar je nesmazatelně spjat s jihočeskou metropolí. Druhým takovým příkladem je Metropolitan Slovenská strela, spojení s více než osmdesátiletou tradicí,“ zmínil Štěpán. Hungaria spojuje Berlín, Prahu a Budapešť od roku 1960 a jako jediný spoj mezi Budapeští a Prahou je provozovaný maďarskou soupravou.

Jednotné označení všech spojů určité linky má v tuzemsku tradici. Před více než 10 lety ČD jednotně označily vlaky mezi Prahou a Ostravou jako spoje SC Pendolino. V JŘ ČD pro rok 2018 bude pojmenováno přibližně 370 dálkových spojů skoro 150 různými jmény. Nově zavedené expresní vlaky z Prahy na západ republiky do Plzně, Chebu a Bavorska ponese nové označení Západní expres. Více informací přineseme v některém z dalších vydání. ◆

## CO OZNAČENÍ ZNAMENÁ?

ČD pod názvem Metropolitan nabídnou expresní spojení Prahy, Brna, Bratislavy a Budapešti v pravidelném intervalu 2 hodiny. Vypraveno bude až osm párů spojů (některé jedou jen v části trasy, např. Brno – Budapešť nebo Praha – Brno). Doba jízdy z Prahy do Bratislavy je 3 hodiny a 59 minut, do Budapešti 6 hodin a 26 minut. Z Brna do Bratislavy je to 1 hodina a 37 minut a do Budapešti 3 hodiny a 56 minut. Ceny jízdenek z Prahy do Bratislavy se pohybují od 239 Kč, do Budapešti od 532 Kč.



## HLEDÁME

### Revizní technik

Věnujete se elektrotechnice a provádění revizí vyhrazených technických elektrických zařízení?

Máte rád práci v terénu a nevádí vám cestování? Chcete provádět revizní zkoušky na zařízení v oblasti telekomunikací?

Pokud ano, odpovězte na níže uvedenou nabídku a staňte se členem našeho týmu.

#### Jako náš nový kolega získáte:

- povinná profesní školení, která plně hradíme
- 5 týdnů dovolené
- benefiční cafeterie – příspěvek na životní pojištění i penzijní připojištění, na dovolenou a dětské tábory
- poukázky FlexiPass pro vstupy na sportoviště, do divadel, na nákup v lékárně
- stravenky v hodnotě 100 Kč za 35 Kč
- levné mobilní volání pro celou rodinu

#### Vaší pracovní náplní bude:

- provádění revizí podle ČSN 33 1500, 33 1600 ed.2, 33 2000-6 (především VTZ), podle vyhl.100/1995 (UTZ) a dalších legislativních požadavků (např. stroje)
- rozsah min. E2/A podmínkou
- zpracování podkladů (návrhů) pro odstranění závad z revizí
- spolupráce při kontrolách, technických prohlídkách a přejímacích řízeních
- posuzování stavu elektrických zařízení, navrhování oprav a vyřazení

#### Budeme požadovat:

- SŠ vzdělání elektrotechnického směru
- osvědčení vyhlášky č. 50/1978 Sb. - § 9 a vyhlášku 100/1995
- po nástupu získání osvědčení o odborné způsobilosti na drážním úřadu ve smyslu § 48, zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách
- 5 let praxe na technologiích UTZ
- práci ve výškách
- řídičský průkaz sk. B

**Místo výkonu práce:** severní Morava

**Nástup:** termín dle vzájemné dohody







# DPOV otevřelo halu pro opravy žraloků

Provozní středisko oprav DPOV ve Veselí nad Moravou, dceřině společnosti Českých drah, má k dispozici zbrusu novou část opravárenské haly. Postavena byla modulovým systémem a navazuje na stávající dvoukolejovou halu z roku 2012. Objekt o délce sto dvacet metrů lze využívat od 13. října a umožní vyvazovací opravy současně až dvou RegioSharků řady 844. Právě tuto řadu vozidel opravují pro mateřskou společnost České dráhy exkluzivně ve Veselí nad Moravou.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

První část haly na opravy a údržbu trakčních vozidel v DPOV ve Veselí nad Moravou byla postavena již před pěti lety v roce 2012 primárně pro vyvazovací opravy na RegioNovách řady 814. Plán počítal nejprve s deseti jednotkami ročně, později začal být jejich počet průběžně navyšován. Protože počet vozidel v původně šedesát metrů dlouhé haly narůstal, museli veselští v roce 2014 hale prodloužit o dalších třicet metrů, aby se zároveň dalo pracovat na čtyřech dvoudílných RegioNovách, pro něž byla k dispozici potřebná sada patkových zvedáků.

K tomu o něco později přibýly i RegioSharky řady 844, jichž nakoupila mateřská společnost ČD v počtu celkem třicet jedna kusů od polského výrobce PESA Bydgoszcz. Tato vozidla směřovala do regionální dopravy ve Zlínském, Karlovarském, Plzeňském, Ústeckém a Pardubickém kraji a následně musel být zajištěn jejich precizní servis. Výhradní právo na opravu a údržbu těchto futuristicky působících nízkopodlažních vozidel dostalo právě veselské Provozní středisko oprav dceřině společnosti DPOV.

První RegioShark přijel do původní opravárenské haly ve Veselí na Moravě loni a brzy bylo jasné, že stávající kapacita bude pro zvýšený objem prací nedostatečná. Po velmi krátké době se vedení firmy rozhodlo, že se k stávající hale dostaví ještě další modul, jenž bude opatřen portálovým jeřábem a patkovými zvedáky, pomocí kterých se budou moci provádět vyvazovací opravy současně na dvou jednotkách. Podle pracovníků Provozního střediska oprav ve Veselí nad Moravou bylo postavení nového modulu k stávající hale více než nutné, neboť od příštího roku se počítá každoročně s vyvazovacími opravami až jedenácti jednotek řady 844. Časová náročnost představuje od přistavby až po konečné předání každého vozidla dobu zhruba čtyřiceti dnů.

V příštím roce se navíc plánuje stavba kolejového napojení z nového modulu severním směrem k točně, čímž vznikne oboustranný výjezd, a odpadne tak složitá a časově náročná manipulace s odstavenými vozidly. Po vyvazovací opravě, jež se bude vykonávat v jižní části haly, se přistavená jednotka následně

potlačí do severní části, kde už budou k dispozici jak podvozky, tak power packy, stroj se „zaváže“ a bez další zbytečné manipulace odjede na výjezdovou kolej. Tam se provedou funkční zkoušky a seřízení vozidla. Do budoucna se počítá i s dalším rozšířením této nové haly.

## Práce na více strojích najednou

Ve stávající hale z roku 2012 se budou postupně vyvazovat a opravovat pouze motorové jednotky RegioNova řady 814 a také starší motorové vozy řad 810, 842 a 843. Souběžné provádění oprav RegioSharků umožní především zkrácení dob na jejich opravu, neboť v současné době jsou v DPOV ve Veselí nad Moravou kapacitně vázáni vždy na úplné ukončení opravy jednoho vozidla, aby se mohlo začít pracovat na dalším. To odpadne právě díky tomu, že se v nové hale bude moci najednou překryvně pracovat na dvou jednotkách. Tím se práce ještě více zefektivní a bude možné dodržovat nasmlouvané termíny tak, aby byly uspokojeny a splněny potřeby všech objednatelů veřejné dopravy u národního dopravce.







# PLECHÁČE: NEÚNAVNÍ DŘÍČI VE STÍNU LAMINÁTEK

Když se poprvé objevila Laminátka, byla to opravdová bomba a nikdo nešetřil superlativy: ztělesnění krásy na kolejích, fenomenální design geniálního Otakara Diblíka. Jenže pak se ukázalo, že sklolaminát není zrovna ideální materiál, jeho cena vzrostla natolik, že přestal být zajímavý, a navíc Diblík emigroval. Snad proto byli nástupci Laminátek přijati vlažně – obyčejná mašina a k tomu bez elektrodynamické brzdy (EDB). Ale Plecháče dodnes jezdí a za více než 40 let si vydobily pověst neúnavných pracantů.





Plecháče během své existence jezdily v různých barevných verzích včetně korporátní modré od studia Najbrt.



Lokomotivy se objevovaly i v čele nákladních vlaků. →



JOSEF HOLEK, MARTIN HARÁK | FOTO: ARCHIV ČD, JOSEF KULAVIAK

Postupné zavádění elektrizace střídavým proudem a ceny sklolaminátu, který byl důležitým materiálem pro výrobu známých Laminátek, daly v 70. letech vzniknout nové škodovacké lokomotivě řady S 499.02 (od roku 1988 označované řadou 242) respektive tovarního typu Škoda 73E. Rostoucí objem přepravy si žádal stále více univerzálních strojů na střídavý proud a nákup a výroba plastové hmoty pro Laminátky byla nejen pro Škodu Plzeň neúnosná. Výrobní proces skříně ze skelné hmoty byl totiž drahý, pár zamítavých slov o nevhodnosti použitého materiálu pronesli i hygienici.

Do vývoje designu strojů se vrátili tradiční materiály, což s sebou přineslo principiální změnu vzhledu skříně – z kovu totiž různé finisy z pera designového otce Laminátky Otakara Diblíka vykouzlit dost dobře nešlo. Proto také dostaly všechny vyrobené mašiny skříně téměř shodnou se stejnosměrnými lokomotivami řady E 469.3 (123). Bočním stranám však, na rozdíl od strojů řady 123, vévodí žaluzie a šestice oválných okének, které se postaraly o jejich nezaměnitelný vzhled. Ocelové opláštění pak dalo stroji i jednoznačnou přezdívku: Plecháč nebo Plechovka, chcete-li.

