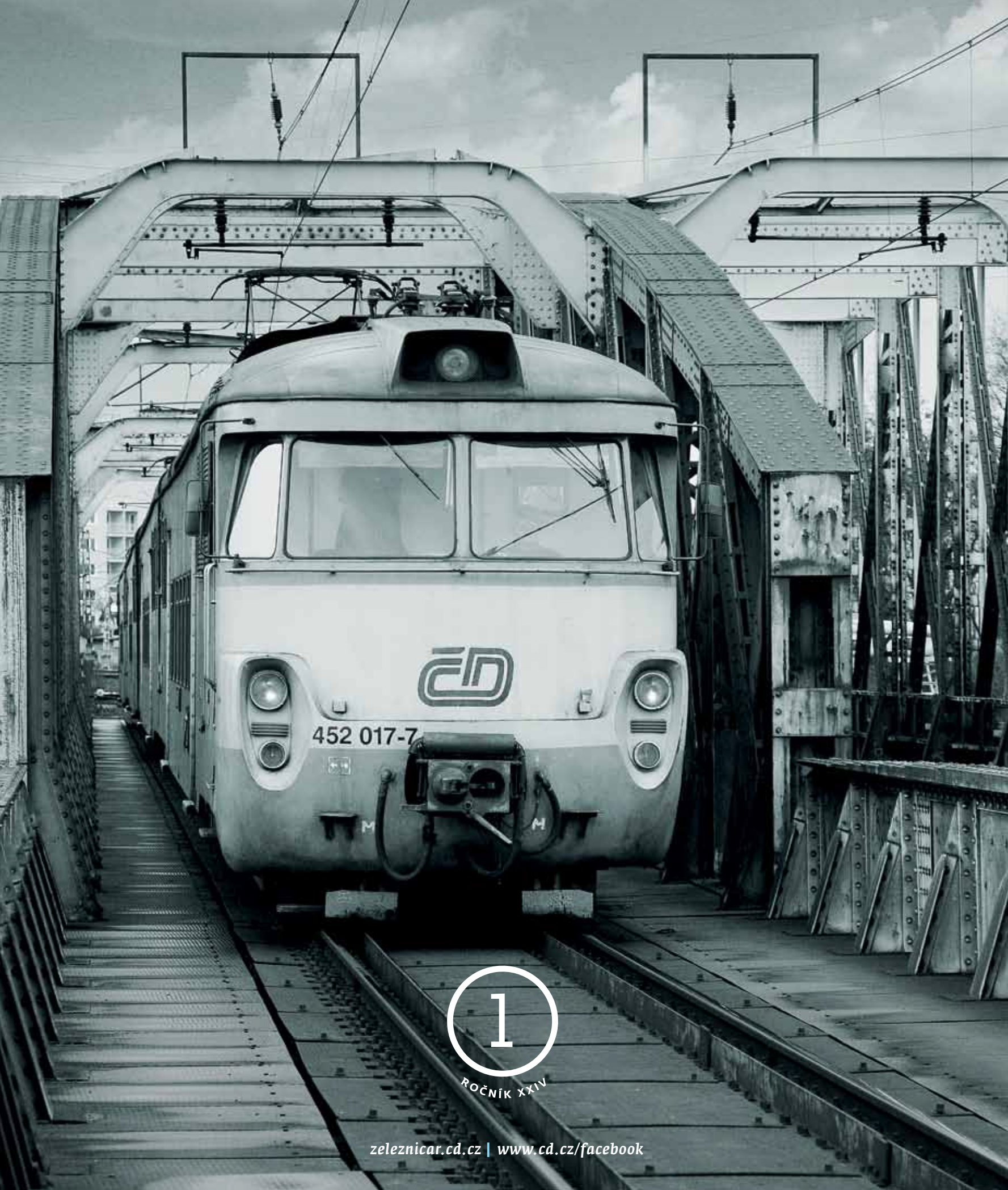


Železničář

5. LEDNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



1

ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Na téma bezpečnost železniční dopravy a šetření mimořádných událostí jsme hovořili s vedoucím tohoto oddělení na ČD,

Věroslavem Nejmanem.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Komfortní a modernizované vozy obsluhují více než polovinu dálkových spojů Českých drah. Nyní jezdí už na patnácti hlavních linkách včetně sedmičky linek rychlíkových.

11-14 TÉMA

Pantografy se staly neodmyslitelnou součástí příměstské dopravy v okolí Prahy, kde pomohly vyřešit akutní nedostatek elektrických jednotek. Co provázelo jejich vývoj a provoz?

15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Pardubická vlakvedoucí **Jitka Sivuchová** pomohla v jednom z tunelů vedoucích z pražských Vršovic na hlavní nádraží vážně zraněnému muži. Za tento čin byla oceněna.

16-17 RECENZE

V další recenzi železničních modelů se tentokrát podrobněji věnujeme motorové jednotce řady **M 262.101 ČSD** ve velikosti TT od firmy Kres.



18-19 CESTOPIS

Hlavní město Pchjongjang je naleštěně pozlátko vládnoucího režimu a od zbytku **KLDR** se značně odlišuje. Stačí však vyjet pouze několik kilometrů za hranice města a vše je jinak.

20-21 HISTORIE

Je tomu dvacet let, kdy tisk a televize informovaly veřejnost o zavedení **v laku SC Manažer**, který vytvořil nový elitní spoj. Vzpomenete si dnes ještě na něj?

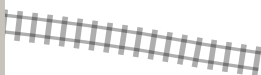


Železničář

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

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

TITULNÍ FOTO: MICHAL MÁLEK, jednotka řady 452 na trati z Kolína do Velkého Oseka



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Zajímavý záběr Pendolina na Slovensku, konkrétně na viaduktu přes vodní nádrž Ružín, nám poslal pravidelný čtenář ze země našich východních sousedů **Peter Hudec**.

