

Železničář

1. LISTOPADU 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



22

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku se v září stal **Radek Dvořák**. Již během působení na úseku osobní dopravy zpracovával finanční plán za dálkovou dopravu, sestavoval strategii obnovy železničních kolejových vozidel.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

V Jízdním řádu 2019 nahradí na mnoha tratích **jednotné pojmenování linek** dosavadní rozdílné názvy jednotlivých spojů. Cestujícím to usnadní orientaci při vyhledávání spojení v jízdních řádech.

11–14 TÉMA

Stejně jako naši Břejlovci slaví letos 50. narozeniny **německá řada 218**. Patří do velké rodiny lokomotiv označovaných jako V 160, pod níž se skrývá celá vývojová série velkých traťových strojů.

15 PROVOZ A TECHNIKA

Místo půlhodiny jen 15 minut. To čeká cestující z **Uničova do Olomouce** na přelomu let 2022–23. Chystaná modernizace trati Olomouc – Šternberk – Uničov – Šumperk má už konkrétní podobu.

18–19 CESTOPIS

Spatřit jednu z krás západních Čech téměř bez vody? Nyní je to možné. Za nebyvale nízkou úrovní hladiny na **Hracholuskách** stojí rekonstrukce viaduktu na lokálce z Pňovan do Bezdužic.

ZAČÍNÁJÍ PROLONGACE

K prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod Českých drah pro JR 2018/19 je stanoveno období od 1. 11. do 8. 12. 2018. Podmínky prolongací včetně samotných částek pro příští rok zůstávají stejné. Více informací naleznete v listopadovém vydání interního bulletinu *Železničář Zpravodaj*.

VOLBY DO DOZORČÍ RADY ČESKÝCH DRAH

Představenstvo Českých drah rozhodlo na svém zasedání dne 24. září 2018 o termínu konání voleb členů Dozorčí rady Českých drah, volených zaměstnanci ČD. Volby členů Dozorčí rady Českých drah volených zaměstnanci ČD se uskuteční ve dnech 13.–15. listopadu 2018. Volební řád je umístěn v databázi předpisů IS NORMIS. Volit zástupce v Dozorčí radě mohou všichni zaměstnanci, nejen ti, kteří jsou organizováni v některé z odborových organizací. Dozorčí rada má v Českých drahách rozhodující slovo při uzavírání významných smluv a odvolává a volí představenstvo firmy včetně jejího předsedy.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Babí léto v Saském Švýcarsku pod taktovkou českých Vectronů



Začátek SŽDC jako samostatné organizace se datuje k 1. lednu 2003. Od té doby prošla kompletní transformací.

Správa tuzemské železnice pod taktovkou SŽDC

Petr Slonek | foto: Michal Málek, Tomáš Drvota

Už 15 let letos v lednu uplynulo od chvíle, kdy na základě zákona č. 77/2002 Sb. vznikla vedle dopravce České dráhy a.s. státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Jejím základním úkolem je naplňovat funkci vlastníka a provozovatele celostátní i regionální dráhy ve vlastnictví státu. Zodpovídá za provozuschopnost železnice, její modernizaci a rozvoj.

SŽDC také přijímá žádosti dopravců, kteří chtějí na státních dráhách provozovat dopravu. Jednu trať může užívat více společností a SŽDC jim přiděluje kapacitu dopravní cesty. Dopravce hradí správcí infrastruktury poplatky za užívání dráhy. Maximální výše této sumy je stanovena cenovým výměrem Ministerstva financí ČR.

Začátek SŽDC jako samostatné organizace se datuje k 1. lednu 2003. Od té doby prošla organizace řadou změn. Do 30. 6. 2008 SŽDC objednávala u dalších společností provozování státních drah. Provozovatelem většiny ze zhruba 9 500 km státních drah v ČR byly České dráhy.

ČD a SŽDC uzavřely smlouvu, na jejímž základě národní dopravce zajišťoval i údržbu drah.

Počátkem prosince 2004 vláda Mirka Topolánka rozhodla, že od 1. dubna 2008 má být funkce provozovatele dráhy pro celostátní dráhu i regionální dráhy vlastněné státem převedena z Českých drah právě na SŽDC. To se také stalo a k 1. červenci 2008 se některé činnosti z ČD přesunuly na SŽDC. Šlo například o údržbu tratí či vydávání jízdního řádu. Tím se rovněž vylepšily rovné konkurenční podmínky pro všechny dopravce. Oficiálně se stala SŽDC provozovatelem dráhy, samotné řízení provozu výpravčími a dispečery však zatím zůstalo v rukou ČD.

V prosinci 2010 se vláda Petra Nečase rozhodla oddělit i řízení provozu a infrastrukturu od Českých drah. A tak 9 480 zaměstnanců řízení provozu přešlo v září 2011 z Českých drah pod SŽDC. Týkalo se to výpravčích, signalistů, hradlařů, hláskářů či závorářů. Od 1. září 2011 bylo u SŽDC zaměstnáno celkem 18 041 lidí.

Začátkem roku 2012 se začala připravovat smlouva o majetkovém vyrovnání s ČD a zvažovala se i možnost, že by SŽDC měla převzít staniční budovy. K tomu ale došlo až o čtyři roky později. První etapa zahrnovala prodej budov a pozemků pod nimi, druhá fáze se bude týkat převodu pozemků pod kolejí. V současnosti se připravuje. ○



Vážení čtenáři,

s blížící se změnou jízdního řádu jistě řadu z vás napadne, jak a na kterých tratích dojde ke kvalitativní změně nasazovaného vozového parku, zda se Českým drahám podaří vyřešit kapacitní problémy vlaků na vybraných linkách či zda se podaří zvýšit jistotu v případě cestování s přestupem. Stejně tak si mnozí v této souvislosti položí otázku, zda bude následující jízdní řád poznamenán stejně rozsáhlou výlukovou činností jako ten stávající.

Odpověď není úplně jednoduchá, neboť ne vše může ovlivnit pouze dopravce – nasazení dalších rekonstruovaných vozů bude znamenat kvalitativní posun vozby na vybraných linkách a současně přispěje ke zvýšení kapacity vybraných spojů. Zvýšení spolehlivosti jízdního řádu, a tím bezpečnost plánovaných přestupů bez výrazného přispění provozovatele dráhy zajistit nelze. Není bez zajímavosti, že spolehlivost jízdního řádu vlaků ČD z pohledu zavinění dopravce dlouhodobě osciluje kolem 98 %, podíl závad na odchytkách od plánovaného jízdního řádu nepřesahuje 15 %, výrazně vyšší podíl připadá na provozovatele dráhy a nejvyšší míra zavinění na zpoždění či odřeknutí vlaků (téměř polovina) leží mimo dopravce i provozovatele dráhy, jedná se o takzvaný „třetí vliv“. Zpoždění, která jsou důsledkem tohoto „třetího vlivu“, ani dopravce, ani provozovatel dráhy výrazně ovlivnit nemůže, mohou však snížit závy ve vlastní odpovědnosti.

Jednou z velkých bolestí s dopadem do včasnosti jízdního řádu není jen samotná výluková činnost, která vždy znamená omezení kapacity, zpoždění vyvolaná přestupem mezi vlakem a prostředky náhradní dopravy či svedením dopravy do jednokolejného provozu. Tento dopad se násobí, pokud na trati postižené výlukou se současně vyskytují úseky s výrazně sníženou rychlostí. Kumulace těchto dvou faktorů pak ve většině případů znehodnocuje předem zpracovaná opatření ke zvládnutí výluky a relevantnost informací, kterých se cestujícím v souvislosti s výlukou dostává. Největší problémy působí kumulace uvedených faktorů v systému příměstské dopravy při hustém intervalu. Právě do odstranění pomalých jízd byla v obvodu Středočeského kraje upřena největší pozornost.

S poděkováním vám, našim cestujícím, za velkou trpělivost s řadou plánovaných i nepředpokládaných výluk na páteřních tratích pražské příměstské dopravy přeji, aby i přes značný rozsah omezení, která nás v dané oblasti nejen v následujícím jízdním řádu čekají, bylo negativních zkušeností při cestování co možná nejméně. Je však nutno říci, že jsou to výluky vyvolané snahou provozovatele dráhy v pražské aglomeraci, respektive Středočeském kraji, odstranit maximum existujících pomalých jízd tak, aby byl předpoklad stability přijímaných opatření při jednotlivých výlukách. Takto bylo dosud odstraněno již více než 35 tisíc kilometrů pomalých jízd, z toho téměř 12 tisíc kilometrů představuje odstranění pomalých jízd vyvolaných defektoskopickými vadami kolejnic.

Milníky drážní historie Č(S)D

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



Lud'ka Hnušíková

ředitelka kanceláře náměstka GR ČD pro obchod

Výročí vzniku republiky propaguje i lokomotiva ČD

Stoleté výročí vzniku našeho samostatného státu si připomínají i České dráhy. Při příležitosti oslav uvedly do neobvyklého designu lokomotivu 380.004. Stroj, který okrášlil polep státní vlajky, bude Českou republiku propagovat i na mezinárodních linkách. Spolu se zástupcem agentury CzechTourism lokomotivu ve čtvrtek 25. listopadu pokřtil na pražském hlavním nádraží Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. Ve stejnou dobu se navíc na čtyři dny otevřely ve vládním salonku pražského hlavního nádraží dvě výstavy s názvy 100 let republiky a Železnice a Masaryk a železnice. Michal Štěpán na místě zároveň připomněl, že České dráhy jsou nástupcem Československých státních drah, které vznikly ve stejný okamžik jako naše republika a dnes jsou stále hrdým národním dopravcem. Ačkoli oslavy vyvrcholily 28. října, České dráhy ještě na prosinec připravují rekonstrukci návratu prezidenta T. G. Masaryka z exilu zpět do vlasti (informovali jsme podrobně v minulém vydání Železničáře).

(hol)



Do Solnice v budoucnu elektricky

Významná průmyslová zóna v oblasti východočeské Solnice, kde se nachází automobilka Auto Škoda Kvasiny, dostane během nejbližších několika let nejen vylepšenou železniční trať, ale dočká se i elektrizace. V současné době na trati z odbočné stanice Častolovice do Rychnova nad Kněžnou, potažmo Solnice jezdí motorové jednotky RegioNova, popřípadě motorové vozy Stadler řady 841, nákladní ucelené vlaky vozí diesellové stroje. Samotná stanice Solnice nedispонуje potřebným prostorem k rozšíření kolejí, proto pro nákladní vlaky vznikne v blízkosti nová stanice Lipovka, kde se budou moci křížovat soupravy až o délce 650 metrů. Je to z toho důvodu, aby se nemusely ucelené autovlaky dělit, tak jako to je dnes, v Týništi nad Orlicí. Současně se plánuje dráhu z Týniště nad Orlicí přes Častolovice do Solnice zelektrizovat, čímž odpadnou zdlouhavé přepravy u nákladních vlaků, a současně bude moci zavést například přímé elektrické regionální vlaky z Hradce Králové do Rychnova nad Kněžnou, respektive Solnice.

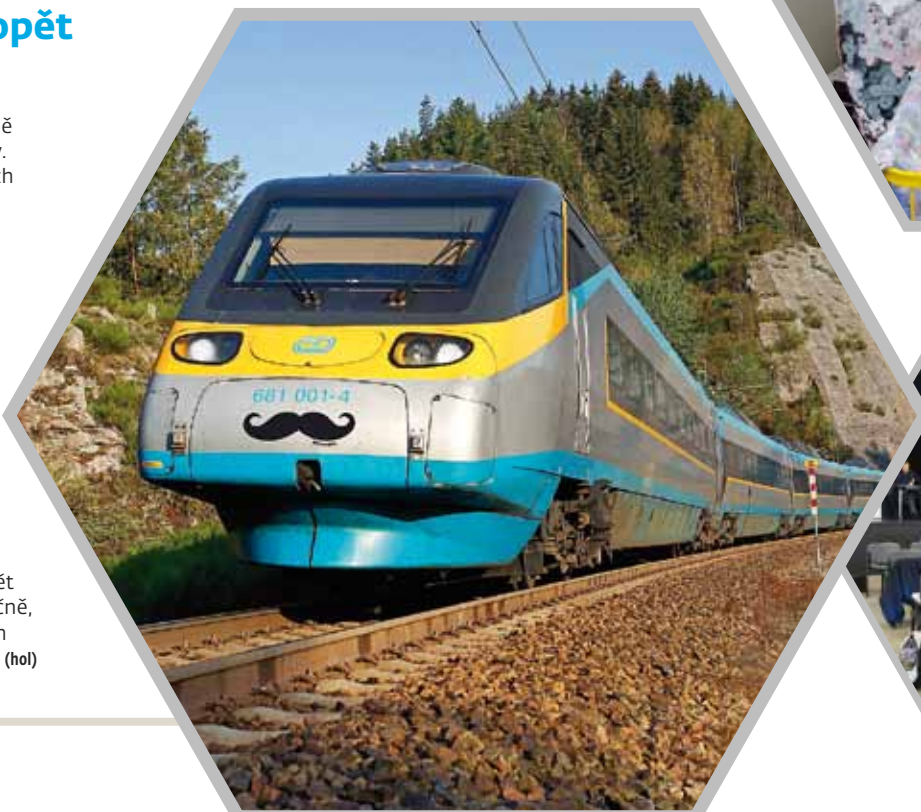
(mah)



Pendolino s knírkem opět podpoří Movember

Do každoročně konané charitativní kampaně Movember se letos opět zapojí i České dráhy. Účelem listopadové akce je získání finančních prostředků a zároveň zvyšování povědomí o zdraví mužů, respektive prevence typicky mužského onemocnění, kterým je rakovina prostaty nebo varlat. Pokud se muž hodlá do kampaně zapojit, musí si v listopadu nechat narůst knírek. A knírek ve formě velké samolepky se objeví i na čelech šestice jednotek Pendolino. Kromě toho 23. listopadu budou na spoji IC/SC 505 Pendolino mířícím z Plzně na Ostravsko osloveni cestující, zda nechtějí přispět právě na projekt Movember. Za odměnu dostanou speciální odznáček. Do Movemberu se mohou dobrovolně stejně jako loni zapojit rovněž zaměstnanci Českých drah, stát se zároveň členy týmu Drážňáci a přispět na projekt libovolnou částkou nebo netradičně, pohybem. Jak na to, se dočtete na webových stránkách <https://cz.movember.com>.