### Zkušenosti převzali z Laminátek

Drobnější změny se odehrály i pod novým kabátkem. Výrobce odejmul elektrodynamickou brzdu (EDB), úpravu dopřál pomocným pohonům a přihodil i nový řídicí pult. Konstruktivní vzor včetně pojezdu však zůstal u Laminátek, zmíněné úpravy navíc zachovaly celkovou hmotnost na čtyřiaosmdesáti tunách.

Pojezd vycházel, opět z důvodu unifikace a na základě objednávky Československých státních drah (ČSD), z první generace. Podle odborníků lze systém s primárním vypružením šroubovými pružinami a sekundárním listovými pružinami do jisté míry považovat za technologický krok vzad, byť Plecháče určené pro export do Bulharska už měly pojezdové ústrojí druhé generace. Hledejme za tím unifikací střídavých mašin a tedy omezení rozličného sortimentu náhradních dílů.

Pohledem do zápisu o předání je možné zjistit, že kvůli podobnosti s Laminátkou nebyl uveden do provozu žádný prototypový stroj. První dodaná lokomotiva s číslem 201 najela během června 1975, tedy během prvního měsíce v provozu bezmála šest tisíc kilometrů. „První technicko-bezpečnostní zkouška byla provede-

na 4. června 1975 v traťovém úseku Strakonice – Ražice, komisařem byl tehdy inženýr Woznica,“ zavzpomínal vedoucí oprav hnacích vozidel DKV Plzeň Petr Šleis.

Z lokomotivky stroje vyjžděly mezi lety 1975 až 1981, celkem bylo ČSD ve třech sériích dodáno 86 kusů. První třicítka k dopravci doputovala v roce 1975, šestadvacet dalších mělo premiéru o čtyři roky později a vůbec poslední várka se strojem S 499.0286 na chvostu uzavřela v listopadu 1981 kapitolu dodávek lokomotiv první generace. Stroje zazářily především na západě a jihu Čech, Vysočině a jižní Moravě, resp. staré jihozápadní dráze. První zkušenosti nebyly pro ostřílené strojvedoucí překvapivé. V podstatě je nabyli na starších Laminátkách. Například chodové vlastnosti byly totožné.

### Pro ČD Cargo nejezdily

Po rozdělení ČSD na ČD a ŽSR připadly všechny stroje Českým drahám. Počátkem devadesátých let si našly místo v Českých Budějovicích, Plzni, Chebu a Jihlavě, přičemž postupem času se jihlavské kusy přesunuly na jih Moravy. Naopak chebské Plecháče sloužily především na nákladní dopravě. „Minulostí je vlakotvorba v Citicích, ne-





Strojvedoucí si lokomotivy pochvalovali hlavně pro jejich jednoduchost. Obešly se totiž bez zkratkovitě komunikující elektroniky.

← Horažďovice-předměstí v roce 1976 a počátky provozu řady 242

## TECHNICKÁ DATA

Výrobce: ŠKODA Plzeň  
 Tovární označení: 73 E 1-3  
 Roky výroby: 1975 - 1981  
 Trakční systém: střídavý, 25 kV/50 Hz  
 Délka p. n.: 16,44 m  
 Délka skříně: 15,20 m  
 Šířka: 2,94 m  
 Výška: 4,65 m (se staženými sběrači)  
 Rozvor podvozku: 2,8 m  
 Vzdálenost otočných čepů: 7,8 m  
 Minimální poloměr oblouku: 120 m  
 Uspořádání pojezdu: Bo'Bo'  
 Služební hmotnost: 84 t  
 Rozchod: 1 435 mm  
 Výkon kompresoru: 120 m<sup>3</sup>/h  
 Typ trakčních motorů: 9 AL 4446 iP  
 Trvalá tažná síla: 173 kN  
 Hodinová tažná síla: 183 kN  
 Maximální tažná síla: 240 kN  
 Trvalý výkon: 3 080 kW  
 Hodinový výkon: 3 200 kW  
 Maximální rychlost: 120 km/h

bo zajištění na Vojtanov. Zmínit mohu také jejich nasazení v nákladní dopravě mezi Plzní a Zdicemi, kde dominovaly v postrkové službě. Tuto službu zastávaly i mezi Nepomukem a Pačejovem,“ zavzpomínal Josef Kulaviak, strojvedoucí ČD a velký znalec škodovské techniky. Nicméně přímo pod křídly ČD Cargo, které vzniklo v prosinci 2007, Plecháče nikdy nejezdily.

S platností GVD 2004/2005 byly stroje převedeny do dep v Brně a Plzni. Západočeši zajišťovali s řadou 242 vozbu osobních vlaků i rychlíků směrem na České Budějovice a Brno. Nyní je jejich hlavní trasou ta z Plzně do Českých Budějovic a Jihlavy, kde zajišťují vozbu rychlíků. Spěšné i osobní vlaky Plecháče vozí mezi Plzní a Klatovy, naopak na trase z Plzně do Mariánských Lázní a Chebu se objevují jen občas, třeba při víkendových a sezonních posilách. Po elektrifikaci trati 183 z Plzně do Klatov Plecháče v roce 1996 vystřídaly motorovou trakci. Naopak na jihu Moravy a částečně na Vysočině jsou Plecháče doménou regionálních vlaků – objevují se na trase mezi Břeclaví, Brnem a Žďárem nad Sázavou.

### Citelně chybí EDB

Mnohaletý provoz řádně prověřil kvality, z dep Českých drah nyní zaznívají jen slova chvály. Aby ne, jde přeci o poměrně jednoduché a ma-

sívání stroje, které se ještě obešly bez mnohdy zkratkovitě komunikující elektroniky. „Vše je o relátkách a stykačích, takže k rozbití toho mnoho není. Znamé jsou občasné poruchy v oblasti pojezdu – nejvíce postiženy jsou silové části přenosu výkonu a tažných sil. Opotřebené silentbloky se pak projevují vibracemi – hlukem podvozků při vyšších rychlostech. V depech si ještě vybaví případy zlomených tažných tyčí. Samotné řešení přenosu podélných sil šikmými tyčemi se v praxi neprojevilo jako příliš šťastné. Nezaručuje totiž úplné vyrovnávání klopných momentů, čímž trpí schopnost plného využití adhezní hmotnosti.

„Další standardní provozní závadou je výměna elektropneumatického ventilu regulace trafa, což ale každý strojvedoucí umí opravit,“ doplnil vedoucí odboru provozu DKV Plzeň Tomáš Petříček s tím, že snad největší slabinou je zmiňovaná absence EDB. „Nejvíce jim svědčí vozba rychlíků a delších vlaků regionální dopravy, protože známou negativní vlastností této řady je nadměrné vyhřívání obručí kol. Proto u delších vlaků s dostatečným přebytkem brzdících procent se využívá zařízení OL-2, tedy systém odbrzdění lokomotivy. Problémy potkaly i třetí dodávanou sérii. V Chile tou dobou začala krize a mědi z jihoamerické země pro trakční motory





Plecháč v „polomáceném“ nátěru na viaduktu v Dolních Loučkách

se nedostávalo. Lokomotivka se tedy obrátila na polského partnera, který dodal materiál, ovšem jiné kvality. Na motorech pak docházelo k přeskokům.

Plecháč je dnes vyzkoušenou a relativně jednoduchou lokomotivou a seznam závad není dlouhý. Vždyť výše popsanými problémy v podstatě končí. Uživatelský komfort je s nástupem novějších vozidel hodnocen již jako slabší, přece jen pověstná tuhost pojezdu je znát. A ještě zajímavost, pro řadu 242 typická: proudem ovládaný EP ventil, v němž se při obdržení impulsu vytvoří elektromagnetické pole a tedy přitáhne se jádro ventilu, umožní průchod vzduchu. Ten pootočí pneumatorem o čtvrtinu otáčky. „Jsou dva a střídavě se zapínají. Pneumatorem se provádí změna regulační odbočky transformátoru. Pokud tedy stojíte u rozjíždějící se lokomotivy, slyšíte, jak ventily pneumatorem charakteristicky cvakají,“ popsal Petr Šleis.

### Součásti tlačných souprav

V Brně se v roce 2008 zkušebně stala jedna z lokomotiv plzeňského DKV součástí push-pull soupravy s řídicím vozem řady 954.003 a vloženými vozy řady Bdmtee. Při tomto pokusu spojili mechanici dva regulátory, všechny testy proběhly v pořádku a bez závad.

Pro spojení se Systém musí být součástí výbavy i Wire Train Bus (WTB). Jde o systém, díky kterému spolu jednotlivá vozidla v soupravě komunikují a strojvedoucí může vlak vést nejen z lokomotivy, ale i z řídicího vozu, a navíc ovládat celou řadu doplňkových funkcionalit. Vůbec první lokomotivu 242.264 zmodernizovala s přípravou na dálkové ovládání prostřednictvím WTB protokolu firma HS Trans. „Upravila řízení, ovšem regulace zůstala původní,“ konstatoval Kulaviak. Nebylo to však šťastné řešení. Lokomotiva bez EDB zažívala horké chvíle při jízdách v čele s řídicím vozem v spádech. Brzdové špalky se málem tavily a v okolí Plzně se takto vybavený stroj prostě neosvědčil.

Do stroje 242.264 nainstalovaly ČD počítač HS 100 – řídicí přepínač odboček – a později firma UniControls doplnila nezbytný komunikační

uzel (gateway). Lokomotiva ale neměla funkci automatické regulace rychlosti. Další dvě lokomotivy byly modernizovány v šumperské společnosti Pars nova ve spolupráci s již zmíněnou firmou UniControls. Nyní je možné se se zmíněnou push-pull trojicí setkat na regionální jihomoravské lince S2 mezi Březovou nad Svitavou a Křenovicemi. Uvnitř je instalace „wété-béčka“ patrná na první pohled, stanoviště je totiž jinak uspořádáno, odlišný je i způsob řízení.