VÝHERCI VÁNOČNÍ SOUTĚŽE Z Č. 24

Správné odpovědi: 1 b), 2 a), 3 c), 4 a), 5 c), 6 b), 7 a), 8 b), 9 a)

Model lokomotivy Peršing 163: Milan Krátký, Praha 8

Kniha Parní lokomotivy řady 498.1: Martin Javorský, Klatovy

Malý atlas lokomotiv + kniha čs. lokomotiv ve světě: Jan Ploc, Nový Bydžov, Jan Novák, Zlín, Marek Stratil, Dlouhá Loučka, Josef Jelínek, Olomouc, František Navrátil, Přerov a Lukáš Servus, Prostějov

Flash disky: Jaromír Jedlička, Beroun, Antonín Cekota, Krnov, Jaromír Hainc, Český Těšín, Zdeňka Halamková, Lanškroun, Vojtěch Vaškových, Uherský Brod, Tomáš Kříž, Moravská Nová Ves, Iva Musilová, Židlochovice, Pavel Smitka, Plzeň, Tomáš Anděl, Klášterec nad Ohří, Jakub Kadlčík, Plzeň, Tomáš Mach, Plzeň, Helena Šleglová, Plzeň, Petr Malenovský, Babice, Vladimír Mačát, Lanškroun, Naďa Votavová, Moravská Třebová, Anna Langerová, Opava, Lukáš Povolný, Havlíčkův Brod, Kohanová Lenka, Ostrava, Lukáš Rychta, Opava, Stanislava Kraftová, Kralovice.

Tři rodinné vstupenky do Domu vláčků na Petřínách + kniha Kolejiště našich modelářů: Anna Novohradská, Praha 4, Viktor Kyndl, Benešov, Petr Bleha, Kolín

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

přesně před rokem jste dostali do rukou první číslo Železničáře v novém formátu a pozměněné koncepci. Zároveň jsme vás v předposledním loňském čísle v rámci vánoční soutěže vyzvali, abyste se ke změnám, kterými titul prošel, vyjádřili a svým způsobem nám pomohli časopis dále rozvíjet. Železničáře totiž vnímáme jako rodinné stříbro národního dopravce, a proto nám velmi záleží na tom, aby byl nejen čtivý, ale i čtený.

Vaše reakce nás velmi mile překvapily. Byli jsme si sice vědomi, že Železničář prošel radikální proměnou, ovšem její úspěšnost dokáží objektivně zhodnotit jen čtenáři. Potěšilo nás proto, že velká část z novinek byla u vás přijata velmi pozitivně. Z více než pěti set čtenářských ohlasů se nadpoloviční většina pochvalně zmiňuje o recenzní rubrice, ve které se věnujeme modelové železnici, nádražním restauracím, železničním simulátorům a knihám s drážní tematikou. I proto máme v úmyslu záběr rubriky ještě rozšířit a drobnohledu recenzentů podrobit ještě filmovou tvorbu s železničním akcentem.

Další oblastí vašeho kladného hodnocení jsou články věnující se jednotlivým řadám vozidel, kde sice nemáme ambice konkurovat rozsáhlým monografickým materiálům, ale chceme spíše připomínat jejich význam a historii v kontextu doby. Podobně jako v roce 2016, kdy několik legend našich kolejí oslavilo kulatá výročí, budeme i letos věnovat pozornost strojům, které psaly historii tuzemské železnice. V roce 2017 například uplyne 45 let od vytvoření rychlostního rekordu elektrické trakce lokomotivou E 469.3030, pětadesátiny oslaví legendární Štokry nebo uplyne už 30 let od chvíle, kdy tehdejší ČSD zařadily do svého parku vůbec první vozy uzpůsobené pro přepravu vozíčkářů (tehdejší řady BDmee/BDmeer). Milníků, kterým se budeme na stránkách Železničáře věnovat, bude zkrátka i letos dost.

A protože nejen historií živ je člověk a Železničář je periodikem informujícím především o aktuálním dění u národního dopravce, zaměříme se v tomto ročníku na zpravodajství z různých oblastí jeho činnosti. Novinkou bude například seriál o investičních akcích do provozního a opravárenského zázemí, kterých je na letošek naplánováno rekordní množství. Nevynecháme samozřejmě ani vozidlový park Českých drah, chystáme pro vás například reportáže o tom, jakou péči dostávají vozidla ve svých domovských depech. Stejně tak neopomíne přiběhy zajímavých lidí – odborníků, nebo těch, které železnice inspirovala a stala se jejich celoživotní diagnózou.

Často jste se vyjadřovali nejen k obsahu, ale i k formátu časopisu, na kterém některým z vás vadí nestandardní velikost. V aktuálním ročníku budete muset ještě tento rozměr, zvolený kvůli maximální úspoře papíru s ohledem na surový materiál dodávaný do tiskárny, akceptovat, nicméně chceme hledat možnosti, jak se přiblížit vašim představám tak, aby byl zvolený formát v budoucnu efektivní jak pro obsah titulu, tak pro jeho výrobu. Pokud se nám podaří takový model najít, změna formátu by mohla nastat v ročníku 2018.

Vážení čtenáři, uvědomujeme si, že Železničář svým přerodem v časopis udělal zásadní krok ve své, dnes již třidvacetileté historii. Stejně tak ale víme, že je stále kam jít a co zlepšovat, pochopitelně s pokorou k tomu, co dokázali naši předchůdci. Jsme proto rádi, když nám vy, naši čtenáři, pomáháte blíže vytyčit ten správný směr, za což vám patří nemalý dík.



Václav Rubeš

vedoucí oddělení tištěných a internetových periodik



Pavel Krtek se zúčastnil 16. reprezentačního plesu

V prostorách Obecního domu se v sobotu 3. prosince uskutečnil už 16. reprezentační ples hlavního města Prahy a Obecního domu. Poprvé se uskutečnil v roce 2000 a již tehdy navázal na tradice plesů, které v Praze trvají přes 300 let. Společenské události se letos zúčastnil také předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek, který se zde mimo jiné setkal i s generálním ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy (DP) Martinem Gillarem. Využil příležitosti neformálně společně probrat další možnosti spolupráce s DP, prohloubení provozní a tarifní integrace, budování záchytných parkovišť P+R, přestupních terminálů nebo nových zastávek ČD s vazbou na MHD. Diskutovali i o situaci v jednání s odborovými organizacemi – nedávné uzavření nové kolektivní smlouvy či obnovu vozového parku a zkušenosti s dodavateli vozidel. (red)