(hol)



Cestujících přibýlo, do září jich ČD přepravily téměř 134 milionů

Za tři čtvrtletí letošního roku národní dopravce přepravil 133,7 milionu osob. Příklon cestujících k železniční dopravě, který trvá již několik let, tak pokračuje i nadále. Další zvýšení počtu zákazníků pak České dráhy zaznamenaly v září, kdy začaly platit nové státní slevy pro děti, studenty a seniory nad 65 let. Jak uvedl náměstek generálního ředitele pro obchod a člen představenstva ČD Michal Štěpán, jen během září vlakem Českých drah cestovalo přes 15,5 milionu lidí. To je o zhruba dvě procenta víc než loni. Na číslech se odrážejí i nové slevy, které lidem od 1. září poskytuje stát. Až 40% zákazníků, kteří vlakem národního dopravce v září cestovali, totiž využilo právě tyto státní slevy. A právě rostoucí počet cestujících v 1. pololetí společně s dalším nárůstem zákazníků v září vedl k trvalému posílení dálkových vlaků hlavně mezi Prahou a Moravou. Postupně od poloviny září ČD prodloužily nejvytíženější vlaky o další vozy na linkách Ex 1 a Ex 2 z Prahy na Ostravsko a na Valašsko a od poloviny října také na lince R 18 Praha – Luhačovice. (red)

Více o státních slevách a posilách najdete na straně 9.



Novorozence v Třebíči hlídají monitory dechu

Nadace Křížovatka předala ve čtvrtek 18. října osmadvacet monitorů dechu Babysense v celkové hodnotě 56 tisíc korun na novorozenecké oddělení trebičské nemocnice. Právě tam převzala cenné přístroje z rukou dárců primářka novorozeneckého oddělení MUDr. Alena Holubová. Přístroje byly zakoupeny z finančních darů, které poskytla řada společností, mezi něž patří i společnost České dráhy. Za národního dopravce předala v trebičské nemocnici monitory ředitelka Regionálního obchodního centra (ROC) Českých drah Lenka Horáková, která zdůraznila roli společenské odpovědnosti národního dopravce. Jak informovala šéfka Nadace Křížovatka Štěpánka Pokorníková, hlavní činností Nadace Křížovatka je zprostředkování monitorů dechu pro miminka mezi dárci a nemocnicemi. Nadace oslovuje firmy, instituce či společnosti a díky jejich finanční podpoře zajišťuje postupné obnovování těchto citlivých přístrojů v nemocnicích v celé České republice. (mah)

Ministerstvo dopravy chce dát dopravcům větší roli

Konferenci o vztahu dopravce a objednatele v objednané dopravě hostil v půlce října Broumovský klášter. Podle Jana Hrabáčka z Českých drah byla hlavním motivem samotné akce především míra zapojení dopravce a objednatele například v oblasti vozidel, služeb či koncepce nabídky v rámci objednané dopravy. Zástupci dopravců a objednatelů z České republiky, Francie, Rakouska a Německa prezentovali své pohledy na věc přednáškami a na zhruba hodinové panelové diskusi. Zatímco regionální objednatelé spíše akcentovali snahu výrazněji ovlivňovat proces systému objednané dopravy, objednatel dálkové dopravy si umí představit daleko větší míru autonomie dopravce v rámci dálkových spojů. Již 9. ročník pořádaly v letošním roce České dráhy, Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice, QRail a Královéhradecký kraj. (red)



Střednědobý finanční a investiční plán je výzvou

V polovině září byl Dozorčí radou ČD na post náměstka generálního ředitele pro ekonomiku zvolen Radek Dvořák. Již během svého působení na úseku osobní dopravy zpracovával a koordinoval finanční plán za dálkovou dopravu, sestavoval strategii obnovy železničních kolejových vozidel a podílel se na obhajobě obchodního modelu pro ratingovou agenturu. Velmi dobře proto zná ekonomické možnosti firmy, strategické obchodní priority i požadavky objednavatelů.

Josef Holec | Foto: Michal Málek

Jak jste se aklimatizoval do pozice náměstka generálního ředitele pro ekonomiku?

Na aklimatizaci v podstatě nebyl prostor. Změna mého působení na ČD přišla přesně v období, které žádá především akci. První měsíc tedy byl ve znamení zpřesňování a korekcí očekávaného výsledku hospodaření letošního roku, aktuálně již zpracováváme první návrh Podnikatelského plánu 2019, bylo nutné provést korekci požadovaných střednědobých investic do železničních kolejových vozidel (ŽKV), a to jak interně s relevantními úseky, tak při návštěvách vedení krajů. Z pozice mateřské společnosti dále diskutujeme s našimi vybranými dceřinými společnostmi ohledně jejich plánu hospodaření na další rok, kde jsme se letos rozhodli jít dvoukolově, a primárně si odsouhlasit základní finanční ukazatele roku 2019 již v této fázi. Je tedy patrné, že tyto dny nepostrádají dynamičnost.

Lze prozradit alespoň rámcem očekávaného výsledku letošního roku?

Podnikatelský plán je nastavený na ztrátu 291 milionů korun. Při podrobnějším seznámení se všemi detaily ohledně aktuálního vývoje hospodaření bylo však zřejmé, že letošní plán je ohrožen trendy, které mohou mít negativní dopad na výsledek hospodaření ve výši 300 až 400 mil. Kč. Největší výzvou je tedy ještě ovlivnit a zkorigovat vývoj těchto faktorů tak, aby výsledek letošního roku nebyl příliš vzdálený od schváleného plánu.

Které faktory mají pro ČD největší dopad a naopak?

Tady je nutné rozdělit pohled na rok letošní a následující. Na straně nákladů budeme letos nad plán u osobních nákladů, nicméně to v zásadě odpovídá aktuální situaci na trhu práce, a také u oprav a údržby ŽKV. To jsou ale položky v rámci Českých drah ovlivnitelné. Budeme pravděpodobně schopni toto vyvážit nárůstem tržeb z vnitrostátní přepravy a jsme nad plánem i v tržbách z prodeje nemovitého majetku. Co bohužel neumíme napřímo ovlivnit je růst ceny nafty na trhu a zejména negativního salda za náhradní autobusovou dopravu. Kvůli aktuálnímu legislativnímu nastavení jde opravdu o velký problém, neboť nám jsou kompenzovány jen výluky trvající více než 24 hodin. Vše ostatní platíme my. V řechi čísel: budeme zhruba 200 milionů Kč v nákladech nad plán, což znamená, že jen za NAD letos zaplatíme cca 650 milionů Kč a saldo, které jsme kalkulovali na cca 100 milionů korun, se propadne až na bezmála 250 milionů Kč. V příštím roce nás pak na straně nákladů nejvíce zasáhne růst ceny trakční energie a nafty z důvodu nového způsobu rozúčtování přes SŽDC a růst jednotkové ceny silové elektřiny. Čeká nás tak nejzásadnější změna této položky v historii a bude opravdu výzvou tento skokový růst v řádu 20–25% z hlediska celkového výsledku hospodaření eliminovat.

Samostatnou kapitolou jsou pak státní slevy. Máme již v ruce první vyúčtování ze státních slev a víme, že díky nárůstu cest dotčených skupin obyvatel budou mít všichni dopravci

určité dodatečné příjmy. Jakýkoliv příjem ze státních slev musí však primárně generovat prostředky na snížení dluhu anebo na investice. Nemůžeme je čistě zakomponovat do našeho obchodního modelu a sanovat jimi případné negativní výsledky. Musíme i nadále spoléhat v první řadě na naši správně nastavenou cestu v oblasti cenotvorby a prozákaznického přístupu.

Jak obtížné je v tomto období sestavit střednědobý plán?

Střednědobý plán obsahuje odhad vývoje veškerých předpokladů, příležitostí i rizik budoucího vývoje, a také plán investic, který musí odpovídat finančním možnostem ČD. Pro nás to aktuálně znamená co nejpřesněji postihnout období do roku 2023. Z obchodního hlediska je toto období nepochybně obdobím s obtížnější predikovatelností vzhledem ke všem probíhajícím jednáním, nabídkovým řízením a přímým zadáním s objednateli, a to jak v regionální, tak dálkové dopravě. Žádná firma ale nemůže stavět své podnikání pouze na ročním plánu. Střednědobý plán je tedy nutný, a než proběhne příští rok emise dluhopisů, musí dojít k jeho aktualizaci. Predikce, které jsme však uváděli v červnu 2018 při obhajobě ratingu, jsou ale v úhrnu v souladu s tímto plánem.

Jak tedy vidíte finanční kondici ČD po roce 2019?

Čeká nás nepochybně určitá změna obchodního modelu. Na schůzkách s objednateli deklarujeme, že jsme připraveni dávat relevantní nabídky, a v případě, že neuspějeme, budeme rozhodnutí respektovat. Pokud nějaký výkon ztratíme, neznamená to, že se nám ve finále zhorší hospodaření. Co zbyde, šikovně využijeme v našem businessu. A musíme být aktivní v hledání dalších obchodních příležitostí. Musíme se také zaměřit na zlepšení výsledku segmentu regionální dopravy.

Jsou ČD ve svých nabídkách konkurenceschopné?

Nabídky ČD jsou především úplné a komplexní. Znamená to, že co předkládáme objednatelům v rámci nacenění, lze považovat za splnitelné v celém svém rozsahu. Výkony a služby, které nabízíme, jsou dostatečně zajištěné. Nejdeme cestou, že bychom předložili nabídku a až po rozhodnutí o její akceptaci bychom teprve začali řešit, jak ji dokážeme splnit. V rámci samotného procesu naceňování jsme okamžitě přenastavili určité vstupní parametry, což Českým drahám umožní ještě vyšší konkurenceschopnost nabídkové ceny.

Zmínil jste investiční plán a vozidla, do čeho budou ČD v nejbližší době investovat?

Investice jsou velké téma. V diskusích s objednateli je kvalita ŽKV hlavním tématem. Již nyní nám běží řada zakázek na nová kolejová vozidla. U rámcových zakázek na elektrické jednotky EMU160 a EMU240, na motorové jednotky DMU 120 a na nové vozy pro mezinárodní osobní dopravu máme za sebou již kvalifikační kola a žádosti o účast a vyjasňují se nám priority jejich budoucího nasazení. Zakázka na pořízení dalších 50 ks osobních vozů se již realizuje. Jsme čím dále aktivnější i na poli „second-hand“ vozidel, což je nepochybně také



RADEK DVOŘÁK

Radek Dvořák maturoval na pardubickém gymnáziu, získal vysokoškolský titul na Fakultě dopravní Univerzity Jana Pernera. Na vysoké škole studoval obor Management, marketing a logistika. U ČD začal v roce 2004 na odboru mezinárodním. V roce 2006 odešel do kolínské automobilky TPCA, později se však vrátil a stal se specialistou odboru strategie, následně Projektové kanceláře. Od roku 2013 vykonával funkci ředitele kanceláře člena představenstva ČD pro osobní dopravu, na začátku roku 2018 se stal ředitelem odboru koncepce a rozvoje osobní dopravy, v září byl Dozorčí radou ČD zvolen náměstkem generálního ředitele pro ekonomiku. Je zároveň ředitelem odboru dálkové dopravy ČD.

zajímavou alternativou. Celkové naše možnosti vychází z hodnoty EBITDA a výše zadlužení. Řečeno jednoduše, čím lepší bude náš výsledek hospodaření, tím více si můžeme dovolit investovat. Rámec v horizontu pětiletých investic aktuálně přehodnocujeme, zrealizujeme a budeme je postupně naplňovat. Je tu také rozběhnutý projekt týkající se možné nové formy financování obnovy ŽKV. Dozorčí rada a Řídicí výbor s ním byly v obecné rovině již seznámeny, nicméně realizace tohoto modelu je do jisté míry odvislá od finálního stanoviska státu k využití prostředků Evropské investiční banky pro nákup ŽKV. České dráhy ale na tomto rozhodnutí nejsou přímo závislé, naopak, my budeme za všech okolností jediným dopravcem schopným realizovat investice v řádu desítek miliard. Jeví se mi čím dál pravděpodobnější, že ve střednědobém horizontu zvládneme ufinancovat dokonce veškeré požadavky na obnovu vozidel z vlastních zdrojů.

Co prodeje majetku vyplývající z velkých nemovitostních projektů?

Do plánu s tímto dopředu nepočítáme. Běží tu několik developerských projektů, a pokud se jejich realizace podaří, půjde o mimořádné výnosy, které přijít mohou, ale také nemusí. V případě, že se povedou, můžeme je použít na financování zmíněných plánovaných investic a také na umoření dluhů. Pro zajímavost, dluh skupiny ČD v roce 2015 činil 37 miliard korun. Nyní dlužíme o 10 miliard méně a samotné ČD dluží 24 miliard. Celkový dluh se nám tedy daří neustále výrazně snižovat. To se pozitivně projevuje na různých ukazatelích, třeba pro udělení ratingu.

Jaká je role jednotlivých úseků a jednotek na tvorbě těchto plánů?

Dnes funguje standardní proces, kdy jednotlivé úseky plánují své výnosy a náklady na další kalendářní rok a následně je čerpání jejich limitů měsíčně monitorováno. My toto musíme posunout ještě o něco dále. Každý úsek musí být více zainteresován na postavení ČD na trhu a na samotném výsledku hospodaření. Nemůžeme spoléhat pouze na činnost pěti šesti odborů a musíme docílit rovnoměrnějšího čerpání rozpočtu i investic. V tomto je samozřejmě nedílnou součástí komunikace představenstva a příslušných ředitelů a také schopnost dohody mezi odbory na generálním ředitelství. Myslím, že aktuálně není problém ani z mé pozice hovořit s lidmi otevřeně o tom, jak si firma stojí a které faktory na nás mají největší dopad. To je důležitým předpokladem pro minimálně vyrovnané hospodaření a případnou realizaci opatření pro jeho dosažení.

Hovořil jste o nových obchodních příležitostech a opatřeních pro zlepšení ekonomiky, co přesně máte na mysli?

Na jedné straně musíme zodpovědně řešit efektivitu našich procesů a aktivit. Vždy se dá nalézt určitá rezerva, jsou firmy, které institut trvalého zlepšování mají jako běžnou součást firemní kultury. My navíc hovoříme o zefektivňování na úrovni 2-3% provozních nákladů, tedy opravdu se jedná o průběžný proces, nikoliv restrukturalizaci. Nesmíme se ale bát ani rozvojových projektů a analýz. Aktuálně například pracujeme na realizovatelnosti řešení náhradní autobusové dopravy ve vlastní režii, ale také na možných úpravách dopravních modelů s cílem eliminace neefektivních spojů. Jsme zapojení v projektu s Masarykovou univerzitou Brno s názvem Nová mobilita. Samostatnou kapitolou je pak rozvoj podnikání mimo ČR. Pozorně sledujeme případné možnosti a vyhodnocujeme potenciál a rizika s tím spojená. ○

Vrací se Vindobona, nově vyjede Berliner

V Jízdním řádu 2019 nahradí na mnoha dalších tratích jednotné pojmenování linek dosavadní rozdílná pojmenování jednotlivých spojů. Nové označení linek a většiny vlaků usnadní cestujícím orientaci při vyhledávání spojení v jízdních rádech i samotného spoje ve stanici.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

Roční provoz některých linek a vlaků s novým jednotným označením se Českým drahám osvědčil, a proto jej ještě dále rozšíří. Loni například vyjely Metropolitanů mící z Prahy do Bratislavy a Budapešti, Slovácké expresy do Luhačovic a Veselí nad Moravou anebo Západní expresy do Chebu a Mnichova. Vůbec poprvé byl zmíněný princip využit u spojů SC Pendolino na lince z Prahy na Ostravsko. „Ověřili jsme si, že nové jednotné pojmenování zákazníkům v orientaci v jízdním řádu anebo na informačních tabulích ve stanici skutečně pomáhá,“ potvrdil Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod s tím, že systém jednotného pojmenování využívají i zahraniční dopravci u spojů vedených v pravidelném taktu.