### Do Maďarska v čele Bathoryho

Další kapitolou byl provoz na Slovensku, kde stroje s logem ČD sloužily dlouhých deset let. České dráhy půjčovaly našim východním sousedům tyto stroje formou vyrovnávky výkonů za dvousystémové Gorily řady 350, kdysi výhradně nasazené na mezinárodní vozbu vlaků kategorie EuroCity z Budapešti do Prahy a zpět. Vyrovnávkou bylo v roce 2004 pověřeno DKV Brno a jediné střídavé stroje, jež byly v té době v dostatečném množství k dispozici, byly Plecháče. Depo proto bylo pověřeno zpracováním tří denního oběhu pro trasu Brno – Bratislava – Štúrovo, k němuž

později přibyl krátce i úsek z Bratislavy do Nového Mesta nad Váhom. Navíc Plecháče začaly jezdit na rychlících z Bratislavy do Zvolena – na této trase byly osm let. Výjimkou byl rychlík Hron, který vozily bratislavské lokomotivní čety s Laminátkou a některé spěšné vlaky v relacích Bratislava – Šurany, respektive Levice, které vedly Laminátky z Nových Zámků. Později se lokomotivy začaly objevovat až v Banské Bystrici a naopak postupně přestaly jezdit do Nových Zámků a Štúrova. Plecháče se objevily i v Maďarsku v čele mezinárodního rychlíku Báthory. Vozba řady 242 na Slovensku je ale již minulostí, Gorily se u nás ještě turnusově objevují, byť v mnohem menší míře.

Nahrazením většiny spojů EuroCity z Prahy do Budapešti českou řadou 380 se zmenšila vyrovnávka výkonů natolik, že brněnské Plecháče byly staženy opět na domácí půdu. Na slovenské výkony brněnské depo vystavovalo stroje s nižším kilometrickým proběhem zpravidla po vyvazovacích opravách, takže na trati měly Plecháče klidnější chod než leckteré Laminátky.

### Éra strojů pomalu končí

V současnosti už význam morálně i technicky zastaralých mašin pomalu klesá, řada z nich slouží jen jako zásobárna náhradních dílů. Za pomalým loučením stojí i pořízování moderních či modernějších elektrických jednotek a lokomotiv. Třeba na výkony, které nejsou obsluhovány ucelenými jednotkami, ČD stále více nasazují řadu 362, přičemž tento trend bude pokračovat. Příchodem RegioSharků řady 844 zmizely třeba stroje z trati z Chebu do Karlových Varů a Klášterce nad Ohří. Početní stav pomalu, ale jistě klesá. Umíráček kupříkladu zazvonil strojům inventárních čísel 270, 232, 225 a zmíněné 257. V Plzni byl v dubnu odstaven i stroj 242.250 v korporátním nátěru.

Absolutní zánik těmto strojům ale ještě nehrozí. Příkladem budiž stroj 242.212. Ten si nedávno v plzeňském depu dopřál poslední relativně rozsáhlou dílenskou opravu. Další kusy v budoucnu projdou vyvazovačkou, jež zajistí další léta spolehlivého provozu. Plecháč je pro svou houževnatost stále nepostradatelným pomocníkem. ◆

V současnosti už význam morálně i technicky zastaralých mašin pomalu klesá, řada z nich slouží jen jako zásobárna náhradních dílů. Nahrazují je modernější stroje.



I když se Plecháče v zásadě držely unifikovaných nátěrů, nátěrové horečky devadesátých let přesto zcela neunikly.



# Certifikace železničních vozidel podle legislativy EU ve

Certifikace železničních vozidel jsou ve Výzkumném Ústavu Železničním (VUZ) prováděny útvarem Kancelář autorizované osoby (KAO). Podle druhu posuzování z hlediska předpisů funguje KAO jako oznámený subjekt (NoBo – posuzování dle EU legislativy), určený subjekt (DeBo – posuzování dle vnitrostátní legislativy) nebo subjekt pro posuzování bezpečnosti (AsBo – posuzování bezpečnosti dle nařízení komise 402/2013).

JIŘÍ PŮDA, PAVEL KRIPNER | FOTO: VUZ

Řídícím dokumentem pro provádění certifikací je směrnice Evropského parlamentu a Rady ES 2008/57 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství. Směrnice uvádí základní principy, podle nichž se uskutečňuje certifikace železničních vozidel a jejich částí včetně infrastruktury a systémů řízení. Samotné certifikace se provádí podle technických předpisů podle toho, o jaké vozidlo jde. Tyto předpisy tzv. Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) popisují požadavky na parametry a vlastnosti vozidel a jejich částí. Cílem certifikací podle TSI je umožnit občanům EU, hospodářským subjektům a regionálním a místním orgánům plně využití výhod vyplývajících z vytváření prostoru bez vnitřních hranic, zejména podporovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím, přičemž musí být prováděna všechna opatření, která se mohou ukázat nezbytnými v oblasti technické normalizace.

Jako příklad TSI můžeme uvést nařízení komise (EU) č. 1302/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ železničního systému v Evropské unii. Takových TSI je celá řada. Jde například o TSI pro nákladní vozy, TSI týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, TSI týkající se bezpečnosti v železničních tunelech, TSI týkající se kolejových vozidel z hlediska hluku

a další. Výše uvedenými předpisy se musí řídit všichni výrobci vozidel a také subjekty jako NoBo, DeBo a AsBo.

## Jasná pravidla posuzování

Všechny TSI zmiňují posuzování vozidel a jejich částí podle tzv. modulů. Ty jsou popsány v rozhodnutí komise 2010/713/EU o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověření, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice 2008/57/ES. Moduly uvedené v tomto dokumentu popisují způsob posuzování a certifikace pro subsystémy (v našem případě vozidla jako nákladní vozy, lokomotivy, jednotky) a pro jejich částí – tzv. prvky interoperability (kola, nápravy).

Vozidla, která mají být certifikována a také a jejich částí, musí rovněž projít úspěšně zkouškami, které prokážou schopnost plnění vlastností uvedených v TSI a také v předpisech v TSI citovaných (např. EN). Jde například o zkoušky pevnosti, zkoušky jízdních vlastností, hluku, brzd, komunikace se systémy zabezpečení apod.

Kromě požadavků TSI musí posuzovaná vozidla splňovat také vnitrostátní předpisy vydané státy, na jejichž železniční síti má být provozováno vozidlo určené k certifikaci. Plnění těchto vnitrostátních předpisů a také požadavků, které jsou v TSI nedořešené (jde o tzv. otevřené body) posuzuje určený subjekt (DeBo). Další, třetí typ posouzení vozidla je posouzení bezpečnosti. To probíhá podle předpisu prováděcího nařízení komise (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik. ♦



## POSTUP CERTIFIKAČNÍHO PROCESU

1. Žadatel o certifikaci podá u notifikované osoby (NoBo) nebo u DeBo žádost o certifikaci.
2. V případě požadavku na posouzení bezpečnosti podá žadatel žádost o posouzení bezpečnosti.
3. Žadatel doloží posuzovateli (NoBo, DeBo) úplnou dokumentaci k posuzovanému vozidlu.
4. Po uzavření smlouvy mezi žadatelem a VUZ jsou zahájeny práce na zkouškách a na certifikaci.
5. Po ukončení typového posouzení vozidla s kladným výsledkem NoBo vydá žadatel „ES Certifikát o přezkoušení typu“.
6. Dalším krokem je provedení certifikačního auditu výroby v místě výrobce, případně i u žadatele, pokud není výrobcem. Při tomto auditu se musí výrobce a žadatel prokázat certifikátem ISO 9001:2008 a potvrdit dodržování funkčního systému řízení kvality.
7. Na základě úspěšného provedení certifikačního auditu NoBo nebo DeBo vydá certifikáty „Schválení systému řízení kvality“ a „ES Certifikát o ověření“. Součástí ES certifikátu o ověření je Technický soubor. Spolu s osvědčeními žadatel obdrží také Zprávu o auditu.
8. V případě posouzení bezpečnosti vydá AsBo Zprávu o posouzení bezpečnosti.





# Moderní a prostorné. DVI sídlí v novém

Zákazníkům Dopravního vzdělávacího institutu slouží nové prostory v pražském Karlíně. Kromě moderního vybavení a většího počtu učeben nabízí i lepší dostupnost a také klid na výuku. DVI se ze Žižkova přesunulo do nového sídla na konci září. Měli jsme možnost si nové prostory důkladně prohlédnout.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Do pražského Karlína se v závěru září přestěhoval Dopravní vzdělávací institut (DVI). Původně řadu let sídlil v Husitské ulici na Žižkově. Bývalé prostory byly energeticky náročné a navíc nevyhovovaly potřebám společnosti, respektive moderním trendům školení měkkých dovedností. Například výuka manažerských dovedností nebo školení větší skupiny studujících musely probíhat jinde. Kvůli požadavkům DVI byla část budovy na adrese Prvního pluku 621 přestavěna.

## Křížík, Negrelli i Zababa

Do nového sídla vstupujeme vrátnicí budovy A spolu s Blankou Havelkovou, předsedkyní představenstva DVI a míříme do páteřní chodby. Z ní se vstupuje do jednotlivých kanceláří anebo do pětice nových učeben. Jedna z nich je zároveň zasedací místností. Zajímavé je, že každá posluchárna nese jméno osobnosti, která se nějakým způsobem zasloužila o rozvoj železnice. „Máme Křížíka, Negrelliho, Pernera a Lannu. Pátou místnost jsme v žertu překřtili na Zababu,“ vyjmenovává Havelková a postupně otevírá výukové prostory. Ty jsou od chodby odděleny skleněnými stěnami potaženými fólií s železničním motivem. Inventář byl přestěhován ze Žižkova, nový nábytek je jen v zasedací místnosti, respektive v učebně Negrelli. V budově je i místnost pro psychodiagnostiku. Své místo má v čele chodby, opačná strana patří sekretariátu.