Podřipsko se od ledna dočkalo integrace

Od 3. ledna se do systému Pražské integrované dopravy (PID) připojilo šest nových autobusových linek v oblasti Podřipska, a rozšířila se integrace na železnici. Nově je do PID částečně zapojeno město Roudnice nad Labem v tarifním pásmu 7 a dalších 17 obcí na území Středočeského i Ústeckého kraje. V rámci integrace Podřipska vzniklo šest nových autobusových linek PID. Ty, společně s integrovanými linkami DÚK, nahradí současných sedm neintegrovaných a dvě již integrované linky. Zároveň se rozšiřuje možnost použití jízdních dokladů PID na železnici až do Roudnice nad Labem, a to včetně rychlíků. S jízdenkou PID se tak cestující dostanou z Prahy do Roudnice za 84 Kč, s pražskou „tramvajenkou“ jen za 54 Kč. Kromě hlavní železniční trati do Roudnice jízdenky PID platí i na dvou regionálních linkách U21 a U22 mezi Vraňany, Roudnicí a Straškovem. Do systému PID je tak zařazeno dalších 17 železničních stanic a zastávek, zatím však bez možnosti označení papírové jízdenky. (red)



Stříbrný šíp vyrazil na

Na první komerční jízdu po kompletní obnově se krátce před Vánoci vydal legendární Stříbrný šíp. V pátek 16. prosince vyrazil z Mladé Boleslavi do Prahy, kam vezl zástupce vedení největšího tuzemského výrobce automobilů. Vlak jel přesně podle stanového plánu a do cílové stanice, pražského hlavního nádraží, přijel na čas. V motorovém voze byl také zajištěn drobný catering. Stříbrný šíp patří společně se Slovenskou strelou k vrcholům předválečného umění československých železničních konstruktérů. O záchranu tohoto unikátního historického motorového vozu se za-

Monitory pro miminka i v Rokycanech

Sedmačtyřicet monitorů dechů pro novorozence věnovaly minulý rok České dráhy nemocnicím v celé republice ve spolupráci s nadací Křížovatka. Zatím poslední slavnostní předávání se uskutečnilo těsně před Štědrým dnem v rokycanské nemocnici. Tam člen představenstva ČD Michal Štěpán spolu s ředitelkou nadace Štěpánkou Pokorníkovou předal primářce Jaroslavě Padouchové pět monitorů. Přístroje, které dokáží diagnostikovat bezdeší a sirenou upozornit zdravotnický personál, loni rozvezli zástupci národního dopravce do nemocnic v Třebíči, Olomouci, Kroměříži a v pražském Motole a Podolí. Michal Štěpán připomněl, že projekt má u Českých drah mnohaletou tradici, během níž se dopravce podílel na pořízení více než 130 přístrojů. (hol)





první komerční jízdu

sadila dceřiná společnost Českých drah Výzkumný Ústav Železniční (VUZ). Opravu provedla další dceřiná společnost Českých drah – DPOV. Stříbrný šíp za svůj „první život“ najezdil sotva 50 tisíc kilometrů, roku 1953 byl vyřazen, postával v ŽOS Šumperk, Praze-Libni, Lužné či v chomutovském depozitáři NTM. Vůz M 260.001 dorazil do DPOV PSO Nymburk v březnu 2011 a vzhledem ke stavu pohonných a řídicích celků šlo prakticky o novostavbu. Nyní je připraven i ke komerčním vyjížděním, které si zájemci mohou objednat na e-mailu nostalgie@gr.cd.cz. (red)



FOTO: ČD

V Pardubicích staví multimodální terminál

Prostor před pardubickým hlavním nádražím se v listopadu proměnil v jedno velké staveniště, kde postupně vznikne terminál veřejné dopravy. Proto se výrazně změnilo vedení městské hromadné dopravy a do nádražní haly se dá dostat pouze jednou přístupovou cestou. Zastávky MHD jsou od nádražní budovy poměrně vzdálené, a cestující se tak musí obrnit trpělivostí a počítat s delší dobou na přesun. Odměnou jim určitě bude zcela nový terminál, kde budou nově umístěny zastávky MHD pro všechny směry s moderními nástupišti a zastřešeným ostrůvkem, disponující parkovištěm Kiss+Ride, které dodnes chybělo. Počítá se i s kapacitními stojany pro cyklisty a s cyklověží. Do prostoru nově budou soustředěny i doplňkové služby národního dopravce jako ČD bike, ČD parking a ČD taxi a stranou nezůstanou ani klidové zóny, jezírko nebo socha železničního stavitele Jana Pernera. V cílovém stavu na přednádražní terminál přímo naváže stanoviště linkových autobusů. Město také připravuje plány na propojení terminálu s čtvrtěmi jižně od hlavního nádraží. (mah)



Spot představuje dopravce jako firmu pro všechny

Život je cesta. V tomto duchu vznikl televizní spot, který naleznete na našem facebookovém profilu nebo YouTube kanálu. Co je jeho námětem? Existují lidé, kteří naše služby používají po celý svůj život. Vyhledali jsme proto autentické, aktivní a výjimečné osobnosti, kterým letos bude 99 let a které by si svůj život bez železnice neuměly představit. Příběh každého z nich byl jiný, a jinak výjimečný, na tom podstatném se však shodli všichni: Žij! Cestuj! Užij si! Život je cesta. České dráhy jsou jednou z mála společností, která může říci, že slouží mnoha generacím svých zákazníků. Daří se nám to především díky tomu, že nestojíme na místě, ale stále zlepšujeme své služby a jsme rádi, že si toho naši zákazníci všimají. Pusťte si náš spot, stojí za zhlédnutí! Děkujeme, že využíváte služeb národního dopravce. (red)



Takřka po dvaceti letech se na regionální dráhu z Šumperka do Koutů nad Desnou vydaly vlaky národního dopravce.

Od 11. prosince jezdí na dvacetikilometrové, loni čerstvě elektrizované dráze soupravy a jednotky Českých drah. Ty vystřídaly privátní spoje Svazku obcí údolí Desné, které pro Svazek zajišťovala společnost Arriva. Vlaky ČD najedou díky vyššímu objemu objednávek Olomouckého kraje ročně o 270 tisíc vlnových kilometrů více než doposud. Aktuálně jezdí mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou patnáct párů vlaků a v ranních a odpoledních špičkách platí hodinový interval. Největším přínosem je přímé spojení odlehlých částí údolí Desné s krajským městem Olomoucí. Naopak na krátké odbočné dráze z Petrova nad Desnou do Sobotína zůstaly pouze dva páry spojů ve všední dny, které zajišťuje motorák. (mah)

Údolím Desné opět jezdí vlaky ČD

Šetření mimořádností je mravenčí práce

I přes veškerou prevenci a osvětu se mimořádné události stávají a stávat budou. Legislativa ukládá každý případ prošetřit nejen Drážní inspekci a SŽDC, pokud se odehrál na její infrastruktuře, ale i dotčenému dopravci. U Českých drah tento nelehký úkol spadá na bedra Oddělení bezpečnosti železniční dopravy. Na téma bezpečnost železniční dopravy a šetření mimořádných událostí jsme proto hovořili s vedoucím tohoto oddělení Věroslavem Nejmanem.