Snadnější orientace

Cestující se také mohou spolehnout na jednotnou kvalitu, která je se jménem konkrétní linky spojená, a na trati, kde je zavedeno více spojů, vyhledávají svůj spoj právě podle jednotného pojmenování. „Tyto linky jezdí v pravidelných intervalech po jedné až dvou hodinách.

	SC (IC) Pendolino	(Fr. Lázňe – Cheb –) Praha – Ostrava/Bohumín
	SC Pendolino Košičan	Praha – Košice
Ex 1	Ostravan	Praha – Bohumín – Návší – Žilina
Ex 1	Opavan	Praha – Opava
Ex 1	Varsovia	Praha/Ostrava – Warszawa
Ex 1	Fatra	Ostrava – Žilina – Banská Bystrica/Zvolen
Ex 2	Valašský expres	Praha – Vsetín – Žilina
Ex 3	Vindobona	Praha – Víen – Graz
Ex 5	Berliner	Praha – Berlín – Hamburg
Ex 3	Metropolitan	Praha – Bratislava – Budapest
Ex 6	Západní expres	Praha – Plzeň – Mníchoven/Cheb
Ex 7	Jižní expres	Praha – České Budějovice/Linz
R 5	Krušnohor	Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb
R 8	Slezan	Brno – Bohumín
R 9	Vysočina	Praha – Havlíčkův Brod – Brno – Jihlava
R 10	Hradečan	Praha – Hradec Králové – Trutnov
R 11	Rožmberk	Brno – České Budějovice/Plzeň
R 11	Bezdrv	České Budějovice – Plzeň
R 12	Bouzov	Brno – Olomouc – Šumperk
R 13	Moravan	Brno – Břeclav – Přerov – Olomouc
R 14	Ještěd	Pardubice – Liberec
R 15	Ploučnice	Liberec – Ústí nad Labem
R 16	Berounka	Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda
R 17	Vltava	Praha – České Budějovice
R 17	Lužnice	Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí
R 18	Slovácký expres	Praha – Olomouc – Luhačovice – Veselí nad Moravou
R 19	Svitava	Praha – Česká Třebová – Brno
R 20	Labe	Praha – Děčín
R 21	Jizera	Praha – Turnov – Tanvald – Harrachov
R 22	Bezděz	Kolín – Rumburk – Šluknov
R 23	Střekov	Ústí nad Labem – Kolín
R 24	Lány	Praha – Rakovník
R 26	Otava	Praha – Písek – České Budějovice
R 27	Praděd	Olomouc – Krnov – Ostrava
R 27	Cvičín	Krnov – Ostrava

Cestující při tak hustém provozu, jednotlivých soupravách a službách přestávají rozlišovat jednotlivé vlaky po jménech. Ta měla smysl v dobách, kdy jezdilo na většině tratí jen několik málo rychlíků nebo expresů za celý den,“ vysvětlil Michal Štěpán.

Legendy zůstávají

V Jízdním řádu 2019 bude pojmenováno 609 dálkových vlaků 62 různými jmény. Další názvy ponosou některé regionální vlaky, hlavně spěšné. Společná pojmenování vlaků, a tedy linek byla volena tak, aby usnadnila cestujícím orientaci v jízdních rádech a trasách vlaků. „Vybraná jsou jména podle dominantních prvků souvisejících s trasou vlaků, například podle řek nebo významných míst. Zachovány jsou i některé tradiční názvy, nebo je využita možnost odlišit spoje, které mají například odlišný typ soupravy nebo jinou výchozí a cílovou stanici než většina vlaků linky, s níž je jejich provoz spojen,“ vysvětlil náměstek. I nadále zůstávají některé historické nebo komerční názvy vlaků – Metropolitan Slovenská strela, Hungaria či Porta Bohemica.

Na českou a rakouskou železniční síť se vrátí i Vindobona. Legenda expresů dříve spojující Berlín, Prahu a Vídeň, později prodloužená do Villachu a Hamburku, ožije na vlcích provozovaných railjetty ČD. „Vindobony jsou skutečným pojmem. Vybočovaly svou kvalitou, rychlostí i nízkým počtem zastávek. Dnes jezdí z Prahy do Vídně stejně kvalitní a rychlé railjetty každé dvě hodiny a málokdo ví, jak se jednotlivé vlaky jmenují. Lidem tak mnohem více při cestování pomůže jednotné jméno. Pro všechna spojení do Vídně jsme se proto rozhodli vrátit tradiční a legendární pojmenování Vindobona,“ uzavřel Michal Štěpán. ○

Šachový vlak objel Českou republiku i Polsko

Přesně sto tři hráčů z jedenadvaceti zemí světa letos vyrazilo na pětidenní turnaj v rámci projektu Šachový vlak. Letos zamířil z pražského hlavního nádraží do Ostravy a dále do Varšavy, Krakova a Hradce Králové. Do klání o skleněnou lokomotivu a finanční hotovost se i tentokrát zapojili hráči Českých drah. Hlavní cena na konec putovala do Austrálie. Turnaj vyhrál nad favorizovaným mistrem Romanem Khaetskym Guy West.

Cílem akce je podat vynikající cestovatelský zážitek, spojení cestování vlakem s hrou šachu na mezinárodní úrovni a vůbec popularizovat šachy a služby Českých drah. „Šachový vlak je ve světě unikem a dnes má obrovské renomé,“ uvedl Pavel Matocha, pořadatel z Pražské šachové společnosti. Letošního klání se sice zúčastnila obvyklá více než stovka hráčů, jsou však z rekordních jedenadvaceti států světa včetně Mexika, Austrálie, Indie, Ruska nebo Kanady či USA.



Mezi dlouholeté hráče turnaje patří také Ladislav Winkelhöfer, vedoucí oddělení daní ČD. „Hraji už desetiletí. Vůbec netrénuji a žiji jen z toho, co jsem se za léta naučil. Kombinuji si, dělám strategii,“ prozradil Winkelhöfer. Nakonec se umístil

na 17. příčce a stal se zároveň nejlepším hráčem z Česka. Prvním byl zmíněný Australan, druhý Američan Alexander King a třetí pak Ukrajinec Roman Khaetsky.

Hraje se celkem jedenáct kol

Turnaj v rapid šachu se hraje švýcarským systémem na jedenáct kol. Vítězem se stává ten, kdo nasbírá nejvíce bodů. Soupeři se vždy losují z hráčů, kteří získali v předchozím kole stejný počet bodů. Díky tomuto systému se na konci schází zhruba stejně výkonní hráči.

Šachový vlak vyjel poprvé v roce 2011. Hráči už šachovými vlaky v barvách národního dopravce dojeli například do Vídně, Budapešti, Bratislavy, Innsbrucku, Salcburku či Trenčína a dalších měst. Letos bylo v soupravě zařazeno jedenáct vozů řad B, BDs, Salon, SR či WRmee. V čele vlaku na našem území stanula lokomotiva 150.205. V Polsku ji vystřídal stroj řady EU 07. (hol)



Oslavy republiky: jízda Masaryka do Lužné

Stoleté výročí dne vzniku samostatného československého státu a zároveň vznik Československých státních drah oslavil i národní dopravce. Spolu se Středočeským krajem vypravil z Prahy do Lužné u Rakovníka speciální historický vlak s názvem „Pocta první republice“ tažený parní lokomotivou Šlechtična. Stylovou jízdu si nenechaly ujít stovky lidí.

Josef Holek | Foto: autor

Česká republika zažila v neděli 28. října velkolepé oslavy stého výročí založení samostatného československého státu. Národní dopravce zároveň oslavil sto let od vzniku Československých státních drah a k oslavám přispěl, ve spolupráci se Středočeským krajem, vypravením parního vlaku se zařazeným salonním vozem T. G. Masaryka řady Aza o8o z Prahy do ČD Muzea v Lužné u Rakovníka. V soupravě složené z historických osobních vozů jelo vedení Českých drah, hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová a zástupci ambasad Kanady, Německa, Mexika a Jižní Koreje. Speciál nesl název Pocta první republice. Na jeho palubě jel v doprovodu Antonína Švehly i prezident Tomáš Garrigue Masaryk.

„Nasedneme do vlaku v místě, kde se rodila naše novodobá státnost. Bylo to právě pražské hlavní nádraží, tehdy nádraží císaře Františka Josefa, odkud se 28. října 1918 dopoledne telegrafem a vlaky po celé zemi rozléta zpráva

o samostatnosti. Teprve navečer usedlo pět osobností domácího odboje a sepsalo první zákon o vzniku republiky,“ připomněla na tiskové konferenci ve vládním salonku historii hejtmanka Pokorná Jermanová. „České dráhy podpořily náš nápad, a proto jsme mohli připravit tuto akci. Děkuji jim,“ uvedla dále.

„Jsem nesmírně rád, že jsme spolu s veřejností mohli zažít tuto jedinečnou cestu. Mohli jsme probrat, co se za sto let na železnici, ale i jinde v republice stalo a co se změnilo. Vysoké návštěvnosti neublížila ani nepřízeň počasí. Přišly rodiny i jednotlivci a zvolili si v tento slavný den aktivitu, kde zažijí příjemný a nevšední zážitek a dozvědí se i něco zajímavého z dějin,“ doplnil Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

Konec sezony v Lužné

Historická souprava s více než desítkou osobních vozů řad Aa, Ae, Ba, Be, Ce, Bai, WLAB a Azao8o vyrazila z Prahy do Berouna, Křivokláta, Rakovníka a dále do Lužné. V jeho čele

stanula parní lokomotiva 475.179, v případě cesty z Berouna do Rakovníka vedl vlak stroj T 478.3001, jindy zařazený na konci soupravy. Na téměř každé zastávce parní vlak vítaly davы lidí, hrála živá hudba, v Rakovníku byl čas i na posezení u kávy a cukroví. V ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka si mohlo více než pět stovek cestujících prohlédnout technické železniční skvosty. 28. říjen byl zároveň posledním termínem, kdy muzeum otevřelo své brány.

České dráhy si výročí připomínaly v průběhu celého roku. Spolu s Národním technickým muzeem a dalšími partnery například připravily projekt Prezidentského vlaku. V létě po celém území Česka a Slovenska proto jezdil speciál se salonními vozy T. G. Masaryka, Františka Ferdinanda d'Este, prezidentů Svobody a Husáka a osobním vozem řady Ca přezdívaným Pancéřák. Výjimečnou událost si nenechalo postupně ujít více než sto tisíc lidí. Ještě na prosinec chystá národní dopravce unikátní dvoudenní rekonstrukci návratu prezidenta Masaryka do Československa. ○

Státní slevy lákají nové cestující postupně

Dva měsíce platící státní slevy na jízdném pro děti, studenty a cestující starší 65 let zatím představují dílčí nárůst cestujících ve vlacích Českých drah. Z přepravních výsledků vyplývá, že patrný je nárůst v jednotkách procent prakticky ve všech segmentech železniční dopravy.

Výrazně se rozšířil zejména podíl skupin, které jezdí nově s nařízenou 75% slevou. „Řada lidí cestovala na jízdné pro dospělé a nově přešla na jízdné se státní slevou. Typicky jde o seniory nad 65 let, kteří jeli párkrát za rok za plné jízdné, a proto nevyužívali komerčních nabídek Českých drah. Nově splňují jediný kritérium pro automatické přiznání slevy, a to je věk,“ upřesnil Jakub Chmelík, vedoucí oddělení cenotvorby a obchodních analýz ČD.

Vývoj je sledován

Druhou skupinou, u které je možné očekávat v rámci jízdného přesun z kategorie dospělých, jsou studenti. V minulosti, pokud necestovali

přesně na dané trase z bydliště do školy, platili „dospělácké“ jízdné. Nyní mohou jezdit s výraznou státní slevou kdykoliv a kamkoliv. Jinak řečeno: podle dosavadních výsledků podíl cestujících se státní slevou proti minulosti narostl na zhruba 40%. Oproti tomu České dráhy zaznamenaly pokles v segmentu dospělých. Vývoj využití státních slev je průběžně sledován a lze předpokládat, že se na výsledcích za měsíc říjen projeví ještě začátek akademického roku, který je typický zvýšenou mobilitou vysokoškoláků.



V souvislosti se státními slevami a možným zvýšením počtu cestujících se České dráhy připravily i na poli techniky. „Pro mimořádné posílení dopravy jsme k začátku září přichystali v klíčových stanicích něco málo přes padesát klasických rychlíkových vozů s celkovou kapacitou okolo 4 000 míst k sezení, které operativně zařazujeme do spojů, kde zaznamenáme zvýšenou poptávku, například vyšší počet rezervací,“ uvedl Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. Posily byly zpočátku prováděny ad hoc, nyní se už proměňují do pravidelných posil, aby mohly být trvale zařazeny do rezervačního systému. „Posílujeme několik desítek vlaků týdně, ať už se jedná o trvalé denní posílení souprav, anebo pouze špičkové, tedy na začátku či konci týdne, kdy cestují studenti. Tyto posily jsou již zapracované rovněž do nového jízdního řádu, který je v těchto dnech prakticky dokončen,“ uzavřel Štěpán. (hol)

S ČD Ski levně na Slovensko i do Švýcarska

S jízdenkou Českých drah si opět zalyžujete výhodněji. Kromě vybraných skiareálů v tuzemsku můžete slevu uplatnit i na Slovensku nebo ve Švýcarsku. Do obou zemí se lze přes noc pohodlně dostat lůžkovými spoji ČD. Pod Tatry navíc vyjede další spoj SC Pendolino.

Josef Holek | Ilustrace: Michal Málek/Vecteezy

České dráhy se ve spolupráci se sedmi partnerskými skiareály v Čechách a na Moravě, s jedním slovenským skiareálem a atraktivním resortem Davos Klosters ve Švýcarsku připravují na již čtrnáctou sezonu. Všude bude opět možné lyžovat výrazně levněji s jízdenkou národního dopravce. Letošní nabídku zástupci ČD představili 23. října ve vládním salonku pražského hlavního nádraží společně se Svazem lyžařů ČR. Každou zimu využije nabídku ČD Ski přes tři tisíce lyžařů.

„Princip nabídky ČD Ski je jednoduchý. V českých partnerských skiareálech lyžaři získají po předložení platné jízdenky ČD slevu dvacet procent na denní skipas, ve slovenském skiareálu ve Velké Fatře na Malinu Brdu a ve švýcarském skiresortu Davos Klosters pak dvacetiprocentní slevu na dvoudenní nebo třídenní skipas,“ upřesnil Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. Na šumavě skiareál Lipno v rámci bonusového produktu ČD Yetti ve skiareálu Lipno nabízí slevu ve výši 30 % na denní skipas pro ty, kteří přijedou na lyže vlakem. ČD připravují s lyžařským střediskem Štrbské Pleso nabídku pro cestující ČD ve formě benefitu v hodnotě 20 % ceny skipasu v půjčovně lyží Tatraski.