Prostory, které instituce obývá, jsou zhruba stejně velké jako na Žižkově. Jen uspořádání je účelně zařízeno právě pro potřeby výuky. Třeba v „Křížíkovi“ jsou lektori schopni učit až pětá-

dvacet posluchačů. Ostatní učebny jsou menší, využívají je především lektori cizích jazyků. Například školení, které DVI připravuje pro Czech-Invest, se už nebudou konat v kancelářské budově Praha City Center v Klimentské ulici, ale ve „vlastním“. Uvozovky jsou v tomto případě na místě, neboť DVI si patro v menší kancelářské budově v ulici Prvního pluku pronajímá.

## Moderní a přístupné

Při přípravě prostor se lidé z DVI snažili, aby byl dojem opravdu pozitivní, aby bylo hned jasné, že je společnost přístupná a připravená poskytnout kvalitní služby. To vše zabaleno v moderním a příjemném prostředí. „Generální ředitel a předseda představenstva ČD Pavel Krtek

podotkl, že pokud někdo nastoupí na ČD, přijde na školení DVI a uvidí hezké a moderní prostory, řekne si, že národní dopravce už není zastaralou společností, ale že je to firma, která se drží moderních trendů,“ připomněla Havelková. Kromě toho se výuka uskuteční v daleko klidnějším prostředí. Na Žižkově totiž v úrovni oken jezdily vlaky po estakádě Nového spojení. Hluk nebyl žádoucí ani při psychologických vyšetřeních. Kromě toho je nová adresa lépe dostupná.

To a další novinky ocenili i posluchači. „Nyní je nová adresa lépe dostupná pro mě z budovy GR ČD i pro ostatní studenty, kteří po Praze jezdí MHD. Lepší je vybavení učeben,“ zhodnotil Petr Sendler z ČD – Informační systémy.

V termínu, kdy se DVI stěhoval, nebyla výuka úplně přerušena. Některé kurzy se dokonce rozebíhaly až na konci září,“ upřesnila Blanka Havelková. Budova v Karlíně nebyla jedinou, kterou si vedení pro své nové působiště vytipovalo. „Byli jsme se podívat leckde, abychom zmapovali ceny a také našli výhodný poměr cena/výkon.“



## PAVEL KRTEK V INDII ZJIŠŤOVAL MOŽNOSTI SPOLUPRÁCE

Mise českých podnikatelů v Indii se v říjnu zúčastnil i předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek. Zástupci českého železničního průmyslu si ho pozvali především jako šéfa svého tradičního odběratele, a tedy cennou referenci. Například česká společnost Bonatrans už v Indii působí a dodává dvoukolí indickým drahám. Může však tamní trh představovat příležitost i pro samotné České dráhy? Podle šéfa národního dopravce ano. Akci pořádala Asociace českého železničního průmyslu (ACRI) ve spolupráci se Zastupitelským úřadem ČR v Dillí. Účastníci navštívili veletrh

IREE, indické ministerstvo železnic a další instituce. Zúčastnili se také zasedání Řídícího výboru ustaveného na základě strategického partnerství mezi ACRI a ČD za českou stranu a Indickými drahami. „Indické dráhy jsou jedním z největších železničních přepravních světů. Zaměstnávají přes milion lidí a každoročně využijí jejich služeb přes devět miliard cestujících. Za rok přepraví miliardu tun nákladu,“



uvedl Pavel Krtek. ACRI jej požádala, zda by jako generální ředitel největšího českého dopravce nepomohl při jednáních s Indii a neposkytl našim výrobcům reference. Při té příležitosti nabízel i služby ČD. „Byla by škoda propásnout takovou šanci. Nikdy samozřejmě nebudeme provozovat osobní dopravu v Indii. Ale České dráhy zdaleka nejsou jen osobní doprava. Cargo může vozit kontejnery do Hamburku, odkud putují dál na lodích do Indie a opět po železnici k tamním odběratelům. VUZ testuje nová vozidla výrobcům z celého světa a náš Dopravní vzdělávací institut má potenciál poskytovat služby v oblasti školení želez-

ničního personálu i v zahraničí. Školení už zajišťuje například v Polsku a aktuálně jedná s Indonésií,“ vysvětlil předseda. Setkal se například s unijním ministrem železnic Piyush Goyalem a probrali zájem Indie o dodávky kolejnic. „Byl jsem tam zároveň jako člen CER Management Committee, tedy vedení Společenství evropských železnic, které je nejsilnějším představitelům železniční lobby v Bruselu. Odpovídal jsem na řadu otázek týkajících se zajištění bezpečnosti provozu na železnicích v Evropě, a to včetně příslušné legislativy. Velké téma byla také ochrana vlaků před případným útokem teroristů. Řeší se na celém světě,“ doplnil Krtek.

(red)





# Bouře Xavier zastavila desítky vlaků

Na začátek října jen tak nezapomenou desetitisíce cestujících v sousedním Německu. Vichr o síle orkánu, který dostal jméno Xavier, připravil o život sedm lidí. Navíc napáchal škody nejen na soukromém majetku, ale také na řadě tratí společnosti Deutsche Bahn. Xavier zasáhl velkou část země a vzhledem k obrovské síle větru byly zrušeny desítky spojů, což mělo dopad i na tuzemskou železniční dopravu.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

V další cestě smřšť zabránila například mezinárodnímu vlaku EuroCity z Hamburku do Prahy, který uvízl v Meklenbursku-Předním Pomořansku mezi stanicemi Büchen a Hamburg. Ze spoje muselo být evakuováno okolo tři sta cestujících a v soupravě nakonec po domluvě zůstali jen tři zaměstnanci českého jídelního vozu, a to dokonce několik dní.

Dispečerů německých drah (DB), kteří jsou běžně v trvalém kontaktu s meteorology, bouři očekávali již dva dny dopředu a mohli se tak alespoň částečně připravit na nejhroší. Dceřiná společnost německé dálkové dopravy DB Fernverkehr totiž při silném větru a jiných nebezpečných jevech přerušuje jízdy svých vlaků hlavně z preventivních důvodů. Proto byl během čtvrtečního odpoledne 5. října provoz některých dálkových spojů skutečně zastaven. Mimo jiné šlo o traťové úse-

ky Kiel – Hamburg, Hamburg – Berlín a také Berlín – Drážďany. Celkem šlo o čtrnáct tratí, kde jsou pravidelně provozovány vlaky dálkové dopravy, ale i část berlínské rychlodráhy S-Bahn a další úseky s regionální dopravou. V noci z 5. na 6. října bylo dokonce ve dvanácti německých stanicích rozmístěno několik „hotelových vlaků“ obsazených zaměstnanci Deutsche Bahn. Šlo o vybrané soupravy, v nichž se svítilo a topilo a bylo v nich k dispozici občerstvení. Tyto vlaky byly určeny pro cestující, kteří nemohli pokračovat dál v cestě. Poněkud neobvyklý servis zabezpečila i jedna souprava Českých drah na drážďanském hlavním nádraží.

## Skvělá spolupráce dispečerů

Situace v sousedním Německu se navíc přímo dotkla i samotného provozu v České republice, proto byl dispečink osobní dopravy Českých drah v úzkém kontaktu s německý-

mi kolegy. „I přes vysoké zatížení našich kolegů z Německa, a tím i pochopitelně kvůli těžšímu získávání informací jsme se co nejvíce snažili pomoci a zmírňovat dopady krizové situace na cestující u nás, včetně organizování nasazení jednotlivých souprav, a to i náhradních. Přesto ve čtvrtek 5. října, a následující páteční dopoledne se na části EC linky z Drážďan do Berlína zastavil veškerý provoz a vlaky jezdily směrem od Prahy pouze na drážďanské hlavní nádraží. Ostatní soupravy zůstaly odstavené buď ve velkých nácestných stanicích. Dva vlaky – EC 176 a 177, které k nám dojely nakonec se zpožděním přes 500 minut, dokonce zůstaly stát na trati, ostatní spoje byly ve čtvrteční večer odřeknuty,“ popsal dění na železnici šéf českých dispečerů Lukáš Zástěra.

## Obnova trvala několik dní

A jak se situace vyvíjela dále? V pátek 6. října začaly od ranních hodin nad postiženými železničními tratěmi létat policejní vrtulníky s drážními zaměstnanci dceřiné společnosti DB Netz, kteří zjišťovali a analyzovali přímo ze vzduchu přesný rozsah poškození tratí a poté byly ihned zahájeny opravy jak poškozeného traťového svršku, tak i trakčního vedení. S následky omezení provozu v Německu se museli potýkat nejen cestující, ale i sami železničáři ještě několik dnů po bouři. Provoz na trati Drážďany – Berlín byl obnoven v sobotu 7. října, přičemž o den dříve v pátek jezdily vlakové spoje odklonem přes Lipsko. Z Berlína do Hamburku se první vlaky rozjely až v pondělí 9. října v brzkých ranních hodinách. Do té doby byly vlakové spoje buď odřeknuty, nebo vedeny odklonem přes stanici Uelzen. Poslední trať po zásahu bouře Xavier byly zprovozněny v pátek 13. října. „O mimořádnostech v Německu jsme průběžně informovali všechny zainteresované složky a informace okamžitě aktualizovali. A to nejen o tratích, které přímo ovlivňují vlaky v Česku, ale i o omezení na tratích v Německu,“ doplnil Lukáš Zástěra. ◆