JOSEF HOLEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

Jak jsou rozděleny kompetence šetření mimořádných událostí u ČD a SŽDC?

Pokud se nějaká mimořádná událost stane na infrastruktuře SŽDC, což je naprostá většina tratí v ČR, pak SŽDC automaticky vyjíždí a událost řeší. Šetření pro ČD provádí SŽDC podle smlouvy, kterou k tomu obě firmy uzavřely. Pouze k některému typu událostí vyjíždí i zaměstnanec ČD. Nejsou to ale lidé přímo z našeho oddělení, ale kolegové z nehodových pohotovostí v depech. Náš čtyřčlenný tým by totiž nebyl schopen vše obsáhnout.

Na které typy události tedy vyjíždí zaměstnanci ČD?

Řekneme, že na ty vážnější. Jsou to srážky s velkými následky, vykolejení, ale také stržené troleje, poškozené sběrače a podobně. Třeba u stržení je důležité, aby k události někdo od národního dopravce vyjel, protože průběh této mimořádnosti může být natolik komplikovaný, že u žádného typu mimořádností předem nevíme, co by mohlo být příčinou. Ročně evidujeme přibližně sedm stovek událostí. Ovšem připomínám, že vyjíždíme jen k onomu určitému portfoliu případů, což znamená, že lidé z dep vyjedou tak jednou do týdne. Podotýkám, že se bavíme o mimořádných událostech na dráze SŽDC.

Pokud se tedy stane mimořádnost například v depu nebo na vlečce, šetříte nehodu sami?

Přesně tak. Vždy to však musíme bez prodlení ohlásit Drážní inspekci (DI). Ta podle charakteru události rozhodne, zda na místo vyjede anebo ne. Zjednodušeně řečeno – stane-li se něco v depu, my věc ohlásíme a DI nám udělí povolení k zahájení odklizovacích prací poté, co vše řádně zdokumentujeme. Pakliže ale DI povolení neudělí, musíme vyčkat do jejího příjezdu a počkat na vyjádření, zda můžeme s vozidly nebo jiným dotčeným zařízením hýbat.

Co se děje na místě po vašem příjezdu?

Musíme dohledat a zajistit všechny stopy, vyfotografovat je, změřit, vytvořit náčrtky a shromáždit dostatečné množství podkladů a důkazů tak, aby se dalo později dovodit, co se vlastně stalo a co bylo příčinou. K tomu musíme vyhotovit

zápis o ohledání místa mimořádné události a zapsat výpovědi zaměstnanců. Často spolupracujeme s policií, takže nám zápisy, pokud je má dříve, poskytne. My pak ještě stáhneme data z rychloměrů, případně z dalších nahrávacích zařízení, z nichž také můžeme usoudit, jak celý nehodový děj probíhal. I to se však v případech závažných nehod děje za asistence policie a též Drážní inspekce.

Jaké jsou nejčastější příčiny mimořádných událostí?

Většinu tvoří střetnutí na přejezdech s auty i chodci, kterých je zhruba okolo dvou set za rok, a přibližně stejný je i počet střetů s osobami v místech, kde nemají co pohledávat, což jsou obvykle sebevrazi anebo neukáznění občané, kteří si přes koleje zkracují cestu. Další příčinou je třeba najetí na překážku, kterou nejčastěji tvoří spadlé stromy, nebo na překážku, kterou někdo úmyslně položil na koleje. Těchto případů celkem evidujeme kolem stovky ročně. Bohužel nelze opomenout ani události způsobené pochybením našich zaměstnanců.

Kdo má v šetření poslední slovo?

Šetření policie i naše interní vytvářejí obrázek o nehodě a její příčině a o tom, kdo je za její vznik odpovědný, policii navíc zajímá trestní odpovědnost. My v našem interním šetření ještě navíc kontrolujeme, zda všichni naši zaměstnanci dodržovali předpisy, například zda strojvedoucí nepřekročil rychlost a podobně.

Co výše škod – v meziročním srovnání klesá, anebo stoupá?

To je velmi závislé na tom, jaký typ nehody se stane. S uváděním modernějších vozidel do provozu meziročně rostou i škody vzniklé při nehodách. Například v letech 2012 až 2014 byly škody na majetku ČD obvykle ve výši šedesáti až sedmdesáti milionů korun. Ale přišel rok 2015,

Většinu událostí tvoří střetnutí na přejezdech s auty i chodci, kterých je okolo dvou set za rok, a přibližně stejný je i počet střetů s osobami v místech, kde nemají co pohledávat.



VĚROSLAV NEJMAN

Po absolvování pražské Střední průmyslové školy dopravní nastoupil k Československým státním drahám a stal se strojvedoucím. Při zaměstnání vystudoval na Vysoké škole dopravní v Žilině obor Provoz a ekonomika železniční dopravy. Nyní pracuje jako vedoucí oddělení bezpečnosti železniční dopravy odboru kolejových vozidel ČD.

CityElefant najel do haly pražského Masarykova nádraží, Pendolino se ve Studénce střetlo s kamionem, a byli jsme okamžitě o jednu nulu dál. Jen tyhle dvě mimořádné události stály v součtu tři sta milionů korun.

Sloužil jste jako strojvedoucí. Zažil jste osobně mimořádnou událost?

Záhy po nástupu a spíše zprostředkovaně. Na trati z Prahy do Berouna u Kosoře stál u zavřeného přejezdu automobil s rodinou. Protože vlak dlouho nejel, šla žena s dcerou závory zvednout a v tu chvíli vlak smetl automobil, v němž seděl otec. Vůz byl zmačkaný pod nárazníky. My jsme poté se sólo lokomotivou zjišťovali, zda se dá projet alespoň po sousední koleji. No, hezký pohled to nebyl.

Jak je podle vás úspěšná prevence, kterou ČD podporují? Mám na mysli třeba Preventivní vlak.