Vlakem ČD do srdce Alp

Na Slovensko ČD vypravují spoje s lůžkovými vozy anebo vlak SC Pendolino. „Díky spoji SC Pendolino mají Čechy a severní Morava nej-



rychlejší spojení do Vysokých Tater, na Štrbu s návazným přípojem na Štrbské Pleso a do skiareálu na svazích Soliska,“ podotkl Štěpán. Cesta Pendolinem z Prahy do Ružomberku trvá přibližně

5 hodin, z Olomouce tři a z Ostravy dvě hodiny. Národní dopravce navíc od 9. prosince vypraví do Tater, vždy v pátek, druhý spoj SuperCity. V pátek odjíždí spoj SC 243 Pendolino Košičan v 15:41 z Prahy, z Olomouce v 17:45, z Ostravy v 18:46 – s příjezdem do Ružomberku ve 20:50 hodin nebo na Štrbu v 21:36. Zpět z Tater odjíždí denní spoj SC 240 Pendolino Košičan ze Štrby v 16:27, z Ružomberku v 17:11. Posilový spoj se bude ze Slovenska vracet v sobotu dopoledne.

Přes noc se lze pohodlně dostat lůžkovým spojem Českých drah (mířícím z Prahy do Curychu) i do srdce alpského lyžování, do švýcarského Davosu. „V tomto případě přípojný vlak zastavuje v horském městečku Davos Dorf, nedaleko lanovky na Parsenn,“ upřesnil Michal Štěpán s tím, že přípoj přijíždí v 8:50. Středisko navíc nabízí českým lyžařům, kteří přijedou vlakem ČD, i zvýhodněnou nabídku ubytování na stránce www.davos.ch/zima. V okolí Davosu, v kantonu Graubünden, je možné využít až 300 km sjezdovek.

Nabídka slev na skipasy bude platit od 12. ledna do 31. března 2019. Podrobné informace o projektu ČD Ski, podmínkách čerpání slev a tipy na spojení a výhodné jízdenky jsou k dispozici na www.cd.cz/cdski.

LŮŽKOVÝM VLAKEM DO ALP

Mezi čtyřmi skiareály v rámci Davos Klosters se lze pohybovat vlakem Rhétské dráhy, na který platí společný skipas a zastávky jsou hned u nástupních stanic lanovek. Ceny jízdenek v lůžkovém voze ČD vlaku Ex 1540 cílí na české zákazníky, jedna cesta z Prahy (odjezd v 18:01) do švýcarské stanice Sargans (7:23), kde je přestup na přípoj do Landquartu a Davosu (příjezd v 8:50), stojí v třímištném lůžkovém kupé okolo 2 300 Kč (cena vč. švýcarského přípoje do Davosu). Ve Švýcarsku mohou cestující moci vystoupit i v Buchsu poblíž hranic s Lichtenštejnem nebo v Sargansu. V těchto stanicích je možné přestoupit na přípoje do St. Gallenu, ale především směrem do horského kantonu Graubünden se světoznámými středisky Svatý Mořic, Davos nebo Klosters.

V Ústí nad Labem zlepšují systém parkování, řešení dodává ČD - Telematika

Severočeské Ústí nad Labem se nejnověji začalo dívat mezi města, kde zlepšují podmínky parkování díky řešením dodávaným dceřinou společností Českých drah, firmou ČD - Telematika. Ta zmodernizuje vybrané parkovací systémy a zajistí zobrazování aktuálních informací o obsazenosti jednotlivých parkovacích lokalit na proměnném dopravním značení. Dodání a montáž tohoto značení na předem vytipovaných lokalitách je také součástí zakázky, kterou ČD - Telematika vysoutěžila a jejímž zadavatelem je společnost Metropolnet.

„Velmi nás těší, že pomáháme zlepšit podmínky parkování v dalším velkém městě,“ uvedl k tomu Peter Hudák, ředitel úseku Obchod z ČD - Telematiky. „Správně zvolená chytrá řešení v dopravě a parkování ve městech a obcích přináší velmi rychle pozitivní změny, z nichž mají užitek jak domácnosti, tak i návštěvníci,“ zdůraznil Hudák.

„Parkování je v Ústí nad Labem stále velkým problémem. Proto usilujeme o co neefektivnější využití kapacit, které jsou k dispozici,“ vysvětluje první náměstek primátorky Jiří Madar. „Díky novému systému budou mít motoristé nejen aktuální informace o možnostech odstavení svého automobilu, ale proměnné dopravní značení je bude k volným parkovacím kapacitám i navádět,“ dodává Madar.

Kompletní obnova technologií

V parkovacím domě Mariánské garáže se připravuje úplná obnova parkovací a odbavovací technologie včetně kamerového systému. Nový par-

kovací systém bude poskytovat online data o počtu volných parkovacích míst, číst a evidovat registrační značky parkujících vozidel a přijímat platební karty. Umožní také vzdálenou správu včetně ovládání kamer. Nový systém instalovaný na závorovém venkovním parkovišti U Jelínka umožní například získávat online informace o volných parkovacích místech na této lokalitě. V objektu parkovacího domu Zanádraží budou instalovány zcela nové technologie, které zajistí vzdálenou správu systémů v Mariánských garážích a na parkovišti U Jelínka, získávání dat o obsazenosti těchto lokalit a jejich poskytování k zobrazení na proměnných dopravních značcích včetně navigace do míst s volnou parkovací kapacitou. Toto proměnné značení nainstaluje ČD - Telematika na vybraných lokalitách na třech přístupových trasách do Ústí nad Labem, a sice od Lovosic, Trmic a Děčína.



TÉMA

Německý vrstevník domácích Brejlovců slaví půl století



Stejně jako naši Brejlovci slaví v letošním roce 50. narozeniny německá řada 218. Patří do velké rodiny lokomotiv označovaných jako V 160, pod kterou se skrývá celá vývojová série velkých traťových strojů v mnoha modifikacích. V její historii bychom našli mnoho paralel s vývojem Bardotek a Brejlovců. I když v provozu zůstává ještě přibližně stovka kusů, stává se tato řada ohroženým druhem.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Peter Pochadt, Wikipedia

Vývoj, výroba a nasazení silných traťových motorových lokomotiv místo parních začaly ve Spolkové republice Německo o něco dříve než u nás. Už v roce 1953 opustil lokomotivku Krauss-Maffei prototyp řady V 200, později BR 220. Stroje vyráběné v 50. letech minulého století nahrazovaly i velké parní lokomotivy řad 01 a 03 v čele rychlíků a expresů. Protože průmysl při konstrukci lokomotiv ještě nedisponoval dost silným motorem, byly lokomotivy vybaveny dvojitými motorů o výkonu 1 000 koní, později zvýšeným na 1 100 koní.

Narození nové řady

Ovšem během 50. let pokračoval rychlý vývoj a vylepšení dieselových motorů a jejich výkon znatelně rostl. Z počátečních tisíc koní to bylo nejprve 1 350 a následně až 1 900 koní (cca 1 400 kW) i více. To umožnilo už v roce 1956 zadat vývoj nové lokomotivy s jedním motorem. Byla určena pro středně těžkou službu v osobní i nákladní dopravě a měla zaujmout pozici mezi slabšími lokomotivami V 80 a V 100 (do cca 1 100 koní) a dvumotorovou V 200 (cca 2 000 až 2 200 koní). Konstrukci byla pověřena lokomotivka Krupp ve spolupráci s technickou centrálou DB a počínaje rokem 1960 opustila postupně desítky před sériových lokomotiv výrobní závody.

Výrobou prvních šesti strojů byl pověřen přímo Krupp, čtveřici dalších lokomotiv vyrobila lokomotivka Henschel. Zatímco prvních devět mělo oblé tvary, kterým dominovalo „poprsí“ pod čelními okny, nápadně podobné našim prototypovým Bardotkám, poslední stroj měl jednoduché ostré hrany podle návrhu architekta a designéra Klause Flesche. Design byl původně navržen pro šestnápravovou výkonově nejvyšší řadu V 320, která byla vyrobena pouze v jediném kuse. Tento jednoduchý nadčasový design se pak uplatnil v celé rodině V 160 zahrnující více než 800 lokomotiv vyrobených mezi roky 1963 a 1979.

Podobnost před sériových lokomotiv s naší Bardotkou motivovala Němce úplně stejně k přezdívkám podle vlnadných tvarů krásné a populární herečky. V jejich případě to byla přezdívka Lollo podle Giny Lollobrigidy.

První z členů rodiny V 160 sériově vyráběný v letech 1964 až 1968 dostal po přechodu na nový označovací systém řadu 216. Jednalo se o 16 metrů dlouhou čtyřnápravovou lokomotivu s kardanovými hřídeli a hydrodynamickým přenosem výkonu s uspořádáním náprav B'B'. Její hmotnost byla 77 tun, výkon 1 400 kW (cca 1 900 koní) a maximální rychlost 80 nebo 120 km/h, to podle zvoleného převodu buď do síly s menší rychlostí pro nákladní vlaky, nebo do větší rychlosti, ale s menší tažnou silou pro osobní dopravu. K vytápění vlakových souprav sloužil parní generátor Vapor-Heating od společnosti Hagenuk. Vyrobeno bylo 224 kusů.

Nelehká cesta k elektrickému topení

V řadě V 160, resp. 216 se zrodila úspěšná konstrukce, kterou němečtí inženýři dále rozvíjeli. Potřeba zavést elektrické vytápění vlaků i na neelektrifikovaných tratích vedla v letech 1965 a 1966 ke zkoušce dvou různých cest. Stávající motory totiž stále neposkytovaly dosta-



Základní přehled rodiny V 160

Původní označení	V 160	V 162	V 169	V 168	V 164	-
Nové označení	216	217	219	215	218	210
Výroba (před série/série)	1960–63 1964–68	1965–66 1968	1965	1968–96 1969–71	1968–69 1971–79	1970–71
Počet	224	15	1	150	411	8
Výkon (v koních)	1 900	1 900 + 500 ²⁾	2 150 + 900 ³⁾	1 900 (2 500 ⁴⁾)	2 500–2 800	2 500 + 1 150 ⁷⁾
Rychlost (km/h)	80/120 ¹⁾	80/130	80/130	90/140 ⁵⁾	100/140 ⁶⁾	100/160
Vytápění souprav	parní	elektrické	elektrické	parní	elektrické	elektrické

Poznámky:

1) U před sériových strojů 75/120 km/h, u všech řad údaj pro nákladní/osobní režim.

2) Pomocný motor pro generátor elektrického topení.

3) Pomocná plynová turbína ke zvýšení výkonu.

4) Před sériové stroje a menší počet sériových.

5) Před sériové 215.001–005 rychlost 80/130 km/h.

6) Před sériové stroje 80/130 km/h, sériově provedení původně 90/140 km/h, později zvýšeno na 100/140 km/h, část lokomotiv dočasně upravená pro IC vlaky Berlín – Hamburk na 160 km/h (označena jako 210.4).

7) Pomocná plynová turbína ke zvýšení výkonu.

tečný výkon, a tak se zkoušelo řešení s dodatečným motorem nebo s turbínou.

První cestu představovala trojice prototypů V 162, později řada 217. Konstrukteři od Kruppa dosadili na lokomotivu vedle velkého trakčního 16ventilový motor MTU typu 16V652 TB10 s výkonem 1 427 kW (přibližně 1 940 koní), druhý pomocný 12ventilový motor MAN typu

D3650 HM3U o výkonu 386 kW (500 koní) pro pohon elektrického generátoru. Aby měli ve strojovně dostatek místa, protáhli lokomotivu o 400 milimetrů. Dobré zkušenosti s prototypy vyústily v objednávku 12 před sériových lokomotiv dodaných v roce 1968. Osvědčené řešení s hydrodynamickým přenosem výkonu zůstalo zachováno. Vývoj silnějších motorů a je-



Prvních 9 lokomotiv V 160 mělo značně oblé a kypré tvary. V Lübecku se dochoval muzejní stroj V 160.003.



V 70. a 80. letech nosila hnací vozidla i řada osobních vozů DB nátěr v barvě oceánské modři a slonové kosti.



Lokomotivy 218 depa Kempten budou v čele vlaků RE a RB využity z Mnichova do Buchloe a Füssenu už jen do konce letošního jízdního řádu.

Doprava vlaků IC je stále hlavní činností lokomotiv řady 218 na severu Německa. Dvojice 218 v čele vlaku IC 2374 Wattenmeer z Karlsruhe na Westerland (Sylt) u stanice Klanxbüll 6. května 2018.

žela přidavnou plynovou turbínu LM 100-PA 104 od americké společnosti General Electric s výkonem 662 kW (900 koní). Toto soustrojí zajistilo dostatečný výkon pro trakci i pro činnost elektrického generátoru. I když se jednalo o jednu z nejvýkonnějších motorových lokomotiv u DB, ani toto řešení se masově neujalo.

Rodina V 160 se rozrůstá

Dalším vývojovým krokem byla řada V 163, v novém označovacím schématu 215. Je to další mezičlánek mezi řadou 216 a 218. Motivací pro její objednání bylo rychlé ukončení parního provozu, i když ještě nebyla připravená sériová výroba lokomotiv 218. Díky tomu se zde sešla řada konstrukčních prvků z celého vývoje rodiny V 160. Délka lokomotivy byla 16 400 mm, ale topení zůstalo parní. U předsériových a přibližně dvou desítek sériových strojů se už zkoušel silnější 12válcový motor MTU 12 V 956 TB10 s výkonem 1 840 kW (2 500 koní), ostatní stroje ale měly stále slabší 16válec z řady 216 o výkonu 1 397 kW (1 900 koní). V letech 1968 až 1970 bylo vyrobeno 150 lokomotiv.

jich souběžná zkouška na jiných typech ale nakonec zhatily další výrobu.

V 60. a 70. letech minulého století experimentovala DB také s využitím plynových turbín. Vyzkoušela je i v lokomotivách z rodiny V 160. Souběžně s typem V 162 v roce 1965 vyjela lokomotiva V 169.001, později 219.001. K motoru o výkonu 1 580 kW (2 150 koní) obdr-



Pro projekt City Bahn bylo několik lokomotiv 218 opatřeno nátěrem v oranžové a světle šedé barvě.



Původně řada 215, po odstranění parního topení pak 225, v modré barvě ve službách společnosti EGP

Nový přírůstek v rodině V 160 představuje malá, jen osmikusová série lokomotiv řady 210 vyrobená v letech 1970 a 1971 pro náročnou horskou trať z Mnichova do Lindau. Zde se vyšlo z dobrých zkušeností s řadou V 169/219 a opět se uplatnila zkušenost s posílením výkonu prostřednictvím plynové turbíny. Diesellovému motoru MTU 12V 956 TB 10 o výkonu 1 840 kW (2 500 koní) měla pomáhat plynová turbína AVCO Lycoming T53-L13 o výkonu 845 kW (1 150 koní). Ve své době se staly nejvýkonnějšími čtyřnápravovými diesellovými lokomotivami západního Německa s rychlostí 160 km/h. Přesto ani tento výkon nestačil pokrýt spotřebu elektrického topení dlouhých souprav a místo nich musela být povolána dvojice lokomotiv 218. Ke konci 70. let, po požáru ve spalovací komoře jedné lokomotivy, nebyly plynové turbíny už nadále využívány a v letech 1980 a 1981 byly stroje rekonstruovány na standardní provedení s označením 218.9 a rychlostí 140 km/h.