## VICHŘICE ZASÁHLA I ČESKOU REPUBLIKU

Podobná situace nastala v neděli 29. října. Tentokrát však bouře pojmenovaná Herwart kromě Německa zasáhla i Česko, Rakousko a Slovensko. Popadané stromy zastavily vlaky na hlavním železničním koridoru z Prahy do Olomouce, v úseku Olomouc a Zábřeh na Moravě, na trati Benešov u Prahy – České Budějovice – Horní Dvořiště a na mnoha dalších. Omezení se dotkla tisíců cestujících, během pouhých dvou dnů se stalo více než 90 mimořádností. Vlaky jezdily sníženou rychlostí, nabíraly zpoždění a mnohdy nešlo vzhledem k nesjízdnosti silnic zajistit náhradní autobusovou dopravu. Kvůli bouři byl zastaven také provoz vlaků na lince z Prahy do Hamburku. Z ČR nejezdily vlaky ani do Bratislavy. Co to pro ČD znamenalo v praxi? Posílaly na dispečinku, vlakových čet, dozorcích přepravy a částečně i strojvedoucích. Ve stanicích byly připraveny tekutiny a základní potraviny. Situace se k normálu začala vracet během pondělí. **Všem našim zaměstnancům, kteří se podíleli na minimalizování následků vichřice, za jejich obrovské nasazení děkujeme.**



# Pendolinem k chladivému Baltu

Trojměstí v Polsku znají nejen naši severní sousedé, ale řada turistů z celé Evropy. Jde o tři jednotlivá města – Gdaňsk, Gdyni a Sopoty, která, ač mají vlastní statut, jsou propojena jednolitou zástavbou. Toto obrovské souměstí s bezmála milionem obyvatel na břehu Baltického moře láká nejen bohatou historií, ale i dynamickou současností. Pojdte se projít v Sopotech po nejdelším dřevěném molu v Evropě, zajet si do Gdyně do mořského akvária nebo do bývalého svobodného města Gdaňsku, jež se stalo předlohou románu Plechový bubínek slavného rodáka, spisovatele Güntera Grasse.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Do Trojměstí, jemuž oprávněně vévodí Gdaňsk – jedno z nejstarších polských měst, se dá dostat nejpohodlněji a nejrychleji Pendolinem polské železniční společnosti PKP Intercity. Jezdí z Varšavy na pobřeží Baltu každou hodinu až dvě, některé spoje zajíždějí dokonce až do Katowic, odkud je to do Česka, co by kamenem dohodil. Do Trojměstí míří pochopitelně i rychlíky nebo spoje InterCity či EuroCity, ale Pendolino na rozdíl od nich nikde nestaví a z polské metropole cesta netrvá více než tři hodiny. Nenechal jsem si tento zážitek ujet a stálo to za to. Všechny spoje směřující do Trojměstí zastavují ještě v několika stanicích na území této obrovské aglomerace a zpravidla končí na gdyněském hlavním nádraží. Některé ale pokračují dále podél moře do ještě vzdálenějšího Koszalinu a Kołobrzegu. To už ale přijíždím na gdaňské hlavní nádraží. Genius loci hlavního města Pomořanského vojvodství je patrný hned na první pohled.

## Bohatství přinášel obchod

Gdaňsk byl osídlen v minulosti převážně německým obyvatelstvem. Na počátku minulého století tvořili například v Gdaňsku Němci celých 90 procent obyvatel, zbytek byli Poláci a Kašubové. Až po konci války přišlo do Gdaňsku nové polské obyvatelstvo. Město se do roku 1945 nazývalo německy jako Danzig. Gdaňsk je kulturním centrem Kašubů a sídlí v něm řada nejdůležitějších kašubských institucí. Jeho historie je cítit na každém kroku, i když možná řada turistů netuší, že většina domů v hlavním (Głównem) městě byla postavena podle původních plánů znovu po druhé světové válce. Gdaňsk zažil na sklonku války silné bombardování, které srovnalo většinu města se zemí, proto obnova trvala celá 50. a 60. léta.

Počátek historie Gdaňsku se začal psát v roce 997 a pomořanská knížata si panství nad Gdaňskem udržela do roku 1294. Opravdovou nezávislost získává až v letech 1920 až 1939. Stalo se svobodným městem, kde se dokonce platilo vlastní měnou – gdaňským guldenem. Temná historie Gdaňsku, tehdy Danzigu, nastala v červnu 1939, kdy vzniká Gdaňská domobrana (Heimwehr Danzig) existující v rámci



GDAŃSK

ci fašistické organizace SS. Její jednotky spolu s německými, slovenskými a později i sovětskými silami zahájily 1. září 1939 právě v Gdaňsku invazi do Polska, což znamenalo zahájení druhé světové války. Výsledkem bylo rozdělení polského území mezi Německo, Sovětský svaz, Litvu a Slovensko. Ve válečných letech se gdaňská aglomerace stává součástí nacistické Třetí říše a až od roku 1945 přináležel samostatnému Polsku. Dalším historickým milníkem byl rok 1980, kdy v gdaňských loděnicích vzniklo

odborové hnutí Solidarność pod vedením Lecha Wałęsy – pozdějšího polského prezidenta, které nastartovalo politické změny v celé východní Evropě.

## Vzhůru k Neptunově fontáně

Vydávám se po stopách historie. Využívám služeb příměstského vlaku SKM, který zajíždí na nedávno postavené nádraží Gdańsk Śródmieście. Odtud je to do historické části města slabých pět minut. Brzy mě pohlcuje mo-



# do Trojměstí



Gdynia



Sopot



numentální klid hlavního města. Po chvíli docházím k turistickému „Václaváku“, což je Długa ulica, jejíž název netřeba překládat. Vysoké výstavné domy vypadají, jako by tam stály od nepaměti, skutečnost je ale trochu jiná. Nicméně za šest až sedm desítek let obnovené domy získaly svoji patinu, a tak je lze obdivovat jako architektonické skvosty. Pomalu přicházím na Długi Targ, tedy na náměstí Dlouhý trh, kde mě upoutá nejen budova radnice, ale i Neptunova fontána. Pověst vypráví, že z ní kdysi tekla slavná gdaňská vodka „Goldwasser“ s kousky zlata. Mohu odpřisáhnout, že dnes tam teče bohužel jen obyčejná voda...

Celé této trase se říká od nepaměti Královská cesta, polsky Królewska droga. Název nese na počest polských králů, kteří tudy vjížděli do města. A právě zde si určitě stojí za to poslechnout zvonkohru různých melodií, která se ozývá každou hodinu z monumentální radniční věže. Na konci Královské cesty procházím Zelenou bránou na stejnojmenný most. Právě tady se nachází přístaviště výletních lodí, kde nechybí ani replika staré plachetnice. Na opačném břehu naopak pilně pracují stavbaři a kus po kusu dostavují podél Chmelové ulice ve čtvrti Spichlerze domy v původním stylu. Je až neuvěřitelné, s jakou se péčí místní starají o své město, kde i nová výstavba striktně dodržuje původní ráz Gdaňsku.

Můj naplánovaný čas v bývalém svobodném městě se nachyluje. K hlavnímu nádraží se proplétám změtí ulic, kde mě na jednom místě pobaví dva kontrasty. Naproti české pivnici s pravým plzeňským se nachází polská nálevna. Takových podniků je v Polsku poměrně dost a název je výmluvný a jedno-

duchý – Pijalnia wódki i piwa. Otevřeno mají od devíti ráno do páté ranní a ceny jsou poměrně jednotné a dost nízké. Přes Staré město, kterému vévodí socha slavného polského krále Jana III. Sobieského pomalu docházím k hlavnímu nádraží, kde se nachází dopravní terminál s řadou tramvajových a autobusových linek. Podchodem docházím na nástupiště příměstské rychlodráhy SKM, odkud ve špičkách pracovních dnů vyjždí každých sedm minut vlaky směrem na Sopoty, Gdyni a případně až do Wejherowa. Novinkou jsou motorové spoje SKM vedené jednotkami SA 136, které v pravidelném intervalu zajíždí po obnovené trati až na gdaňské mezinárodní letiště Rebiechowo.

## Rychlodráhou do Sopot a Gdyně

Usedám do jedné z modernizovaných jednotek vlaku SKM. Brzy mijíme slavnou gdaňskou loděnici (Stocznia Gdańska) a po několika zastávkách vlak přijíždí na sopotské nádraží. Vystupuji, protože se chci konečně podívat na otevřené moře. Po celé trase SKM je odsud do Gdaňské zátoky nejbliže. Název města určitě takřka každému evokuje slavný stejnojmenný hudební festival. Od nádraží je to přes historické centrum města ulicí Bohaterów Monte Cassino k molu necelých deset minut. A právě to je opravdovým turistickým trhákem, protože jde o nejdelší molo ze dřeva v Evropě. Osvěžen mořským vzduchem se vracím poklidnou čtvrtí plnou zajímavých vil zpět na nádraží, kde vezmu zavděk rychlíkem společnosti PKP IC, který mě během necelé čtvrt hodiny doveze do cíle výletu – Gdyně.

Jde o dvanácté nejlidnatější polské město. Městská práva získalo až v roce 1926 v souvislosti s výstavbou tamního rozsáhlého přístavu, jemuž z valné části vděčí za svůj rozvoj. Městu vévodí stavby z dvacátých a třicátých let minulého století, a tak turisty lákají spíše rozsáhlé a nádherné písčité pláže nebo velké množství barů a klubů. Gdyně, podobně jako sousední Sopoty, je navíc město zaslíbené milovníkům jazzové a bluesové hudby. Je jak stvořené pro dlouhé procházky po bulvárech táhnoucích se podél pobřeží, kde mezi nejznámější patří Bulwar Nadmorski im. Nowowiejskiego, který navazuje na městskou pláž. Co si ale určitě nenechte ujít, je přístaviště historických lodí, kde jsou dominantami vojenská loď Błyskawica a jachta Dar Pomorza. Navíc čtyřikrát denně vyplouvá na vyjížďky Gdaňskou zátokou historická jachta Dragon. Je to replika a ve skutečnosti jezdí na motorový pohon. A koho zajímá podmořský svět, neměl by na konci mola minout hojně navštěvované gdynské akvárium. To už ale můj výlet končí, nastupuji do trolejbusu a nechávám se dopravit na gdynské hlavní nádraží, odkud jezdí v vlaky na všechny strany. Včetně i jednoho spoje, který míří přes Ostravu a Břeclav až do Vídně...