Tomuto projektu velmi fandím a věřím, že má na děti i mládež pozitivní vliv, třeba už jen proto, že dopravní výchova na školách je prakticky výhradně směřována k silničnímu provozu a na železnici se při ní trochu zapomíná. A přestože je železnice jeden z nejbezpečnějších způsobů dopravy, číhají na ní mnohá rizika. Proto rád využívám možnost na Preventivním vlaku s pomocí videí či fotografií, které jsme pořídili při šetření nehod, a také zkušeností, jež jsem za těch více než 40 let na železnici posbíral, o těchto rizicích vyprávět a upozorňovat na ně tak, aby to mladé posluchače bavilo, a hlavně aby si z toho něco odnesli.

Dosud jsme se bavili o negativních aspektech vaší práce. Zažijete i humorné události?

Při jednom vyšetřování strojvedoucí uvedl, že když se blížil k přejezdu, zahlédl cyklistu, který nedbal výstražného zařízení ani houkání, a vlak ho srazil. Za koncem vlaku jsme skutečně našli rozbité kolo, ale člověk nikde. Přijela policie, záchranka, hasiči... A nikde nikdo. Pokračovali jsme ve vyšetřování a najednou se ze tmy vynořil chlap, opilý jak puma, a všem nám vynadal, že jsme mu rozbili kolo. Místní policisté v něm poznali téměř bezdomovce, který na kárce za bicyklem vozil sběr a za utržené peníze se večer opíjel. ◆



Na více než polovině spojů jezdí moderní vozy

Komfortní a modernizované vozy obsluhují více než polovinu dálkových spojů Českých drah. V současnosti jezdí už na patnácti hlavních linkách včetně sedmičky linek rychlíkových. Cestující si tak mohou pohodlně hovět v polstrovaných sedačkách a z elektrických zásuvek nabíjet drobnou elektroniku. Podstatná část vagonů je navíc klimatizovaná a disponuje technologií wi-fi.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Již na patnáct hlavních linek, z toho sedm linek rychlíkových, nasazuje národní dopravce moderní a z valné části klimatizované vozy. Svým zákazníkům tak České dráhy v roce 2017 nabízejí ještě více komfortu, než v roce uplynulém.

Příjemné cestování doplňují moderní interiéry s polstrovanými sedačkami anebo elektrické zásuvky. Postupně je do nich instalovaná i technologie pro připojení k internetu. Na dalších šesti linkách jezdí modernizované motorové a přípojné vozy.

„V jízdním řádu 2017 jsme rozšířili provoz modernizovaných souprav na expresní spoje Praha – Tábor – České Budějovice – Línec a také na rychlíkovou linku R 18 z Prahy přes Pardubice, Olomouc do Luhačovic,“ vyjmenoval člen

MOTOROVÉ RYCHLÍKOVÉ LINKY S MODERNIZOVANÝMI VOZY

- Praha – Beroun – Písek – České Budějovice
- Praha – Kladno – Rakovník
- Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald
- Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk
- Liberec – Česká Lípa – Děčín – Ústí nad Labem
- Olomouc – Krnov – Opava – Ostrava

představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. V soupravách obou linek jsou zařazeny nejnovější modernizované vozy řady Bdpee, které dopravce využívá ve vlacích kategorie EuroCity do Brna a Budapešti. „Cestující v nich najdou i větší stoly s výklopnými křídly, na kterých je možné pracovat, a moderní audiovizuální informační systém. Vozy jsou klimatizované a nachází se v nich i místo pro uložení jízdních kol. Do těchto spojů zařadíme

také modernizované oddílové vozy první a druhé třídy,“ doplnil Michal Štěpán.

Chystá se další obnova

K vlakům dálkové dopravy na patnácti linkách, kde už nové nebo modernizované soupravy v současné době jezdí, je však potřeba ještě připočítat i desítky dalších motorových rychlíků, ve kterých jezdí modernizované motorové nebo přípojné vozy. „Máme připravené plány i na modernizaci souprav také pro zbývající rychlíkové linky,“ připomněl člen představenstva.

České dráhy nyní disponují více než šesti stovkami moderních osobních vozů a vozy ucelených jednotek InterPanter, Pendolino nebo railjet. Dalších více než šest desítek moderních vagonů představují vozy restaurační, lůžkové nebo lehátkové.

DÁLKOVÉ LINKY S MODERNÍMI SOUPRAVAMI

- SuperCity Pendolino Františkovy Lázně/Cheb – Plzeň – Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Slovensko
- railjet Praha – Pardubice – Brno – Břeclav – Rakousko
- EuroCity Praha – Pardubice – Brno – Břeclav – Slovensko / Maďarsko
- EuroCity Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Německo
- EuroCity/Expres Polsko – Bohumín – Ostrava – Přerov – Břeclav – Rakousko / Slovensko / Maďarsko
- Expres Praha – Pardubice – Olomouc – Vsetín – Slovensko
- EuroCity/InterCity/Expres Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Opava / Bohumín / Slovensko / Polsko
- Expres Praha – Tábor – České Budějovice – Český Krumlov / Rakousko
- EuroCity/Ex/Rychlík Praha – Plzeň – Cheb / Domažlice – Německo / Klatovy – Železná Ruda
- Rychlík Ústí nad Labem – Mělník – Nymburk – Kolín
- Rychlík Praha – Pardubice – Svitavy – Blansko – Brno
- Rychlík Brno – Břeclav – Hodonín – Otrokovice – Přerov – Olomouc
- Rychlík Praha – Pardubice – Olomouc – Luhačovice / Zlín / Veselí nad Moravou
- Rychlík Ostrava – Český Těšín – Návsi – Slovensko
- Rychlík Praha – Nymburk – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov / Letohrad

Pozn. Nejméně 2/3 základní soupravy jsou sestaveny z moderních vozů.



DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

V neděli 11. prosince 2016 vstoupil v platnost nový grafikon vlakové dopravy pro období 2016/2017. Každoročně se mění kromě čísel vlaků a jejich časových poloh také názvy některých stanic a zastávek. Pro jízdní řád 2017 schválil Drážní úřad tyto změny v názvech:

- Srbská → Jindřichovice pod Smrkem-skanzen (trať č. 037)
- Božíkov → Zákupy-Božíkov (trať č. 086)
- Račiněves → Bříza obec (trať č. 096)
- Zátoň → Zátoň-Boubín (trať č. 198)
- Zátoň zastávka → Zátoň (trať č. 198)
- Sázava-Černé Budy → Sázava (trať č. 212)

S novými potřebami v osobní dopravě vznikají i nové zastávky, které pak s úspěchem slouží pro cestující. Pro jízdní řád 2017 se jedná o tato místa:

- Praha-Bubny, Vltavská (trať č. 120)
- Dobrovíz-Amazon (trať č. 121), v provozu od 29. 11. 2016
- Tábor-Měšice (trať č. 224)
- Lesůňky (trať č. 241)
- Červenka zastávka (trať č. 273)
- Havířov střed (trať č. 321)
- Veselí nad Moravou-Milokošť (trať č. 340)

Generální ředitelství ČD má novou strukturu



Pavel Krtek



Ludvík Urban



Michal Štěpán



Martin Bělčík



Miroslav Kupec

Se začátkem ledna začala na Generálním ředitelství Českých drah platit nová organizační struktura. Změnu uspořádání provedlo představenstvo společnosti. Největší změny zaznamenaly někdejší úsek ekonomiky a financí a úsek projektů a mezinárodních vztahů, z nichž nově vzešly úsek předsedy představenstva a úsek ekonomiky a informatiky. V sekci osobní dopravy se oddělily některé činnosti od stávajícího odboru obchodu osobní dopravy.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Generální ředitelství ČD má novou organizační strukturu. Zanikl úsek ekonomiky a financí a úsek projektů a mezinárodních vztahů, z nichž naopak vzešly úsek předsedy představenstva (ÚPP) a úsek ekonomiky a informatiky (ÚEI). Část jejich změnila uspořádání a název, jeden útvar byl vytvořen zcela nově.

Další odbor cenotvorby a produktové komunikace vznikl oddělením od odboru obchodu osobní dopravy v úseku osobní dopravy. „K úpravám v uspořádání úseků vedly důvody spojené se změnami ve vedení společnosti, ve kterých se promítá odbornost příslušných členů představenstva do kompetencí k řízení odborných útvarů,“ vysvětlil Pavel Krtek, předseda představenstva ČD s tím, že množství zaměstnanců se nenavýšuje. „To byl i jeden ze základních předpokladů organizační změny.“

A jak tedy nová organizační struktura vypadá? Úsek předsedy představenstva má pod sebou Kancelář předsedy představenstva (KPP), odbor právní (O25) a nový odbor strategického financování (O2). Dalším z odborných

útvarů, kterých se změny dotkly, je odbor projektů a mezinárodních vztahů (O5). Ten v sobě nese někdejší část agendy bývalé Kanceláře člena představenstva pro projekty a mezinárodní vztahy (KPMV) a již zaniklého odboru projektů a strategie (O2o).

Změny i na úseku osobní dopravy

Organigram v ÚEI, který vede nedávno zvolený člen představenstva Martin Bělčík, zahrnuje kromě kanceláře s druhou částí agendy zaniklé KPMV, odbor ekonomiky (O1), odbor strategie a strategického controllingu (O6) a odbor informatiky (O22).

V úseku osobní dopravy, v jehož čele stojí Michal Štěpán, byla vyčleněna problematika cenotvorby a produktové komunikace (marketingu) do samotného odboru. „Ten v sobě tyto činnosti odráží a má označení O14,“ řekl člen představenstva ČD zodpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán.

Druhá část kompetencí stávajícího odboru obchodu osobní dopravy zůstává beze změny. „Změna opticky přináší vznik nového odboru, ovšem v praxi se jedná pouze o promítnutí skutečného nastavení procesů v klíčovém od-

PERSONÁLNÍ ZMĚNY

- Václav Sosna má oprávnění k právnímu jednání za DKV Praha (po odchodu Miroslava Kupec) v rozsahu obvyklém pro vrchního přednostu DKV
- Jindřich Rachota, vrchní přednosta DHV Lužná byl odvolán a na jeho místo nastoupil Miloslav Kothera
- Hana Eliášová se stala ředitelkou odboru strategického financování
- Zuzana Čechová nově zastává post ředitelky odboru cenotvorby a produktové komunikace
- Roman Štěrbá, byl jmenován ředitelem odboru projektů a mezinárodních vztahů
- Milan Zdráhal, se stal ředitelem Kanceláře člena představenstva pro techniku, servis a majetek
- Michal Krapinec, byl jmenován ředitelem Kanceláře člena představenstva pro ekonomiku a informatiku

boru obchodu osobní dopravy – O16 tak, jak se postupem času ustálily. V něm byla cenotvorba a produktový marketing v kompetenci zástupkyně ředitele,“ popsal stav před koncem roku Michal Štěpán.

Úseky, kterým šéfuje místopředseda představenstva Ludvík Urban a člen představenstva Miroslav Kupec, tedy části, které mají na starosti spolupráci s regiony, investice, techniku, servis a majetek zůstávají beze změn. Novinky se nedotkly ani odboru personálního (O1o) a interního auditu a kontroly (O17) z úseku představenstva. ◆

ÚČASTNÍCI KULATÝCH STOLŮ ŘEŠILI PŘEDEVŠÍM POTŘEBY KRAJŮ

Najít se zástupci krajů dlouhodobější vizi efektivního využívání jednotlivých regionálních tratí byl jeden z hlavních cílů společného projektu Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) a Českých drah Železniční doprava pro kraje, s nímž loni oba drážní subjekty zavítaly do regionů a do Bratislavy. Vyhodnocení patnácti jednání se uskutečnilo na konci listopadu 2016 v rámci odborné konference v pražském Top Hotelu. Podle diskutujících byla setkání železničářů nejen se zástupci krajských úřadů velmi užitečná. Pokračovat budou i po Novém roce.

„Kraje jsou pro ČD důležitými partnery a zákazníky. Setkávání v rámci projektu kulatých stolů nám umožňuje prodiskutovat potřeby jednotlivých krajů v kontextu s možnostmi dopravce, stavu infrastruktury a plánů SŽDC na její modernizaci,“ uvedl Pavel Krtek, předseda představenstva ČD. „Tyto pravidelné diskuze se osvědčily a jsem rád, že v nich budeme pokračovat i příští rok. Je to dobrá příležitost k vyhodnocení



plnění úkolů, vyjasnění vzájemných postojů všech partnerů a ke společnému efektivnímu plánování dalšího rozvoje regionální železniční dopravy,“ dodal.