Řada 210 se pak na německých tratích objevila ještě jednou krátce ve druhé polovině 90. let. Dvanáct lokomotiv řady 218 bylo upraveno pro provoz vlaků InterCity mezi Berlínem a Hamburkem rychlostí 160 km/h a dostaly označení 210.4.

Největší z rodiny

Dvanáct předsériových a 399 sériových strojů řady 218 podle starého systému V 164 vyrobily v letech 1968 a pak 1970 až 1979 vagonky Krupp, Henschel, Krauss-Maffei a MaK. V lokomotivách byly uplatněny všechny zkušenosti s dosavadního vývoje rodiny V 160. Instalovány byly nejprve motory MTU TB 10 použité i v předsériových strojích řady 215 s výkonem 1 840 kW (2 500 koní), později nahrazené ještě výkonnějšími MTU TB 11 s 2 060 kW (2 800 koní) nebo Pielsticky 16 PA4 V200 o výkonu 1 986 kW (2 700 koní). Zkušenosti s elektrickým topením mohly využít z řady 217 a 219, ovšem již bez potřeby pomocného pohonu. Při univerzálním určení pro všechny druhy výkonů včetně osobních a nákladních vlaků byla rychlost řady 218 stanovena na „nákladních“ 100, resp. „osobních“ 140 km/h.

Stroje se osvědčily na horských tratích Allgäu a Schwarzwald stejně jako na rovinách severního Německa nebo v náročném provozu na Hinderburgdamm mezi pevninou a ostrovem Sylt, kde dlouhá léta dopravovaly autovlaky SyltShuttle.

Lokomotivy z rodiny V 160 našly uplatnění ve všech výkonech. Přestože byly původně určeny jen pro středně těžkou vozbu, nakonec ve dvojitě trakci převzaly také provoz těžkých nákladních vlaků a dálkových expresů včetně náročných horských tratí. Tam bylo využito dvoučlenné řízení. Dvoučláneková varianta, o které se pro těžké vlaky uvažovalo, zůstala jen na papíře.

Možnost řídit lokomotivy na dálku se hodila i pro masivní nasazení s vratnými soupravami (push-pull), které jsou v Německu plošně rozšířené, ať už šlo o starší vozy Silberling (n-Wagen), nebo o nové patrové soupravy.

Mnoho barevných variací

Téměř 60 let v provozu a různě určené stojí také za mnoha barvami, které rodina V 160 vystřídala. Původně byla pro diesellové lokomotivy DB vyčleněna tmavě červená a šedá. V současnosti

má tento historický nátěr například stroj 218.387. Na začátku roku 1974 odstartovala lokomotiva 218.218 jako vůbec první stroj DB éru nového barevného schématu v kombinaci oceánské modři a slonové kosti (dnes ho stále nosí 218.460). Stroj 218.217 dostal tenkrát jako jediný stejné schéma, ale v červené barvě vlaků TEE/IC. Stejně barevné schéma se později použilo u dalších lokomotiv a dnes ho nosí 218.105.

V roce 1984 zahájila DB zkoušky s nově vytvořeným dopravním konceptem pro vedlejší tratě zahrnující taktový jízdní řád a modernizaci stávajícího parku. Součástí byla nová kategorie CityBahn (CB) a také design souprav v oranžové a světle šedé barvě. Na první trať Kolín nad Rýnem – Gummersbach tak vyjely oranžovo-šedé lokomotivy 218. Koncem 80. let začaly lokomotivy dostávat jednotný nátěr v aktuálním odstínu červené, na čele zprvu s velkým šedobílým laclem a později jen širším šedobílým pruhem. Lokomotivy předané infrastrukturním složkám DB získaly „stavební“ žlutou barvu, několik strojů si zajezdilo i v jiných barvách, například 218.416 a 218.418 nosily v letech 2000 až 2006 pestrobarevný nátěr turistického vlaku, a odprodané lokomotivy dostaly barvy nových majitelů.

Vedle barevných změn se na lokomotivách prováděla také řada úprav a modernizací. Například odstraněním u DB Carga nepotřebného parního generátoru z řady 215 vznikla řada 225. Na některé stroje byly dosazeny nové motory MTU 4000 nebo Caterpillar s cílem snížit emise. Dosazeny byly nové měniče s GTO tyristory, nebo moderní komunikační a zabezpečovací prvky.

Při rušení lokomotiv rodiny V 160 byly některé stroje prodány do zahraničí, hlavně do Itálie, kde našly uplatnění především u stavebních firem zabývajících se údržbou tratí. Několik desítek lokomotiv bylo prodáno německým privátním dopravcům, třeba společností Rail Systems RP, kteří je nasazují na své výkony v různých koutech Německa, a několika vyřazenými lokomotivami disponují železniční spolky a muzea.

Poslední bašty dvě stě osmnáctek

V minulosti jste potkali řadu 218 a její příbuzné z rodiny V 160 v čele všech druhů vlaků po celém Německu. Ještě před deseti lety bylo v aktivní službě kolem 220 lokomotiv. To už neplatí. DB Cargo je z pravidelného provozu vyřadilo a zbývající stroje slouží hlavně v osobní dopravě. Ovšem i je postupně vytlačuje elektrifikace,

nasazení lehkých motorových jednotek a tam, kde přece jen velké motorové lokomotivy nahradit nelze, přicházejí nové moderní stroje řady 245 z rodiny Traxx (Traxx P160 DE ME).

Na severu Německa se poslední 218 soustředí v Niebüllu a v Kielu. Zde stále zajišťují ve dvojitě trakci dopravu vlaků Intercity (IC 2072/2073, IC 2310/2311, IC 2374/2375) mezi stanicemi Itzehoe a Westerland (Sylt) a kielské sólo lokomotivy vozí od pondělí do pátku a v neděli regionální vlaky mezi Lübeckem a Kielem a jednou denně zavítají až do Hamburku. O sobotách není v Kielu turnusován ani jeden stroj. Ostatní výkony jsou už méně časté, spíše jde o náhrady za mladší lokomotivy 245 včetně autovlaků SyltShuttle. Na nich se 218 objevují ještě poměrně často, i když jde jen o výpomoc za nové lokomotivy.

Přibližně polovina všech provozních strojů se dnes soustředí na jih Německa. Zde jsou zatím stále v provozu v depech Ulm, Kempten

a Mühlendorf. Ale i zde jejich hvězda zapadá. V čele drtivé většiny patrových souprav na regionálních vlacích Mnichov – Mühlendorf – Simbach je nahradila řada 245 a na 218 zbývá už jen 11 posilových vlaků ve špičkách pracovních dní. Mühlendorfské 218 zajišťují ve dvojitě trakci i provoz vlaků Eurocity Mnichov – Curych do pohraniční stanice Lindau. Jedná se o vlaky EC 190/191, EC 192/193, EC 194/195 a EC 196/197. Trať Mnichov – Lindau v současnosti prochází modernizací a elektrifikací, proto mohou být vlaky v některých termínech nahrazeny autobusy. Budoucnost je v elektrické trakci a řadě 218 zde zbývá jen poslední dva roky. Od prosince 2020 se má cestovní čas mezi Mnichovem a Curychem zkrátit o hodinu a expresy zřejmě ovládnou švýcarská Pendolina (ETR 610).

Ještě méně času zbývá lokomotivám depa Kempten v čele více než 30 spojů kategorie RB a RE na trati Mnichov – Buchloe – Füssen. Jezdí zde s patrovými jednotkami push-pull. Od letošního prosince přejdou tyto výkony pod společnost BRB, která zde plánuje nasadit motorové jednotky.

Posledním velkým domovem řady 218 je Ulm. Odtud míří hlavně k Bodamskému jezeru a do pohoří Allgäu. Ve dvojitě trakci jsou plánovány v čelech vlaků IC 118/119 v úseku Stuttgart – Ulm, IC 2012/2013 Stuttgart – Immenstadt a sólo u stejného vlaku v úseku Immenstadt – Oberstdorf a na IC 2084/2085 Augsburg – Oberstdorf. Zatím obsluhují i další regionální spoje např. RE Ulm – Lindau, ale také v Ulmu je rychle nahrazují nové stroje 245. V pracovní dny slouží řada 218 ještě na trati Aschaffenburg – Miltenberg.

Dalším úkolem 15 lokomotiv řady 218 je pomoc v nouzi při neschopnostech a mimořádnostech. Stojí připravené například v Bré-

V minulosti jste potkali řadu 218 a její příbuzné z rodiny V 160 v čele všech druhů vlaků po celém Německu. Ještě před deseti lety bylo v aktivní službě kolem 220 lokomotiv.



Neobvyklý pohled na EC 191 Basel – Zürich – Lindau – München pouze s jednou lokomotivou řady 218. Pravidelně jsou EC vlaky mezi Mnichovem a Lindau dopravovány dvojicí lokomotiv s dvoučlenným řízením.

mách, Frankfurtu nad Mohanem, Kolíně nad Rýnem, Stuttgartu a v dalších místech. Stroje jsou označeny řadou 218.8 a upravené pro nouzovou dopravu jednotek ICE. Několik strojů stále jezdí ve službách infrastrukturních dcer DB, které je využívají pro vedení zkušebních a stavebních vlaků po celém Německu. Několik desítek strojů stále využívají také soukromí dopravci, kteří je nasazují například na nákladní vlaky, a na nostalgické jízdy je nasazují různé spolky a muzea. ○



Do Šternberka a Uničova až stošedesátkou

160

Místo půlhodiny pouhou čtvrt hodinu a navíc elektrickými vlaky. To čeká cestující z Uničova do Olomouce na přelomu let 2022 a 2023. Delší dobu plánovaná modernizace trati Olomouc – Šternberk – Uničov – Šumperk, na které jezdí spoje Českých drah, nabývá konkrétních obrysů a zahájení stavby se plánuje na léto příštího roku. V některých úsecích budou moci elektrické soupravy využít dokonce rychlosti až 160 km/h. Doprava po železnici se tak podstatně urychlí a bude významně konkurovat osobním automobilům.

Martin Harák | Foto: autor

Jednokolejná regionální dráha z Olomouce do Šumperka přes Uničov je druhou nejzatíženější neelektrizovanou tratí na české železniční síti a nejvíce využívanou v rámci Olomouckého kraje, takže si kompletní obnovu opravdu zaslouží. Příprava elektrizace a zkapacitnění trati byla rozdělena do tří stavebních částí a samotné zahájení stavby je naplánováno na duben příštího roku. Kompletní obnovou projdou nejen koleje, ale také všechny stanice a zastávky.

Ministerstvo dopravy schválilo elektrizaci stejnosměrnou trakční napájecí soustavou 3kV s předpřípravou na finální střídavou soustavu 25kV 50 Hz, která se v budoucnu plánuje na elektrizovaných tratích na celém území ČR.

Samotné zpracování studie proveditelnosti trvalo čtrnáct měsíců, což je u prací takového rozsahu běžná doba. Studie u této trati počítá se

zavedením takzvaného dvousegmentového dopravního modelu. Základem zůstanou regionální vlaky, které budou vedeny mezi Olomoucí a Uničovem v hodinovém taktu. Navíc v šedesátiminutovém intervalu pojedou ve stejném traťovém úseku spěšné spoje, které budou mít jedinou zastávku ve Šternberku, ale z Uničova budou tyto rychlé vlaky pokračovat jako osobní zastávkové dále do Šumperku. Výrazně se tak zkrátí cestovní doba ze všech míst mezi Uničovem a Šumperkem. Cestující patrně nejvíce uvítají, jak uvádí studie, pravidelné spojení krajského města Olomouce se Šternberkem a Uničovem, kde vlak může jet v pravidelném půlhodinovém intervalu.

Parametry na evropské úrovni

Současná cestovní doba mezi Olomoucí a Uničovem činí 42 minut, nově tuto vzdálenost urazí spěšné vlaky za pouhých sedmáct mi-

nut, regionální zastávkové spoje zhruba o násobek déle, konkrétně za 32 minut. Cesta ze Šternberku do Olomouce se zkrátí z dnešních dvaceti minut na pouhých osm minut. Výrazným zrychlením trati se tak otevře i alternativní cesta na spojení Olomouce se Šumperkem. Dnešní spojení rychlíkem přes Zábřeh na Moravě zabere 44 minut, nyní však vznikne alternativa spěšným vlakem přes Uničov, kdy cesta bude trvat necelou hodinu. Tím se ještě více zkvalitní spojení čtvrtého největšího města v Olomouckém kraji s jeho metropolí.

Na české poměry se podařil výrazný průlom, neboť na trati, kde jezdí pouze osobní nebo spěšné vlaky, budou mezi Olomoucí a Uničovem k dispozici úseky na rychlost až 160 km/h. Právě tuto rychlost budou využívat elektrické spěšné vlaky. „Stošedesátka“ je v současné době maximální rychlost, která je v tuzemsku na železnici povolena, a tak zmíněná trať bude první v České republice, kde bude pro regionální dopravu zavedena. V úseku Uničov – Šumperk je sice plánovaná maximální rychlost do 100 km/h, ale i tak půjde o významné urychlení. Železnice tak bude směřovat konkurovat individuální automobilové dopravě, která především v úseku Olomouc – Uničov zažívá hodně často horké chvíle s dlouhými kolonami vozidel.

Studie má v sobě započítány i náklady na kompletní modernizaci všech stanic a zastávek, jak z pohledu technického stavu, tak z pohledu komfortu pro cestující. To například znamená vybudování bezbariérového přístupu cestujících na nástupiště a zvýšení výšky nástupišť tak, aby bylo možné do vlaku nastupovat úroveň. Zároveň je naplánován přesun zastávky Troubelice blíže k obci, tak aby se maximálně zkrátily docházkové doby. Samozřejmě je zabezpečení přejezdů a splnění protihlukových předpisů. Stavební práce vyjdou asi na 6,5 miliardy korun a rozsahem se jedná o nejdůležitější plánovanou investici do regionální železniční infrastruktury v Olomouckém kraji za několik posledních desítek let. ○



Motorový vůz řady 851 ve velikosti TT

Firma MTB se chopila příležitosti a klasiku našich tratí, konkrétně motorový vůz 851 028-1, zmenšila do velikosti TT. Jak rychle k prodejčům dorazil, tak rychle byl vyprodán. V brzké době by se však na trhu měla objevit slovenská verze 850.006 v červenožlutém nátěru. Pojďme se nyní podívat, jak se vůz v barvách Českých drah podařil. Model zapůjčil Martin Stejskal.