## ŠOTOINFO

První vlak dojel do Gdaňsku v roce 1852. Dnešní hlavní nádraží Gdaňsk Główny se stavělo v letech 1894 až 1900 ve stylu gdaňské renesance. Bohatě zdobená nádražní budova a věž s hodinami byla postavena z pískovce a cihel. Nádraží bylo slavnostně otevřeno 30. října roku 1900. Po druhé světové válce, kdy byla část budovy zničena ohněm, prošlo velkou rekonstrukcí. Gdaňské hlavní nádraží, podobně jako Sopoty a Gdyně, je spojeno s vnitrozemím dálkovými vnitrostátními spoji, kde nechybí ani Pendolino kategorie EIP. Nádraží Gdynia Główna zahájilo provoz v roce 1894 a až v letech 1923 až 1926 byla postavena nová nádražní budova, která byla za války zničena a na jejím místě vznikla v padesátých letech nová, již navrhl Wacław Tomaszewski. Příměstská železnice na samostatné kolejové síti společnosti PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (SKM) slouží pro spojení mezi městy Gdaňsk, Sopoty, Gdyně a Wejherowo. Mezi Gdaňskem a Gdyní je železniční trať čtyřkolejná.





Příležitostná obálka ke sto letům ČKD Praha z roku 1971. Na známce v hodnotě 30 haléřů je vyobrazen Brejlovec T 478.3.



Příležitostná obálka ke sto letům tratě Košice – Bohumín z roku 1972. Třicetihaléřová známka zobrazuje parní a elektrickou lokomotivu pod Vysokými Tatrami.

Nad jejich používáním se dnes ani už nepozastavujeme a bereme je jako samozřejmost. Byť mají nejlepší léta za sebou, jsou poštovní známky i v době mobilů a e-mailů stále běžnou součástí naší komunikace s úřady či institucemi, ale i mezi lidmi samotnými. Od vydání této první ceny uplynulo více než 170 let, mnohokrát změnila podobu i motivy, ale stále patří k vyhledávaným cílům mnoha sběratelů.

# Železnice v zrcadle poštovních

JAN DVOŘÁK | FOTO: AUTOR

Poštovní známka slouží od nepaměti jako potvrzení o zaplacení poštovního poplatku. Nejčastěji se nalepuje na obálku či pohled, může však také být vytištěna přímo na poštovním dokladu. Poštovní známky nakonec svým významem přesáhly původní určení a postupem času se staly oblíbeným předmětem sbírek a badání řady filatelistů. Důležitou roli v tomto ohledu sehrála i jejich estetická hodnota. Navíc se staly rovněž vhodným prostředkem k připomínce a uctění významných osobností a událostí. Některé exempláře vzácných známek dnes běžně dosahují astronomických cen.

## Rodištěm Anglie

Známka jako taková spatřila světlo světa v Anglii roku 1840. Nicméně vůbec první návrhy podal už roku 1835 Slovinc Lovrenc Košir, příslušné úřady je však odmítly. O dva roky později přišel s podobným nápadem ve Velké Británii James Chalmers. Ani on ale neuspěl. Komplexní poštovní reformu začal prosazovat ve stejné době i venkovský učitel a pozdější generální poštovní mistr Rowland Hill. Svě smělé plány publikoval v článku Postal Reform: it's Importance and Practibility v roce 1837. Tvrdil, že bude vhodnější, aby za doručení zásilky platil odesílatel a nikoli příjemce, jak tomu bylo do té doby. Často se totiž stávalo, že adresát odmítl převzít zásilku, protože za ni jednoduše nechtěl platit. Navrhl rovněž jednotnou cenu za dopis. Argumentoval přitom zejména tím, že se tak sníží náklady státní správy. Poštovně již nebude účtováno jako dosud podle vzdálenosti, což vyžadovalo, že každá zásilka měla individuální záznam v účtech Královské pošty. Hillovy návrhy nakonec v srpnu roku 1839 schválil parlament a Hlavní poštovní úřad spustil službu v roce 1840. To znamenalo prakticky okamžitě radikální snížení poštovního a jeho masové využívání veřejností. Hill byl později jmenován generálním poštovním mistrem.

Na našem území byly známky zavedeny 1. června roku 1850 a první československá známka „Hradčany“ vyšla 18. prosince roku 1918 a vytvořil ji Alfons Mucha. Distribuovaná byla tiskem v mnoha barvách a nominálech.

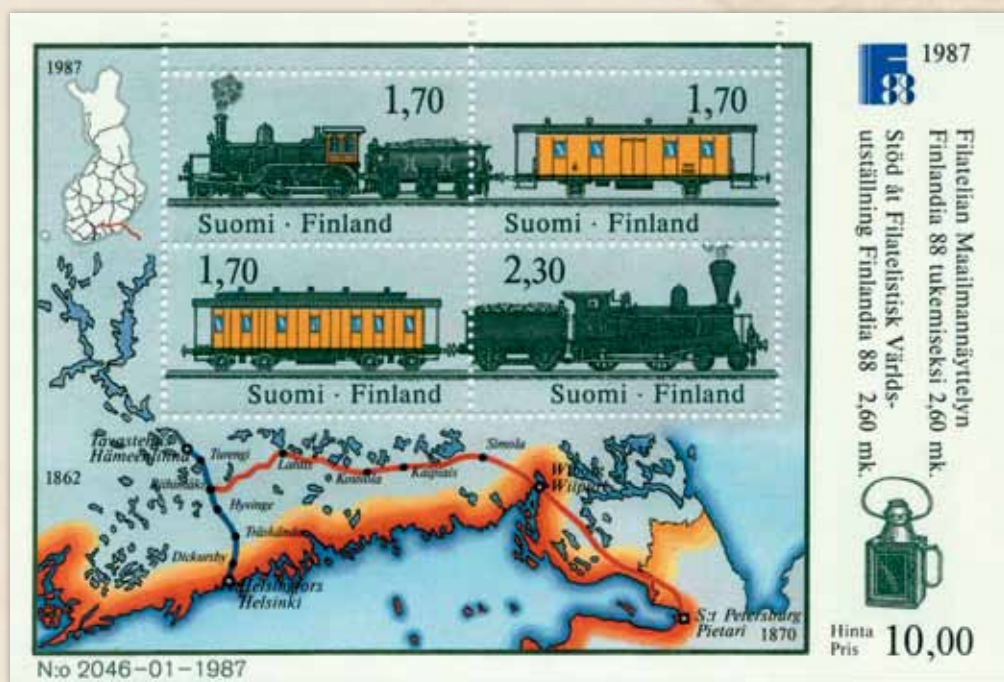
## Filatelistická velmoc ČSR

Filatelie jako zájmový koníček rozšiřuje vědomosti sběratele, který se díky jednotlivým známám zajímá o zeměpis, zoologii, dějepis, techniku, botaniku. Tím se dostáváme ke sběratelství jako takovému, kdy si mnozí filatelisté své sbírky třídí na různé období, sbírají je podle států, nebo podle obrázků. Těmi častou jsou nejčastěji auta, motýli, fotbal, květiny, železnice či lodě.

Jak ve vydávání, tak ve sbírání známek, bylo Československo už od svého vzniku velmocí. Zatímco v jiných zemích byly vydávány

známky všelijak efektní a pestré, u nás se držela tradice pohlížející na tyto malé kousky papíru jako na umělecká díla. Buďme rádi, že tuzemští grafici vytvářejí dodnes známky, které obdivuje celý svět. Mimo jiné o tom svědčí i několikakusové série našich lokomotiv či jiných známek se železniční tematikou. Pro filatelisty a železniční fandky jsou tyto československé známky notoricky známé a tak jako ukázkou železničních poštovních známek představujeme ty méně známé z různých koutů světa.

Víte, že železniční náměty na známkách byly jedněmi z prvních? Není divu, vždyť železnice a pošta byly právě ve 2. polovině 19. století dva symboly spojení mezi lidmi. Známeček s lokomotivami a vůbec se železniční tematikou bylo v celém světě vydáno na tisíce. A kolik je u nás vlastně sběratelů zná-



Aršík čtyř finských známek vydaných roku 1987 připomíná trať z Finska do ruského Petrohradu.



PŘÍLEŽITOSTNÁ POŠTOVNÍ DOPISNICE

ČESKOSLOVENSKO

3 Kčs



Znovuotevření trati Železná Ruda město - Bayerisch Eisenstein



ČESKOSLOVENSKÁ POŠTA

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



PŘÍLEŽITOSTNÁ POŠTOVNÍ DOPISNICE

ČESKOSLOVENSKO

4 Kčs



BRNO 150 LET ŽELEZNIC NA ÚZEMÍ ČESKOSLOVENSKA Vranovice Zaječ BŘECLAV



ČESKOSLOVENSKÁ POŠTA

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

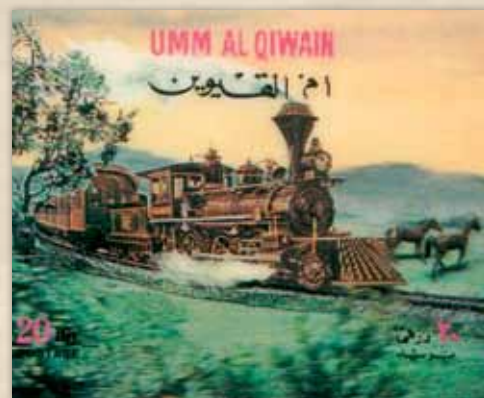


Poštovní dopisnice (označovaný mnohdy též jako „korespondák“), již s předtištěnou známkou v hodnotě 3 Kčs, byla vydána k znovuotevření trati Železná Ruda město - Bayerisch Eisenstein po listopadové revoluci v roce 1989.

Korespondenční lístek z roku 1989 jako příležitostná poštovní dopisnice s předtištěnou známkou v hodnotě 4 Kčs ke 150. výročí zahájení železničního provozu na území ČSSR.

# známek

mek? Ve Svazu českých filatelistů je jich organizováno asi 5 000, ale asi dvakrát tolik jich je neorganizovaných. V polovině 80. let 20. století to bylo téměř 75 tisíc organizovaných filatelistů a k tomu 11 tisíc dětských kroužků. Tato čísla už jsou minulostí, neboť po listopadové revoluci v roce 1989 se lidem otevřely jiné možnosti a to i ohledně zábravy. Přesto jsou naši filatelisté plni optimismu, vřdyt už od roku 1938 pořádají velké výstavy pod označením PRAGA a jejich vrcholem byla světová výstava PRAGA 1988. Další se chystá na rok 2018, kde by měla být k vidění přehlídka nádherných známek, které vznikly v této zemi. Nenechte si ji ujít, určitě budou k vidění lokomotivy s názvy Zbraslav, Kladno, Kremák, Papoušek, Ajax, Karlštejn, Albatros, Čmelák, a to na malých papírech s vroubkovaným lemem.



Tyto dvě plastické poštovní známky s železniční tematikou vydal kdysi Umm al-Qiwaïn, dnes emirát ve Spojených arabských emirátech. Známky vystavoval tento emirát údajně v letech 1964-1972. Emise byly zoubkované i nezoubkované a často s nízkými náklady. Celkové množství vydaných známek se udává v počtu 600 kusů.



Čtyři známky ze Slovenska z tzv. „temného“ období našich východních sousedů. Pocházejí z válečného roku 1943 k otevření tratě Kapušany - Vranov - Strážske, kam se toho roku začalo z Prešova vlaky jezdit 5. září.



V roce 1964 vydala malá evropská země San Marino na poštovní známce lokomotivu Puffing Billy z roku 1813. Na kresbě je zachycen i člověk, který z malého tendru hází lopatou uhlí do ohniště parní lokomotivy.



Od začátku 21. století ubývá používání poštovních známek a většinou se používají strojové známkořače, kterými na poštách přejedou dopisnice. Na snímku jedna z možností jak může vypadat beznámkově psaní.



Dnes již historická známka samostatného Západního Berlína z roku 1971 představuje vozidlo S-bahny (městské dráhy) z roku 1932. Jde o typ řady ET 165, který na známce jede do předválečného Potsdamu, což lze přečíst na směrovce.



Vůz 2. třídy koněspřežné železnice České Budějovice - Linec, první koňské železnice na evropském kontinentu. Známa byla vydána k 140. výročí této dráhy v roce 1968 a spolu s vozidlem je na ní zachycena i tehdejší budova budějovické stanice.





POŠTA



### Při pádu jsem se ve vlaku poranila, paní průvodčí mě pohotově ošetřila

Dne 7. října 2017 jsem jela ze stanice Střelice dolní osobním vlakem 4407 odjezd v 10:48 h, kde jsem upadla. Paní průvodčí mi ihned ochotně všechny oděrky, které jsem si pádem způsobila, ošetřila a vydezinfikovala. Byla velice milá, ochotná a příjemná. Její laskavost mě naladila na dobrou notu. Když viděla, že jsem celou událostí vystresovaná, snažila se mi co nejvíce pomoci. Chtěla bych jí proto moc poděkovat.

ZORA SÁNKOVÁ

Pozn. red.: Vlak Os 4407 doprovázela vlakvedoucí RP ZAP Brno, SVČ Brno hl. n. Šárka Tapšíková.

### Průvodčí zpřijemnil cestu našim dětem, patří mu za to velký dík

Ráda bych se s vámi podělila o zážitek z vlaku Českých drah. V pátek 13. října jsem jela se svými dvěma dětmi trasu Brno-Pardubice vlakem rj 74 Franz Schubert, a i když byl tento spoj přeplněný, tak i přesto udělal pan průvodčí, který měl zrovna službu, maximum, aby dětem cestu zpřijemnil. Přinesl jim například omalovánky, pastelky či vodu. Tímto bych moc chtěla panu průvodčímu poděkovat.

STANISLAVA OPPLOVA

Pozn. red.: Vlak rj 74 dne 13. 10. 2017 doprovázeli zaměstnanci RP ZAP Brno, SVČ Břeclav vedoucí stevard Marek Michalica a stevard Tomáš Šácha.

### Potěšil mě materiál v Železničáři o vývoji pantografových jednotek

Se zájmem jsem si v posledním čísle Železničáře přečetl rozsáhlý materiál o vzniku a vývoji elektrických jednotek – pantáků – na území bývalého Československa. O tom, že takové vlaky bude naše železnice potřebovat, nepochyboval v té době asi nikdo. Nemluvě o tom, že elektrické jednotky mají oproti vlakům taženým lokomotivou celou řadu výhod. Jednou z nich je například možnost okamžité změny směru jízdy. Bohužel, jak to bylo za minulého režimu obvyklé, nebyl vznik těchto souprav vůbec jednoduchý. A to hlavně přičiněním našich úřadů. Už práce na přípravě střídavé verze vlaků, složené ze tří vozů, znamenaly naprostý diletantismus a nerozhodnost tehdejšího ministerstva dopravy. To neustále přicházelo s upřesňujícími požadavky, jež výrobu značně zbrzdily. Ať už to bylo navýšení maximální rychlosti jednotek, dimenzování elektrické výzbroje nebo prodloužení zavazadlového prostoru. Je proto s podivem, že nakonec tyto jednotky vůbec vznikly a vyrazily na trať. A je velická škoda, že navzdory pokračujícímu vývoji sešlo z jejich další sériové výroby. Díky za skvělý článek, který vše podstatné okolo vzniku těchto strojů podrobně shrnuje.

JÍŘÍ DRMOLA

### Z Berlína do Vídně vlakem? Kolem Česka je to rychlejší

Němci názorně ukázali Česku, jaká kouzla s cestováním svede rychlá železnice. Od 10. prosince bude pro pasažéry jedoucí z Berlína do Vídně časově úspornější vynechat naši zemi a jet přes Norimberk. Přestože bude jejich trasa zhruba o 200 kilometrů delší, v cíli budou nově až o 30 minut rychlejší, než kdyby přestupovali na vlak v Praze. Česko tak může kvůli pomalé železnici v budoucnu přivítat o řadu cestujících a třeba také investic. Důvod je jednoduchý. Tuto trasu zrychlí s novými jízdničními řádů více než stokilometrový upravený úsek mezi Erfurtem a Norimberkem, kde budou soupravy svištět rychlostí až 300 kilometrů v hodině. Právě tyto moderní koleje zkrátí čas cesty do Vídně přes německé území více než o dvě hodiny. Pro srovnání: v Česku je maximum nastaveno na 160 km/h, ale tímto tempem mohou vlaky uhánět jen někde. Vysokorychlostní tratě vzniknou na našem území nejdříve kolem roku 2030. Z Berlína přes Prahu do Vídně nyní trvá nejrychlejší cesta 8 hodin a 45 minut. Navíc jde o spoj, u něhož je třeba ještě přestoupit v Břeclavi, přičemž v blízké budoucnosti se na tom těžko něco změní. V současné době je nejdále příprava tras Praha–Drážďany a Brno–Břeclav, obě se však stále nacházejí ve fázi studií. U první jmenované – kterou bude zdobit unikátní tunel pod Krušnými horami – je důležité, že ji spolková vláda přeřadila do kategorie staveb s vysokou prioritou.

LN 20. 10. 2017



Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz).

### České dráhy za tři čtvrtletí přepravily 131 milionů cestujících

Českým drahám za tři čtvrtletí letošního roku stoupl počet cestujících meziročně o dva miliony. Za devět měsíců společnost přepravila 131 milionů pasažérů. V tiskové zprávě to uvedl národní dopravce. Společnost na růst počtu pasažérů reagovala posílením dálkových linek z Prahy do Brna, na Slovácko a na Ostravsko. „Za pozornost stojí i nárůst počtu přepravených handicapovaných zákazníků. Přes náš rezerváční systém jich s námi za tři čtvrtletí cestovalo bezmála 5000, tedy o zhruba dvě stovky víc. To je pětiprocentní meziroční nárůst,“ uvedl člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. V tomto počtu ale nejsou započítáni cestující, kteří využijí k přepravě bezbariérová vozidla a kteří si tak nemusí dopředu objednávat asistenci železničního personálu. Počet pasažérů na železnici roste dlouhodobě. Letos v pololetí hlásily ČD meziroční růst pasažérů o 1,3 milionu na 86,9 milionu. Loni dopravce zvýšil počet cestujících o 1,8 milionu na 171,5 milionu. Nárůst počtu cestujících a s ním spojené zvýšení tržeb se projevil na zlepšení hospodaření firmy v letošním prvním pololetí. Společnosti meziročně vyrostl zisk o 127 milionů na 537 milionů korun.