Michal Bednář | Foto: autor

Motorové vozy řad 850 a 851 se vyráběly v 60. letech ve Vagónce Tatra Studénka. U ČSD byly zařazeny pod původním označením M 286.0 a M 286.1. Využívaly se k vozbě rychlíků a osobních vlaků na neelektrifikovaných tratích. V letech 1962 až 1968 z bran závodu vyjelo celkem 89 (52 a 37) kusů. Nejvyšší rychlost byla 110 km/h, výkon 515/588 kW, přenos výkonu hydrodynamický, délka přes nárazníky 24 790 mm, služební hmotnost prázdného vozu byla 50,5 t, obsazeného 55,5 t.

Vzhled a vybavení

Vůz je zabalený v klasické krabičce s molitanovými výstelkami, které zajišťují dostatečnou ochranu. Pouze zvrchu je vložena slabá pěnová vložka. Na jejím dně leží dokumentace, přibalené jsou též doleповací doplňky, jedno bandážované dvojkolí a prvky na čela modelu v podobě pluhů a hrazdiček. Po jejich osazení majitel modelu zůstane zřejmě nevěřičně koukat. Hrazdičky jsou totiž špatně vylisované. Mají sloužit jako



- výborně zvolená předloha
- vybavený a osvětlený interiér
- znázorněné vybavení na spodku vozu



- rezervy v povrchové úpravě
- rozměrové a tvarové chyby
- roztřesená jízda

jakási podpěra kinematiky, ale při jejich správném nasazení kinematice překážejí v levém směru pohybu, takže kinematika zadržává. Řešením je mírné povolání šroubku. Neřeší se tím ale problém křivosti hrazdičky. Více napoví foto. Rozdíl mezi stranami je 0,8 mm. Na modelu je z výroby namontovaná záslepka pro případ, že by modeláři nechtěli použít spřáhla. Ta jsou trochu odlišná od standardních spřáhel německé výroby. V obou šachtách se háčky nepohybují úplně volně, zůstávají viset v horní poloze.

Při prvotním zhlédnutí modelu jsem měl pocit, že se zlepšila povrchová úprava. Při podrobnější prohlídce jsem však názor změnil. Pravdou je, že tu jistý posun nastal, ale jen minimální. Některé popisky postrádají diakritiku, jsou rozpité či křivě nanesené, jiné jsou celkem povedené a relativně ostré. Písmo označení řady na čelech je větší. U tabulky s číslem na bočnici se nepovedl soutisk. V laku lze nalézt flíčky sousední barvy, světle zespodu nejsou dobře nastříkaná. Krémový pruh kolem skříně má také rezervy, je nerovný, a to jak na čelech, tak

na bočnicích. Přejít mezi skříní a střechou je rozpitý, na jedné bočnici dokonce šedá ze střechy zasahuje cca 1 mm do červené bočnice. Detaily v podobě nenabarvených kliček dveří a žlutých hran schůdků by se daly s přimhouřením očí tolerovat, ale je to škoda, modelu by to prospělo. Rámy oken mají stříbrnou barvu, je však spíše chromová než hliníková. Nedostatkem oken je jejich usazení, v některých místech jsou propadlá dovnitř. Madla jsou kovová a stříbrná. Některá jsou nerovně nainstalovaná, jiná chybí, jako např. pod čelními okny, na střeše nebo pod nárazníky. Na čelech střechy jsou výrazné dělicí roviny formy. Stěrače jsou z plastu, ale neodpovídají předloze. Ve skutečnosti mají dvojité ramínko a jsou delší.

Osvětlení zajišťují tři LED na každém čele. V pozičních světlech jsou dvojbarevné SMD LED (teple bílá/červená), v reflektorech 3mm LED. Reflektory prosvítají skrz světlý plast i do stanoviště strojvedoucího, bude nutno provést úpravu, aby se průniku světla zabránilo. Barva předních pozičních světel je více nažloutlá než v reflektorech. Interiér je osvětlený 6 SMD LED. Vybavený je sedačkami na jakémsi „roštu“, takže pod nimi není podlaha, ale pouze neupravená vrchní plocha rámu. Otázkou je, jak moc to pozorovatel vidí při provozu a jak moc to vadí. Mně vůbec. Vybavení stanoviště je rovněž velice jednoduché, kromě řídicího pultíku tam není nic, jen holá plocha. Pěkně je provedený spodek modelu s naznačením motoru a nainstalovanými skříněmi a vzduchojemy.

Věrnosti předloze se budu věnovat pouze okrajově. Zmíním jen na první pohled viditelné nepřesnosti. V první řadě je to ovál na čelech střechy. Je příliš mohutný a má i jiný poměr stran, což je nepřehlédnutelné. Druhá věc – spodek skříně (zástěrky) by měl být zaoblený dovnitř, nikoli zakončený rovně. Stačí se podívat na jakoukoli fotografii předlohy. Další nepřesností jsou lamely ve střeše nad dveřmi. V reálu jsou horizontálně, na modelu vertikálně. Navíc vertikální lamely do výroby vůbec nepřišly. Dvířka strojovny v krémovém pruhu vystupují, mají však být zároveň s bočnicí. Skutečná délka modelu přes nárazníky činí 203mm, nikoli výrobcem deklarovaných 205mm. Přepočtem ze skutečných hodnot však vychází dokonce 206,58mm, takže je tu rozdíl zhruba 3,6mm, tj. 432mm ve skutečnosti. Průměr kol je 7,7mm, reálným 900mm odpovídají kola o průměru 7,5mm. Rozvor podvozku měří 18,9mm, na skutečném vozu je 2300mm, tj. 19,16mm v modelu.

Pohon a jízdní vlastnosti

Od motoru opatřeného setrvačnickem o průměru 13 a síle přibližně 7,5mm je výkon veden na obě nápravy pouze jednoho podvozku. Bandáže nejsou instalovány, jedno bandážované



dvojkolí je přibalené. Není však dost dobře použitelné, neboť bandáž je silnější než hloubka drážky v kole a navíc je nerovná, takže model po jejím osazení velmi viditelně „kulhá“, je tedy lepší jezdit bez bandáže. Jízda modelu i bez přítomnosti bandáží je mírně roztřesená, vidět je to hlavně při vyšší rychlosti. Příčinu jsem nezjistil. Motor slyšitelně bzučí, ale ne natolik, aby to působilo rušivě. Sběr proudu obstarávají všechna kola. Sběrače přiléhají zezadu, při instalaci bandážovaného dvojkolí jsem je rovnou očistil, protože převody v podvozku jsou přemazané a mazivo je všude. Co šlo, to jsem otřel, ale po nějaké době jízdy bude nutno vykonat údržbu znovu. Výrobce uvádí jako nejmenší průjezdný poloměr 300mm, ovšem vůz spolehlivě projíždí i plechové kolejiště o 286mm, a do-

konce i nejmenší rádius na kolejiště Tillig, tedy 267mm. Za vůz jsem zapojil tři vozy typu Y. Po rovině na poloměrech 321 a 354mm probíhala jízda bez problémů. Na stoupání 35% již s tímto vlakem docházelo k prokluzu. Se dvěma vozy se motorák dostal na hranici, kdy ještě zvládal stoupání bez prokluzu.

Model váží 163 gramů. Nejvyšší rychlost při 12 V je 106,5 km/h, odběr proudu je 104 mA. Předloha jezdila maximálně 110 km/h, těch však model nedosahuje. Při přerušení napájení při 12 V dojíždí do vzdálenosti 80 mm. ○



HODNOCENÍ

Když se na model podíváme na kolejišti, vidíme jednoznačně Krokodýla. Běžná pozorovací vzdálenost neprozradí většinu výše uvedených nedostatků a chyb, což mnoha modelářům vyhovuje. Ti, kteří nelpí na perfektních nápisech, dokonale ostrých přechodech barev a jsou ochotni tolerovat i nějaké rozměrové či tvarové prohřešky, nemají důvod být nespokojeni. Nároky na provedení jsou individuální záležitostí. Ovšem stále se nabízí argument, že ceně nad čtyři tisíce, a to vůbec netvrdím, že je přehnaná, by měla odpovídat kvalitě a při návrhu modelu by se mělo více hledět na podklady, případně jít do terénu se štaflemi, fotoaparátem a metrem. Charakteristickým znakům by se měla věnovat velká pozornost. Tím spíše, zpracovává-li tuzemský výrobce tuzemské a stále existující vozidlo. Povrchová úprava je trvalou bolístkou firmy MTB, i když nutno uznat, že zrovna nápisy až na několik míst jsou lepší než na dřívějších modelech, které mi prošly rukama. Stále je tam ale nemalá rezerva.



Suchou nohou po dně hracholuské přehrady


 Hracholusky

Na první pohled to vypadá, že letošní rekordní sucho na Mži přeměnilo jednu z přírodních a turistických dominant západních Čech na krajinu podobnou apokalyptickým vizím globálních alarmistů. Jenže za nebývale nízkou úroveň hladiny na Hracholuskách stojí mnohem prozaičtější důvod: rekonstrukce známého viaduktu na malebné lokalce z Pňovan do Bezdruzic.

Pavel Frej | Foto: autor

Tedy, ne že by to letošní sucho přírodu nepoznamenalo. Když jako jediný z plzeňského osobáku vystoupím na ztichlé stanici v Pňovanech a vydám se podél trati lesní pěšinou, pod nohama mi praskají vyschlé smrkové větvičky a listí z javorů se skoro rozpadá na prach. Snažím se přičichnout podzimní vůni lesa, ale takovou tu typickou vlhkou syrovost, ve které jsou smíchány mlžné pachy stromů, mechů a hub, necítím. Na druhou stranu je nebývale teplo a já jen doufám, že i dnes slunce vyhraje svůj boj s nízkou inverzní oblačností.

Není nad výhled z motoráčku

Podcházím koridorovou trať z Plzně do Chebu a klesám směrem k Pňovanskému mostu. Není to daleko. Tady se vyřídili lesníci. Velké plochy pokáceného lesa, mezi kterými se vine prašná cesta, navršené kmeny stromů a obrovské hromady větví. Ale tu vůni „čerstvého“ dřeva, tu bych si nejradši nasbíral do nějaké lahvičky a odvezl domů. Mám i štěstí, v dálce slyším hukot, který věští něco většího, a mezi stromy se za chvíli objeví siluety dvou spojených Laminátek, které se „napařují“ v čele těžké uhelné soupravy „wapek“ mířící do plzeňské teplárny.

Přestože hlavní trať po celých 15 km v zásadě kopíruje jižní okraj hracholuské přehrady, vede až po horním okraji jejího strmého a protáhlého úbočí. Proto si pozorní cestující užijí jen několik málo pohledů na toto stavební dílo, a to většinou mezi rychle kmitajícími kmeny stromů. To osazenstvo motoráčků mířících do malebné oblasti Bezdruzicka si na viaduktu může vychutnat parádní výhled na přehradu z výšky několika desítek metrů. Letos ho však musí oželeť. Od jara se tu intenzivně pracuje na výměně obřích mostních polí a rekonstrukci pilířů. Hlomez ze stavby a kovové rány se rozléhají po údolí na kilometry daleko. Přestože na samotné stavbě zahlédnu

jen asi desítku dělníků, pracovní tempo odpovídá neúprosně se blížícímu konci stavební sezony.

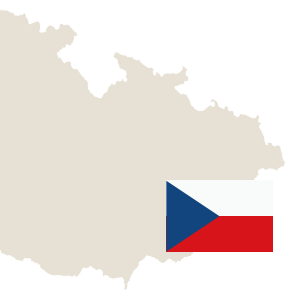
Na dávnou opuštěné dno

Lesem klesám dolů do údolí, abych si impozantnost Pňovanského mostu lépe vychutnal. A taky chci vidět, jak se v horní části přehrady projevilo cílené upouštění, které probíhá od léta. Vodní hladina klesla už o více než čtyři metry oproti plnému stavu a odhalila skalnaté břehy i nánosy na dně. Cílové kóty 348 m n. m. má být dosaženo asi za 14 dnů. Podle výpočtu je to přesně ta hodnota, díky které dojde k obna-

žení celých mostních pilířů viaduktu. Následně se na ně budou moci vrhnout se svou technikou stavbaři.

Chatová osada na břehu přehrady působí nebývale opuštěně. Schůdky do vody, visutá mola i dřevěná odpočívadla končí vysoko nad úrovní hladiny, po štěrkovém poli se dá doklopýtat k vodě, která jako by tekla obráceným směrem. Zdravím dva kanoisty, kteří zabírají





Co zmizelo pod hladinou

Pokyn ke stavbě největšího vodního díla na řece Mži vydal v roce 1959 Krajský národní výbor, protože původní vysoký jez již nebyl schopen zajistit narůstající odběry na dolním toku. Jednalo se především o potřeby plzeňského průmyslu. Současně měla přehrada snížit účinek povodní, sloužit pro rekreaci a zajistit minimální zůstatkový odtok během celého roku. Pod hladinou zmizely obce, usedlosti a hospodářská stavení i celkem 11 mlýnů, vysekány byly celé plochy lesa. Když započaly bourací práce, podle pamětníků ruku k dílu přiložili i místní, i když mnohdy se slzami v očích. Z vybouraného materiálu si pak často postavili chaty či domy v okolních vesnicích.

Údolí bylo zaplaveno v roce 1964. Sypaná hráz je vysoká 26,5 metru, nádrž má objem 56,65 mil. m³ vody a délka vzdutí dosahuje 22,5 km. Oproti délce se šířka údolní přehradou pohybuje jen mezi 50 až 300 metry. Na obranu projektantů nutno dodat, že během povodňových stavů dokázala přehrada již několikrát ochránit pod přehradou pod ní ležící obce a především krajské město před mnohem většími škodami. Pod hladinou přehradou je prý dodnes možné objevit symboly původního osídlení, jako torzo „Krausova“ statku. V horní třetině přehradu, která se díky upouštění nachází téměř celá bez vody, toho však moc zajímavého k vidění není. Snad jen zbytky nějakého mostu, ony děsivě vyhlížející pařezy a také jeden z charakteristických řopíků pod Butovem. Vede z něj dlouhá železná tyč s návěstí varující vodáky a posádky výletních lodí. Dnes tu však teče jen říčka, která si prorazila v bahně nové koryto, a společně s přítékajícími potoky z okolních lesů zase hezky přirozeně meandruje. Nemám nejmenších pochyb, že příroda, jako si dokázala kdysi poradit s náhlým zaplavením údolí, by si stejně hladce a rychle dokázala poradit s jeho vypuštěním.