ČTK, HN 25. 10. 2017

### Železniční tunel za miliardu je opět ve hře

Ještě na jaře to vypadalo, že plánovaný nejdelší železniční tunel v Česku u Chotýčan nebude. Nový výpočet však ukazuje, že se vyplatí. Brzy začne modernizace u Sudoměřic. Je to zásadní stavební akce. Díky ní budou moci vlaky v budoucnu jezdit na celé trase z Prahy do Českých Budějovic a zpět rychlostí až 160 kilometrů v hodině. A trasu zvládnou za 90 minut. Chotýčanský tunel na Českobudějovicku může už za několik týdnů opět dostat zelenou. Jeho vybudování má stát několik miliard korun. Zástupci SŽDC potvrdili, že tunel, který je součástí IV. železničního koridoru, je nyní opět ve hře. Původně se uvažovalo o vedení v nové trase po povrchu. „Všechny posuzované varianty jsou ekonomicky efektivní. Až aktualizaci studie proveditelnosti uzavřeme a projednáme, bude finální rozhodnutí záviset na centrální komisi ministerstva dopravy. Nyní mohu z pohledu SŽDC říci, že i dvoukolejná tunelová varianta ekonomicky vychází. Byla by samozřejmě i dopravně nejrychlejší,“ řekl Jan Kfemen z odboru strategie SŽDC. Generální ředitel SŽDC Pavel Surý zdůraznil, že modernizace úseku Nemanice – Ševětín, jejíž součástí je i Chotýčanský tunel, je nákladná. Odhad je kolem jedenácti miliard korun.

MFDnes 24. 10. 2017

### Příměstské vlaky ČD bude opravovat dceřiná společnost DPOV

Příměstské vlaky Českých drah bude opravovat dceřiná firma dopravce, přerovský opravárenský závod DPOV. Celková hodnota rámcové smlouvy na opravy dvou typů elektrických vlaků činí 513 milionů korun. České dráhy společnosti zadávají zakázky na opravy železniční techniky v poslední době stále častěji. Nejznámější je rekonstrukce interiéru Pendolin. „DPOV získala zakázku v soutěži, které se zúčastnily čtyři společnosti včetně jednoho slovenského uchazeče,“ uvedl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. DPOV bude na základě kontraktu opravovat příměstské vlaky řady 471, které jsou známé pod označením City-Elefant, nebo lidově ešus. Těch ČD v současnosti provozují celkem 83 souprav. Druhým typem jsou starší příměstské stroje řady 460, které vyráběla ve druhé polovině 70. let vagónka ve Studénce a kterých má dopravce ve vozovém parku 19. DPOV by se podle Štáhlavského měly do budoucna starat o všechna tato vozidla, zakázka je nicméně uzavřena ve formě rámcové smlouvy. Dopravce tak může služby čerpat podle aktuálních potřeb. Záleží tak na tom, kdy bude podle ujetí přesného počtu kilometrů konkrétní vlak vyžadovat provedení výzovových, nebo náročnějších hlavních oprav.

ČTK 25. 10. 2017

### Lidé se budou prohánět v kapslích rychlostí 1 200 km možná už za tři roky

Dopravní systém hyperloop, v podstatě trubka s kapslemi, v níž by se lidé mohli přepravovat rychlostí až 1200 kilometrů za hodinu, bude v komerčním provozu už mezi lety 2020 a 2022. „Není zatím jisté, kde první projekt uskutečníme, ale je jisté, že to bude už za tři až pět let,“ řekl provozní ředitel Hyperloop Transportation Technologies (HTT) Andres De León. Model je firma schopna postavit prakticky okamžitě, nyní se řeší spíše regulace. „V současnosti je to otázka zajištění komerční životaschopnosti v různých teritoriích a pro různé způsoby využití,“ prohlásil. Firma totiž trubkami, kde by se v podtlakovém prostředí pohybovaly kapsle téměř rychlostí zvuku, chce přepravovat nejen lidi, ale i zboží. Výhodou systému jsou podle Léona nízké investiční i provozní náklady ve srovnání s výstavbou vysokorychlostních tratí. Systém má využívat energii ze solárních panelů umístěných nad trubkou a k nabíjení baterií energii získanou při brzdění. Kapsle, které pojmu 28 až 40 cestujících, by mohly vyrážet v intervalu 40 sekund po sobě. Teoreticky tak kapacita hyperloopu z jednoho bodu do druhého činí přes 160 tisíc lidí denně.

Právo 18. 10. 2017



## Pobytové zájezdy **ZIMA 2017/2018**

již v prodeji

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

Průběžně zveřejňujeme nabídku na léto 2018.

Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)  
nebo tel. 972 243 051-55.

NABÍDKA ČD TRAVEL



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

## Evropská železnice 21. století

Rychlá železnice, kvalitní dopravní obslužnost, plány a realita.

Velký sál paláce Žofín, 21. listopadu 2017 od 13:00 hod.

Na 216. Žofínském fóru vystoupí a zodpoví dotazy: **Tomáš Čoček**, 1.náměstek ministra dopravy, **Libor Lochman**, výkonný ředitel Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností (CER), **Pavel Surý**, generální ředitel SŽDC, **Pavel Krtek**, předseda představenstva a generální ředitel České dráhy a.s., **Pavel Kodym**, předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, **Jiří Kolář**, ředitel Drážního úřadu, **František Bureš** generální ředitel Výzkumného ústavu železničního

V rámci diskuse vystoupí vrcholoví manažeři významných železničních dodavatelských a dopravních společností a další hosté.

Přihlášky a více info na [www.zofin.cz](http://www.zofin.cz)





Foto: Majklín Stancár

### Parní vlaky k oslavám 150 let trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa

11. LISTOPADU 2017

V rámci oslav 150 let od zahájení provozu na trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa se v sobotu 11. listopadu uskuteční nostalgické jízdy parních vlaků a kulturní program ve stanicích Česká Lípa hl. n., Nový Bor a Doksy. Svězt se můžete historickým vlaky vedenými parními lokomotivami Kafemlejnek a Šlechtična. Na nádraží v České Lípě, Novém Boru i v Doksech budou k vidění výstavy o historii a zajímavostech trati. V České Lípě si mohou zájemci prohlédnout také historické lokomotivy a vozy z Lužné u Rakovníka nebo absolvovat prohlídku dispečerského pracoviště SŽDC. Trať z Bakova nad Jizerou do České Lípy byla otevřena 14. 11. 1867. O propagaci této dráhy se postaral především rakousko-uherský excisář Ferdinand I. Dobrotivý, který trať využíval k cestám na zámek Zákupy. Více informací o oslavách včetně jízdních řádů parních vlaků najdete na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

Nejbližší železniční stanice: Česká Lípa hl. n./Doksy/Nový Bor ad.



Foto: Nadace Partnerství

11. A 12. LISTOPADU 2017

### Na svatomartinský Festival otevřených sklepů

Druhý víkend v listopadu se koná Festival otevřených sklepů – Sv. Martin v Mikulovsku. Přijďte 11. nebo 12. listopadu degustovat produkci 31 vinařů z pěti obcí! Více než tři sta vín a spoustu krajových specialit můžete okošťovat v Sedleci, Mikulově, Bavorech, Perné a Dolních Dunajovicích. Mezi obcemi vás po dobu festivalu přepraví bezplatná kyvadlová doprava. Centrální registrační místo festivalu najdete v gymnáziu v Mikulově v Komenského ul. č. 7 (otevřeno v sobotu od 8 do 15 hod., v neděli od 10 do 12 hod.). Pokud přijedete vlakem, získáte po předložení jízdenky Českých drah slevu 20 procent z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka ČD musí mít cílovou stanicí Mikulov na Moravě s platností 10., 11. nebo 12. listopadu 2017. Tyto vstupenky se slevou je nutné předem rezervovat na [petra.weberova@nap.cz](mailto:petra.weberova@nap.cz). Aktuální informace o festivalu najdete na [www.otevrenesklepy.cz](http://www.otevrenesklepy.cz).

Nejbližší železniční stanice: Mikulov na Moravě



Foto: KŽM Hradec Králové

OD 10. DO 19. LISTOPADU 2017

### Do Hradce Králové na Výstavu modelů železnic

Rádi se díváte na miniaturní svět železnice a obdivujete um modelářů? Pak si nenechte ujít tradiční podzimní Výstavu modelů železnic Klubu železničních modelářů z Hradce Králové, kterou si můžete prohlédnout od 10. do 19. listopadu na královéhradeckém hlavním nádraží (ve všední dny od 14 do 18 h, o víkendech a ve státní svátek od 9 do 18 h). K vidění bude mj. velké klubové kolejiště velikosti TT, které bylo úspěšně vystavované na modelářském veletrhu Modell Hobby Spiel Leipzig v Německu. Toto kolejiště je koncipováno jako hlavní dvoukolejná trať s odbočující lokálkou, vlečkami a depem. Lokomotivní i vozový park je rozsáhlý – od parního vlaku taženého lokomotivou ř. 354.1 přes rychlík Ostravan v čele se Sergejem až po vlak vedený moderní lokomotivou Herkules. Vystaveno bude také kolejiště velikosti Ho na téma americký Středozápad, na němž se koleje klikatí skalnatou krajinou.

Nejbližší železniční stanice: Hradec Králové hl. n.



Foto: Česká hračka, s. r. o.

17. A 18. LISTOPADU 2017

### Navštivte prodejní výstavu dětských hraček!

Pokud máte doma hravé dítě a přemýšlíte, co mu letos nadělit pod stromeček, přijďte se inspirovat na prodejní výstavu Vyrobeno v Czechii – v České republice. Její pátý ročník se uskuteční 17. a 18. listopadu v Praze – v prostorách menzy koleje Jednota v Opletalově ulici č. 38 v těsné blízkosti Masarykova nádraží a nedaleko hlavního nádraží. Na akci, která je organizována portálem Česká hračka, najdete jak kvalitní generacemi prověřené hračky, tak i produkty nových výrobců či výrobky zhotovené s pomocí nejmodernějších technologií. Nebude chybět legendární traktor na klíček, který letos slaví 60. výročí, Igráček se všemi svými novinkami či tradiční plastové hračky do vody. Děti se mohou těšit na tvořivé dílny a herny, v nichž si lze hračky vyzkoušet. Připravena bude také nabídka kvalitního občerstvení a zajímavý doprovodný program. Další informace na [www.ceska-hracka.cz](http://www.ceska-hracka.cz).

Nejbližší železniční stanice: Praha Masarykovo nádr./Praha hl. n.