U Butova srdce plesalo

K Butovu, jedinému většímu rekreačnímu středisku na severní straně přehradu, mě váže jedna vzpomínka. Kdysi s kamarádem, jehož rodiče tu měli na druhém břehu chatu, jsme



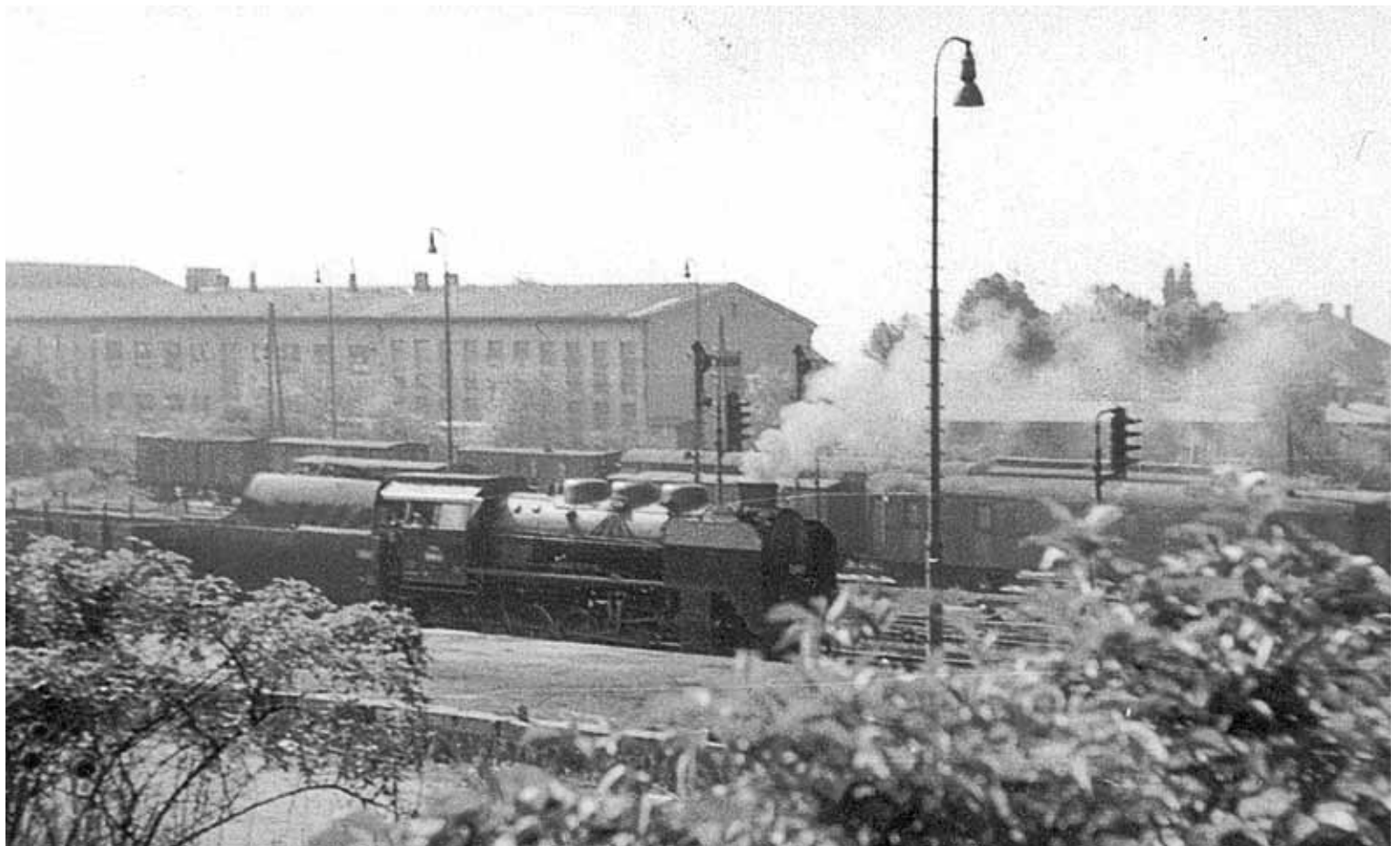
Jeden z řopíků ze soustavy předválečného opevnění se běžně nachází pod vodou. Díky značně upuštěné hladině přehradu je dobře vidět.

se na lodičkách seznámili se skupinkou holek z plzeňské „zdrávky“. Byly tu na školním výletě a stanovaly v kempu. „Kluci, neblbněte, dyk se převrhne...“ křičely a my si stejně nedali říct a vlezli k nim drze do loďky. Bylo to takové to zakoukání na první dobrou, svět se zatočil, a když jsme se vraceli do naší loďky, ujistili se jen: „Uvidíme se ještě?“ Nepochyboval jsem a za chvíli jsme zosnovali plán, že je v noci navštívíme. Jenže chatu jsme měli na druhé straně přehradu, loďku nám zabavili, prý že blbneme, voda byla ten večer ledová, začal foukat studený vítr, jako by se něco blížilo, a obejít přehradu po Pňovanském mostě znamenalo nějakých 10 km noční chůze neznámým lesním a skalnatým terénem. Prostě všechno bylo špatně. Celý večer jsme tak s lahví piva sledovali, jak se v tmavých vodách odráží oheň z táboráku na protější straně, vzduchem rezonuje zvuk kytar a po hladině se nese vášnivý holčíčí zpěv. Bylo to mírně deprimující. Dnes bychom přitom přehradu překročili téměř suchou nohou. ○

ŠOTOINFO

Železniční most přes údolí řeky Mže, tzv. Pňovanský most, byl vybudován v km 1,4 turisticky atraktivní lokálky Pňovany – Bezručice. Výškou 52 metrů patří dodnes k nejvyšším železničním mostům v Česku. Provoz na něm byl zahájen v roce 1901, přežil obě světové války a se stavbou vodní nádrže Hracholusky se dočkal i zásadních úprav pilířů, neboť vodní hladina se zvedla asi o 8 metrů. Most si zahrál například v hollywoodském filmu Babylon A.D. s Vinem Dieuselem nebo na něm byla natočena část klipu populární písně „Jede, jede, mašinka“ plzeňské skupiny Semtex. Kvůli neúnosnému stavu mostu oslabeného korozí prochází od jara 2018 zásadní renovací. Jde zejména o zpevnění zdiva pilířů a výměnu staré ocelové konstrukce za novou. Nově bude součástí mostu stezka pro pěší a cyklisty. Vlaky národního dopravce by se sem měly vrátit z jara 2019.

pádly proti proudu a vyruší skupinku pestrobarevných kachen. Podél vody leží holé kmeny stromů a taky staré pařezy natrvalo uchycené do dna svými mohutnými kořeny. Vypadají jako obří mimozemští pavouci z nějakého katastrofického filmu. A připodobnění ke katastrofě, která souvisí s každou velkou stavbou a dotýká se přírody a osudů mnoha lidí, není zase tak daleko.



Kremák právě dorazivší z Pražského Semmeringu s nákladním vlakem, kde mu na postrku asistovaly další dvě lokomotivy řady 534.0.

Nepostradatelný Kremák

aneb Konec páry na smíchovském ranžíru

Snad každému fandovi železnice přirostla k srdci nějaká lokomotiva. Mnohé starší lidi od dětství doprovázel parní stroj, který je vozil v čele vlaků do škol. Ještě dnes mají mnozí senioři v paměti obrázek, jak čekávali na nástupišti vesnické zastávky maloměstského nádraží či ve velké stanici na vlak a vidí v jeho čele Velkého bejčka, Čtyřkoláka či Všudybylku. Tři svého času nejvíce protežované typy pro osobní dopravu na vedlejších tratích. I mé dětství provázely parní stroje a jedna z lokomotivních řad se stala tou první, na které jsem se učil fotografovat.

Jan Dvořák | Foto: autor a archiv ČD

V 60. letech minulého století jsem poprvé viděl fotografii nového poválečného Kremáka. Šlo o černobílý snímek parní lokomotivy na mostě pod pražským Vyšehradem. Postupem času jsem v rukou držel i jiné fotografie a po zhlédnutí filmu *Železný dědek* mě tak okouzlili parní stroje, že mi otec umožňoval jejich fotografování svým aparátem. On ho vždy nařídil expozimetrem a já jen mačkal spoušť. Až ke konci mé docházky na základní devítileté škole mi vyčlenil jeden ze tří rodinných archaických fotografických aparátů, abych si fotografoval lokomotivy stylem pokus-omyl. A začal jsem na jednom z míst, kde se natáčel právě film *Železný dědek*. Tím místem byl svah před

domem, kde bydlel mašinfíra Matys (filmový hrdina), a to přímo nad kolejíštěm smíchovského nákladového nádraží.

Centrum zásobování Prahy

Smíchovská železniční stanice měla od začátku dvacátého století významný podíl na zásobování celé pražské aglomerace a tomu odpovídalo i množství parních posunovacích lokomotiv, od těch historických až po ty nejmodernější. Jejich hlavním úkolem byl těžký posun, přetahy, nebo vlečkové uhelné vlaky. Vždyt ještě v roce 1965 vedle sebe pracovaly stroje s padesátiletým věkovým rozdílem – například Heligón (stroj 414.071) vyrobený ještě za Rakouska-Uherska s nějakým tím novějším českým Kremákem.

Z nedělních procházek a výletů jsme se vraceli někdy přes železnou lávku přetínající celé smíchovské nádraží. Dívali jsme se do tendrů lokomotiv a nechávali se zahalit do dýmu z posunujících železných ořů pod námi. Celý Smíchov býval kdysi kouřem zahalený z fabrik a lokomotiv, vzduchem polétávaly i jiskry a saze, bylo to někdy pro mnohé nepříjemné, ale zdálo se nám to normální, přirozené. Když ve 2. polovině 60. let odešel staříček Heligón do důchodu, nahrazoval ho fungl nový rudý Sergej (T 679.1). A já dostával stále větší chuť zachytit fotograficky alespoň toho Kremáka, než vyhasne i jeho kotel.

Na smíchovském ranžíru bylo slyšet pískání posunovačů, třeskot nárazníků, syčení parních kotlů, bafání z komínů. A já tam stál skrytý ve křoví a bál se, aby mne někdo nevyhodil, ne-

vynadal mi. Vyzbrojen expozimetrem a fotografickým aparátem jsem opatrně začal pořizovat snímky. Bylo po zimě, po obloze se honily mraky, foukal studený vítr a to, co mi ukázal expozimetr, už dávno neplatilo, když jsem mačkal spoušť fotoaparátu. Také se mi stávalo, že mi fotografovaná lokomotiva ujela ze záběru, nebo že jsem neodhadnul její vzdálenost k zaostrění. Po vyvolání filmu jsem zjistil, že fotografie jsou nepoužitelné a neostře. Mých cest na smíchovské nádraží přibývalo a peněz na fotografický materiál ubývalo a výsledky byly jen málo zlepšené. Spolužáci se honili někde na hřišti za míčem, hráli si na schovávanou, učili se kouřit cigarety ve křoví a já se ve křoví u nádraží bál, že mne někdo chytí a vyžene a že si pořádně nevyfotím toho Kremáka.

Stroje pro nákladní vlaky

Než jsem zase příště odjel na Smíchov, tak jsem si zjistil, na koho to fotograficky líčím. Byly to stroje, které reprezentovaly novou poválečnou výrobu modernizované lokomotivní řady 534.0 (od roku 1923) pro nákladní vlaky, nově označenou jako 534.03. Na svých strojevůdcovských budkách měly nápisy, že patří Severozápadní dráze, depu Vršovice. Parní lokomotiva řady 534.03 s pěti spřaženými malými dvojkolými byla dvouválcová dvojitá, s vodovými parními válci po obou stranách lokomotivního rámu. Vzhled se vylepšil i díky dosazení velkých postranních usměrňovacích kouřových plechů. První z nich, 534.0301, obohatila stav parních lokomotiv ČSD 22. prosince 1945. Jinak tato řada vycházela ze zkušeností a výroby řady 524.1 shodnými koly, rozvory, tyčemi pohonu, rejdovností dvojkolí... Kotel byl uložený výš o 200 mm proti poslední dodávce, ocelové topeniště mělo tři varné roury, výhřevná plocha kotle byla vhodně snížena a přetlak páry zvýšen. Tuto dodávku uskutečňovaly společně Škodovy závody i ČKD do roku 1947. U prvních dvaadvaceti parních strojů vyrobených v Plzni byl použit třinápravový tendr řady 818.0, u dalších sérií vyrobených v Plzni i v Praze byly čtyřnápravové tendry řady 935.0 a 1. Samozřejmě se stávalo, že si je některé lokomotivy mezi sebou časem i prohazovaly. Jejich maximální rychlost byla 60 km/h.

Kremáky jsem začal sledovat nejen na Smíchově, ale i ve Vršovcích. Jezdil jsem za nimi z naší chaty ve Slivenci do Řeporyjí, Rudné či Hostovic. Obdivoval jsem je při stoupání Pražským Semmeringem nad Prokopským údolím, tři stroje na jednom dlouhém nákladním vlaku. Vytáhly vlak do stanice Hostovice, kde pak dlouho odpočívaly, a kolejištěm se nesl zvuk jejich oddechujících kompresorů. Dominovaly tehdy na posunu ve stanicích Rudná a Řeporyje, zde obzvláště jsem sledoval souhru dvou Kremáků.

Romantiku páry nahradila nafta

Pak zase jsem se jednou odvážil jít fotografovat na Smíchov. Bylo opět pošmourne počasí, kdy na ranžiru stály čtyři parní lokomotivy a já se potuloval kolejištěm, odkud mě vyháněl bdělý strážce pořádku. Snímky se mi pranic nelíbily, a tak jsem se rozhodl za pár dní udělat jiné. Jaké bylo ovšem mé překvapení... Místo parních lokomotiv stály na smíchovském ranžiru motorové stroje Sergej a Čmelák. Vzduch nebyl cítit ostravským či kladenským uhlím, žádný voň-



Kremák v roce 1973 na trati Pražského Semmeringu v čele nákladního vlaku do stanice Hostovice

vý kouř smíchaný s bílou párou mne nevátil, ale byl to hluk diesellových motorů a zápach motorové nafty. Od této chvíle jsem Kremáky v Praze a okolí neviděl. Hlavní město se začalo nadobro loučit s parním provozem.

Kremáci patřili mezi oblíbené typy a pracovali až do úplného ukončení parní trakce u nás. První poválečná lokomotiva 534.0301 dosloužila v Klatovech a v roce 1982 ji ve stavu schopném provozu převzalo pražské Národní

technické muzeum. Řada strojů označených 534.0301-528 představovala vhodné lokomotivy snad pro všechny tuzemské tratě především díky nízkému nápravovému tlaku. Tyto stroje zasáhly do hnutí pětistovkařů – hnutí pro zvyšování denního kilometrického běhu lokomotivy, nejméně 500 km za den – a do těžkotonážního hnutí. Služba pro topiče byla mnohdy náročná pro obsluhu velkého topeniště. Přezdívkou Kremák si tato řada vysloužila nejen díky



HLADOVÝ DŘÍČ

Stroje řady 534.0 začala dodávat plzeňská Škodovka v roce 1923 na základě objednávky ČSD. Kremák se stal prvním samostatně vyvinutým typem v této strojírně. Šlo o robustní nákladní lokomotivu s uspořádáním náprav 1'E s vlečným tendrem řady 818.0 dodávaným z výroby. Kotel byl na svou dobu mohutný s velkotrubnatým přehřívacem a měděným topeništěm. Hnací a spřažená kola měla průměr 1 308 mm. Výkon činil 1 200 kW. Díky dobré pověsti se vyráběly se i v dalších letech, dokonce i za okupace. Naposledy se tak stalo v roce 1942, kdy říšské úřady pochopily, že jsou pro trati v tuzemsku vhodnější než známá válečná řada 52. Díky tomu vznikla série 21 kusů – 10 pro tehdejší ČMD a 11 pro železnice Slovenského štátu. Stroje se uplatnily v nákladní dopravě. Po 2. světové válce nicméně jejich význam klesal, a to kvůli vysoké spotřebě paliva. Poslední stroje řady 534.0 dojezdily u ČSD v roce 1973.



Kremák dnes coby součást nostalgických akcí

velké spotřebě paliva, ale i ploše roštu podobných rozměrů jako v krematoriu. Je dobře, že bylo zachráněno několik strojů této řady, protože jsou součástí vrcholu naší výroby parních lokomotiv, reprezentují tzv. československou lokomotivní školu.

Tak jako před pětácti lety zmizeli ze Smíchova Kremáci, tak během několika příštích let zmizí i koleje bývalého nákladového nádraží na Smíchově, aby ustoupily novému obytnému, obchodnímu a administrativnímu centru této pražské čtvrtě pro nových více než 10 000 obyvatel. Celý smíchovský nádražní prostor se scvrkne, přemění. Na koleje s Kremáky tak zbudou jen vzpomínky a také některé fotografie. ○

Tetka

Břetislav Buchta

Květa Halamíčková byla žena veselá, bodrá a pracovitá. Sem tam i trošku hubatá, ale spolupracovníci jí občasné úlety promíjeli. Možná i proto, že měla postavu připomínající Věstonickou Venuši, a kolegové jí nechtěli přidělovat další mindráky. Na hale jí nečekal nikdo jinak než „Tetka“.

Květa dělala na motorové hale čističku lokomotiv, tedy omývala a leštila hlavně jejich kapoty a okna, občas i podlahy. S kýblem a rýžovým kartáčem na násadě od smetáku chodila po železných lávkách kolem lokomotiv a snažila se, aby stroje vyjízděly po jejím ošetření čisté a nablýskané.

Mezi železnými lávkami byla ještě jedna propojovací, která se díky systému převodu, kladky a řetězu dala spouštět, nebo naopak zvednout. Díky ní se čističky nemusely při každém přechodu z jedné strany lokomotivy na druhou trmácet ze schodů vyvýšených lávek a potom zase nahoru zpět na druhou stranu. Stačilo přejít po užší lávce, která byla zajištěná zábradlím proti pádu a pro pocit bezpečí.

Květě chvíli trvalo, než našla odvalu po propojovací lávce přejít z jedné strany stroje na druhou. Se svou postavou brzy pochopila, že musí překonat nepřijemnou fobii, pokud si nechce zničit nohy. Časem však Květa přechod přes lávku hravě zvládala.

Jednoho dne však přišla komplikace – systémem na spouštění lávky se pokazil a byla na několik dní vyřazena z provozu. Květa měla dvě možnosti. Buď se trápit po schodech, nebo

zkusit přejít z jedné strany lokomotivy na druhou po ochozu, který byl u lokomotiv v přední i zadní části stroje. Květa už před časem, když se ještě bála přejít po úzké lávce, tuto možnost zkoušela. Přechod nebyl pro její postavu jednoduchý, protože prostoru mezi kapotou lokomotivy a zábradlím obvykle moc nebylo. Květa se však rozhodla, že tak zkusí přejít i nyní.



S kbelíkem v jedné ruce a smetákem v druhé vyrazila nešťastná žena na druhou stranu lávky. Systémem krok-sun-krok, zády k čelu lokomotivy, zamířila do úzké části ochozu. Brzy se ocitla v nejužším prostoru mezi kapotou a zábradlím. Ale ouha! Jakmile se chtěla

vyloženě protlačit o kus dále, Květa zjistila, že to nejde. Nadechla se, vydechla a věřila, že zúžený prostor přece jen zvládne. Ale dál to prostě nešlo. Květa zkusila couvnout zpět, ale nešel ani tento manévř. Nemohla se pohnout ani jedním směrem.

Květa zpanikařila. Udělala ještě pár pokusů se uvolnit, ale marně. Prostě se v nejužším místě doslova zasekla a poznala, že bez cizí pomoci nemá šanci z pastí uniknout. Dole před lokomotivou spatřila procházet jednoho z četařů. „Jirko, prosím tě, pomoz mi, nemohu se pohnout,“ zavolala na něj plačky.

Četař Jírka pohlédl nahoru a brzy pochopil situaci. „Vydržte, Tetka, seženu autogen a někoho ze svářečů a zábradlí odpálíme,“ zavolal Jírka zvesela na Květu. Ta se hrozně vylekala. Představa, že chlapi uříznou zábradlí, aby jí uvolnili cestu zpět, byla pro ni nesnesitelná. Květě blesklo hlavou, že by se o ní jistě mluvilo v celém depu, a kdoví, jestli by se dnešní epizoda neobjevila v kronice depa.

„Jirko, žádné pálení, vymyslete něco jiného,“ zařvala už s pláčem Květa na Jírku, který se otáčel k odchodu.

Četař se obrátil zpět. „Dobře, Tetka, počkejte, něco vymyslíme,“ pronesl chlácholivě Jírka a šel sehnat další chlapy. Za chvíli byl zpět i se dvěma zdatnými pomocníky. Oba se opřeli o zábradlí a odtlačili jej, aby Květa měla více prostoru pro návrat.

Květě tento manévř pomohl a bez větších problémů se stáhla z ochozu lokomotivy na lávku. Po zbytek směny zachmuřeně a zahanbeně chodila na obě části lávky po schodech. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Vláda schválila zavedení jednotné jízdenky pro železniční dopravce

Vláda chce systém jednotných jízdenek na železnici. Jeho zavedení a pětiletý provoz bude stát 254 milionů korun. Systém jednotného tarifu budou muset využívat všichni dopravci, kteří jezdí na základě objednávek státu a krajů. Vyplyvá to z návrhu novely zákona o drahách, který schválila vláda. Novela zároveň umožní vstup zahraničních dopravců na tuzemský železniční trh, aniž by měli sídlo v ČR. Nově jim bude stačit sídlo v některé ze zemí Evropské unie. Podle dřívějších vyjádření ministerstva dopravy by měl být systém jednotného tarifu hotov do roku 2020. Stát chce umožnit cestujícím využívat vlaky více dopravců při jedné cestě na jedinou jízdenku, a postoupit tak při liberalizaci trhu. Systém jednotného tarifu budou muset využívat všichni dopravci, kteří jezdí na základě objednávek státu a krajů. Výši jízdného budou určovat cenové předpisy. Vedle povinné účasti dopravců, kteří obsluhují vybrané tratě na základě smlouvy o veřejné službě, se budou moci dobrovolně do systému připojit dopravci i na tratích, na kterých jezdí na vlastní komerční riziko. To v současnosti platí například na trati mezi Prahou a Ostravou. **ČTK 24. 10. 2018**

Zahraniční dopravci lákají české strojvedoucí na práci do Rakouska

Nedostatek strojvedoucích v Evropě vede velké dopravce k tomu, že pořádají náborů i v zahraničí. A na české území se aktuálně vydaly Rakouské spolkové dráhy (ÖBB), které zde na pracovních portálech lákají české strojvedoucí na práci do Rakouska. Pozici překládají jako řidiče a řidičky poháněcích vozidel. „S přetahováním námi vyškolených odborníků včetně strojvedoucích se setkáváme trvale. Jedná se především o tuzemské společnosti, ale víme i o odchodech do zahraničí, například do Rakouska nebo Německa,“ říká mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Podle něj výchova strojvedoucího trvá nejméně rok a je finančně náročná. ČD ani odbory přesnou statistiku odchodů strojvedoucích do Německa a Rakouska nevedou. „Lze se ale domnívat, že jsou jich řádově desítky,“ uvedl mluvčí Federace strojvůdců Libor Poláček. Rakouské dráhy přitom platí za jednoho z nejlepších zaměstnavatelů v oboru. V tuzemsku lákají mimo jiné na 3 000 eur (78 tisíc Kč) jako podpisový bonus, plat 2 265 eur (59 tisíc Kč) měsíčně s tím, že si strojvedoucí ročně přijde na 14 platů a k tomu další výhody ve výši 600 eur (15 600 Kč) měsíčně i důchodové pojištění. Pracovní trh je přitom dostupný. **Deník 18. 10. 2018**

Druhá železniční kolej by z Hradce Králové mohla vést i do Trutnova

Před dvěma roky skončila modernizace dráhy mezi Hradcem Králové a Trutnovem za 850 milionů korun, ale ze slibů vyšší rychlosti, komfortu a nových souprav zbyly jen rozpaky. Nic z toho se navzdory vysokým nákladům nestalo. Teď se však začíná rodit železniční plán. Zvažuje se stavba druhé koleje nejen z Prahy do Hradce, ale dokonce až do Trutnova a budování Vysokovské spojky, a tedy významné zkrácení cesty po kolejích do Náchoda. Ve hře je dokonce elektrifikace „krkonošské“ dráhy. Projekt druhé koleje z Prahy do Hradce se začne realizovat už příští rok, kdy stavaři na čtyři roky zaberou asi čtrnáctikilometrový úsek Mstětice – Praha-Vysočany, kde se mají proinvestovat přes čtyři miliardy korun. Do roku 2030 prý bude hotová celá dvoukolejka, která má přinést výraznou úsporu času. Dnes trvá cesta rychlíkem z Hradce do Prahy 98 minut, po modernizaci a zvýšení rychlosti až na 160 km/h by vlaky úsek projely za 63 minut. Kdyby se splnily i úvahy o trutnovské dvoukolejce, trasa do Krkonoš by zabrala jen 40 minut navíc. Kraj za druhou kolej silně lobbuje, ministerstvo dopravy v září kývlo na zhotovení studie proveditelnosti. **MFD 22. 10. 2018**

ČD TRAVEL REKREACE S PŘÍSPĚVKEM Z FKSP

Pobytové zájezdy
zima 2018/2019
v prodeji od 19. 10. 2018

V nabídce máme lyžařské,
lázeňské a exotické pobyty

Dotace na zimní pobyty
poskytují SŽDC, ČD
a ČD Cargo



Více na adrese www.cdtravel.cz, nebo na telefonu 972 243 051-55

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

Agentura
NKL  Zámek
ZBIROH 

Rozvoj železniční dopravy jako významného nástroje ekonomické prosperity.

Liberalizace železnice z českého i středoevropského pohledu.

Velký sál paláce Žofín, 12. listopadu 2018 od 13:00 hod.

Na 224. Žofínském fóru vystoupí a zodpoví dotazy: **Dan Ťok**, ministr dopravy, **Libor Lochman**, výkonný ředitel Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností, Brusel, **Miroslav Kupec**, předseda představenstva České dráhy, a.s., **Jiří Svoboda**, generální ředitel Správy železniční dopravní cesty, **Zbyněk Hořelica**, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury, **Ivan Bednárik**, předseda představenstva ČD Cargo, a.s.

V rámci diskuse vystoupí manažeři dalších organizací a společností z oblasti železniční dopravy.

Liberalizace železnice v roce 2019, vypisování soutěží a koordinace podmínek z pohledu Evropské komise. Financování dopravní infrastruktury, legislativní podmínky a úpravy. Úloha Českých drah jako národního dopravce v následujícím období. Jaký bude mít dopad liberalizace železnice na cestující? Mezinárodní spolupráce zemí střední Evropy v oblasti železniční dopravy...

Změna programu vyhrazena.

Přihlášky a více info na www.zofin.cz



10. listopadu 2018

Svezte se parním vlakem do Bohušova na Svatomartinské hody

Tradiční podzimní akcí na Osoblažsku jsou Svatomartinské hody v Bohušově. Letos se uskuteční v sobotu 10. listopadu a můžete se na ně svézt po osoblažské úzkokolejce parním vlakem. Ten odjíždí z Třemešné ve Slezsku v 10:45 hodin a do Bohušova s ním přijedete v 11:51. Už v parním vlaku si lze během jízdy dopřát mladé víno, grog nebo svařák a příjemně se naladit na program, který se bude konat v Bohušově v místním rekreačním areálu a penzionu Pod du-bramborové placky, zvěřinový guláš, Bohušovské koláčky a také nejrůznější zabijačkové pochoutky. O zábavu se postará vypravěč Ander z Košic a cimbálová muzika. Pro děti budou připraveny jízdy na koních. I zpět do Třemešné se můžete svézt parním vlakem, který pojezdí z Bohušova v 15:20. Jízdenky se pro-

Nejbližší železniční stanice: Třemešná ve Slezsku



17. listopadu a 18. prosince 2018

Do Národního technického muzea za pouhých 50 Kč

V hlavní budově Národního technického muzea na pražské Letné si můžete prohlédnout 14 stálých expozic včetně té, která je věnovaná historii dopravy. Tzv. dopravní hala je největším návštěvnickým magnetem muzea. Kromě ukázek železniční techniky jsou prezentováni i unikátní zástupci letecké a automobilové dopravy. K vidění je mimo jiné první automobil vyrobený na našem území v roce 1898 – NW Prásidek. Plné vstupné stojí 220 Kč. Ve vybrané dny lze do muzea zavítat za snížené vstupné 50 Kč.

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



10. a 11. listopadu 2018

Na Festival otevřených sklepů pod Pálavu se slevou

Letošní podzimní Festival otevřených sklepů se koná v oblasti pod Pálavou, kde díky vápenitému podloží získávají vína jedinečné vlastnosti. V Horních Věstonicích, Dolních Věstonicích, Pavlově, Milovicích a Bulharech si 10. a 11. listopadu můžete k degustaci vybírat z 300 vzorků vín od třiceti vinařů. Po předložení jízdenky ČD máte nárok na slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanici Zaječčí nebo Břeclav s platností 9., 10. nebo 11. 11. 2018. Vstupenky se slevou si předem rezervujte na petra.weberova@nap.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Zaječčí/Břeclav



9. až 18. listopadu

Tradiční výstava modelů železnic v Hradci Králové

Nenechte si ujít tradiční podzimní Výstavu modelů železnic Klubu železničních modelářů z Hradce Králové, kterou si můžete prohlédnout od 9. do 18. listopadu na královéhradeckém hlavním nádraží. Přístupná je ve všední dny od 14 do 18 h, o víkendech a ve státní svátek od 9 do 18 h. Těšit se můžete především na velké klubové kolejiště velikosti TT (1:120), koncipované jako hlavní dvoukolejná trať s odbočující lokálkou, vlečkami a depem, a také unikátní H0 kolejiště Southwest USA. Letošní novinkou je nová prodejna, kde lze koupit suvenýry a modely.

Nejbližší železniční stanice:
Hradec Králové hl. n.

Foto: Slezské zemské dráhy, 2m, Partnerství KZM Hradec Králové

Železničář

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

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