Projekt Železniční dopravy pro kraje začal už v roce 2015. V roce 2016 se diskuze rozšířila i o téma meziregionální a přeshraniční železniční dopravy s využitím zkušeností ze sousedních zemí. Každý rok se koná odborná konference, na závěr projektu se pak uskuteční velká mezinárodní konference, kde se shrnou všechny poznatky. Letos se budou společně jednání opakovat, tentokrát však i s novými politickými reprezentacemi vzešlými z nedávných voleb. Navíc však budou chtít diskutující bilancovat dosavadní výsledky projektu a hovořit o dalších plánech. „Bylo by vhodné, kdyby si to zástupci krajů i dopravní experti uvědomili a byli schopni spolu při tvorbě systému veřejné dopravy komunikovat,“ konstatoval šéf SŽDC Pavel Surý.

(hol)

Zajímáte se o železnici? Hledáme nové strojvedoucí a vlakvedoucí

České dráhy dlouhodobě podporují studium na dopravních školách a rozvoj odborných dovedností žáků, kteří vědí, kam chtějí profesně směřovat, a zároveň mají zájem uplatnit se v oblasti železniční dopravy. Dopravce proto vyhlásil výběrové řízení do již 9. běhu Stipendijního programu ČeDés.

VĚRA NADĚJOVÁ | FOTO: ČD

Cílem stipendijního programu je přilákat mladé na železnici, získat potencionální nové zaměstnance národního dopravce a zlepšit tak rovněž věkovou strukturu zaměstnanců. Průměrný věk u technických a provozních profesí je na Českých drahách vysoký, generace kvalifikovaných zaměstnanců odchází do důchodu a je nutné ji nahradit generací novou.

Stipendijní program začal 1. 9. 2009 a letos na jaře se uskuteční již 9. běh výběrového řízení. Uchazeč, který uspěje při ústním pohovoru, bude poslán na zdravotní prohlídku k drážnímu lékaři. Vybraným uchazečům pak bude nabídnut stipendijní program. Žák, jenž podepíše „stipendijní smlouvu“, získá během studia mnohé finanční výhody a benefity a zároveň se zaváže nastoupit do pracovního poměru k ČD na dobu minimálně 5 let.

O stipendijní program se mohou ucházet žáci 9. ročníku základní školy a žáci, kteří již na partnerské škole vybraný maturitní obor studují. Tento program je určen pro žáky, kteří

mají zájem uplatnit se u společnosti České dráhy na pozici strojvedoucí nebo vlakvedoucí.

Pro uchazeče o pozici vlakvedoucí jsou určeny maturitní obory Provoz a ekonomika dopravy se zaměřením Železniční doprava a přeprava a Železniční provoz. Stipendisté s předpokládaným nástupem na pozici vlakvedoucí se budou již v průběhu studia připravovat ke složení odborných zkoušek ČD, zúčastní se odborných seminářů a konzultací k odborným zkouškám.

Do stipendijního programu budou vybíráni výlučně žáci, kteří mají velký zájem o železnici a vysokou motivaci pracovat u společnosti České dráhy. Důležitým výběrovým kritériem je také dosavadní studijní prospěch. Každoroční velký zájem o stipendijní program jednoznačně poukazuje na to, že ČD jsou vnímány jako stabilní a perspektivní zaměstnavatel.

V loňském roce nastoupilo do pracovního poměru u Českých drah 12 absolventů stipendijního programu. Dva stipendisté pracují na pozici vlakvedoucí osobních vlaků, jeden nastoupil do děpa na pozici elektromechanik a dalších devět začalo pracovat na pozici strojvedoucí v pří-



pravě a v současné době se připravují na plnohodnotný výkon na pracovní pozici strojvedoucí.

Příhlášku do stipendijního programu je možné posílat do 28. února 2017. Více informací o Stipendijním programu ČeDés, podmínkách výběrového řízení a přihlášku ke stažení najdete na webových stránkách www.ceskedrahy.cz v sekci Kariéra. V případě dotazů nás můžete kontaktovat na e-mailové adrese stipendium@gr.cd.cz nebo na tel. 972 232 763. ◆

Seznam partnerských škol, na kterých je možné studovat vybraný maturitní obor se stipendijním programem:

Střední průmyslová škola Edvarda Beneše a Obchodní akademie, Břeclav
www.spsbv.cz
Elektrotechnika – Elektrická trakce v dopravě

VOŠ a Střední škola technická, Česká Třebová
www.vda.cz
Elektrotechnika – Výkonové a trakční systémy

Střední škola, České Velenice
www.sscv.cz
Mechanik elektrotechnik – Mechanik elektrotechnik se zaměřením na silnoproud
Operátor provozu a ekonomiky dopravy

VOŠ a Střední průmyslová škola strojní, stavební a dopravní, Děčín
www.prumkadc.cz
Elektrotechnika – Elektrická trakce v dopravě
Provoz a ekonomika dopravy – Železniční doprava a přeprava

Střední odborná škola, Nové Město na Moravě
www.sos-nmor.cz
Železniční provoz

Střední škola technická a obchodní, Olomouc
www.kosinka.com
Mechanik strojů a zařízení
Mechanik elektrotechnik – Silnoproudá zařízení

Střední škola technická a dopravní, Ostrava Vítkovice
www.sstd.cz
Elektrotechnika – Elektrická trakce v dopravě
Provoz a ekonomika dopravy – Železniční doprava a přeprava

VOŠ a Střední průmyslová škola dopravní, Praha 1
www.spsdmasna.cz
Elektrotechnika – Výpočetní a komunikační technika
Provoz a ekonomika dopravy – Železniční doprava

Střední škola elektrotechniky a strojírenství, Praha 10
www.ssesp10.cz
Mechanik elektrotechnik – Elektrotechnika
Provoz a ekonomika dopravy – Železniční doprava a přeprava

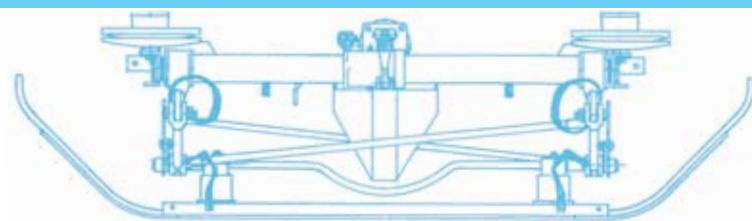


Co očekáváme:

- dobré studijní výsledky na střední škole
- úspěšné absolvování maturitního oboru na partnerské střední škole
- úspěšné složení odborných zkoušek ČD
- výborný zdravotní stav
- samostatnost, spolehlivost a odpovědnost
- schopnost pracovat v týmu
- nástup do pracovního poměru k ČD

Co nabízíme:

- měsíční příspěvek na studium do výše až 1 500 Kč (výše příspěvku odstupňována dle ročníku)
- příspěvek na učební pomůcky 1 000 Kč (jedenkrát za školní rok)
- příspěvek na ubytování domově mládeže (měsíčně 1 200 Kč)
- jízdní výhody
- profesní a osobnostní růst
- odbornou praxi v provozu ČD
- jisté pracovní uplatnění



PANTOGRAF: NESMRTELNÝ DŘÍČ PŘEŽIL MILÉNIUM



Staly se neodmyslitelnou součástí příměstské dopravy v okolí Prahy, kde pomohly vyřešit akutní nedostatek elektrických jednotek. Byť legendární pantografy nevynikaly zrovna vysokou spolehlivostí, potvrdily správnost myšlenky a směr, kterým se má rychlá příměstská doprava ubírat. To jednoznačně dokázal fakt, že i když byla jejich životnost plánována na 15 let, poslední dosluhující kusy brázdí koleje v okolí metropole dodnes.

MARTIN ŽABKA, MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOŘI, SBÍRKA MIROSLAVA PETRA

Průmyslová výroba doznala po druhé světové válce nebývalého boomeru, s čímž souvisela rostoucí poptávka po dopravě pracujících do nově vznikajících továren. K tomu sloužila v poválečných letech především železnice, která však nebyla zejména v oblastech velkých měst schopna uspokojit potřeby přepravy tisíců cestujících, především pak v ranních a odpoledních přepravních špičkách. Odpověď na tuto situaci měly dát nové nízkopodlažní elektrické vlaky, jimž železničáři přezdívali Pantografy nebo také Lochnesky či Emilky.

Zrychlení a větší efektivita

Na nových moderních vlacích pro rychlou příměstskou dopravu začali konstruktéři praco-

vat už během první poloviny 50. let. Výsledkem byla v roce 1955 objednávka ministerstva dopravy, které požadovalo výrobu dvou prototypů příměstských elektrických jednotek nové řady EM 475.0. Po jejich odzkoušení se počítalo s početnou sériovou výrobou. Očekávalo se výrazné urychlení a zefektivnění provozu na hlavních elektrifikovaných tratích, kde v té době ještě v mnoha případech jezdily parní lokomotivy, nebo se na nich právě začínalo s postupnou elektrizací.

První jednotky za významného přispění plzeňské Škodovky, tehdejších Závodů Vladimíra Iljiče Lenina (ZVIL), vyrobila Vagonka Tatra Studénka v roce 1959. Ač se může zdát termín mezi objednávkou a dodáním přespříliš dlouhý, je nutné si uvědomit, že domácí průmysl neměl žádné zkušenosti s výrobou pantografových jed-

notek a mnohé konstrukční uzly byly řešeny vůbec poprvé. Šlo například o umístění vysokonapěťové elektrické výzbroje mezi oddíly pro cestující, což navíc komplikoval požadavek na nízkopodlažní uspořádání vozidla. Tím pádem bylo nutné řešit uložení všech částí prvků dovnitř vozu a na střechu. „Oživení“ jednotek se uskutečnilo v roce 1959 na zkušební trati plzeňské Škodovky, která do vlaků dodávala elektrickou výzbroj. Jejich hlavní předností oproti vlakům vedeným lokomotivami bylo velké zrychlení při rozjezdu a okamžitá možnost změny směru jízdy bez potřeby posunu. Jednotky byly charakteristické dvoudílnými automatickými posuvnými dveřmi, ovládanými elektricky a poháněnými naopak pneumaticky. Revolučním prvkem byl nástup bez schůdků přímo z úrovně nástupiště, přičemž v přechodové části vlaku by-



Jednotka původního označení EM 475.1 v jednom z nátěrů bývalé éry na smíchovském nádraží v létě roku 1986



Od léta 1964 začaly dodávky prvních sériových jednotek řady EM 475.1. Tyto vlaky vyráběla již samostatně Vagónka Tatra Studénka ve spolupráci s firmou MEZ Vsetín.

Koncem osmdesátých let dostaly pantografy unifikovaný nátěr se širokým žlutým pruhem.

la zvýšená podlaha s dvěma schůdky. Vlak měl tedy boční okna střídavě mimo přímou linku i v nepatrně zvýšeném patře a odtud patrně pramenila přezdívka Lochneska.

První dvě jednotky v Praze

Nové elektrické jednotky, označené EM 475.001/002 a EM 475.003/004, putovaly do tehdejšího Lokomotivního depa Praha střed. Šlo o čtyřvozovou jednotku se dvěma čelními a dvěma vozy vloženými. Každý z vozů, včetně vložených, měl po jednom sběrači na střeše a dvojici trakčních motorů v jednom z podvozků. Elektrickou výzbrojí byly vybaveny čelní i vložené vozy. Každá z jednotek měla jiný nátěr. Jednotka 001/002 byla z výroby zeleno-šedá, naopak 003/004 pak vyjela v kombinaci bílé, tmavě šedé a bledě modré. Brzy se pak nátěr obou jednotek změnil. Vlaky se zkoušely nejen u výrobce, ale především na tratích ČSD, neboť zkušební okruh u Velimi se v té době nezačal ještě ani stavět. První veřejná prezentace tohoto vlaku byla na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně v roce 1960, kde byla konkrétně vystavena jednotka 003/004.

První jednotky se střídaly v jednodenním oběhu na osobních vlcích na rameni Praha – Pardubice a udržovaly se v domovském Lokoděpu Praha střed, jež však pro provoz takovýchto vozidel nebylo dostatečně vybaveno. Vzhledem k délce jednotky, která činila bezmála sto metrů, chyběly prostory pro jejich deponování. K dispozici nebyly ani dostatečně dlouhé revizní kanály či nadzemní lávky pro údržbu elektrické výzbroje na střeše, což děla-

lo potíže zejména u prvních dvou jednotek. Ty totiž měly trakční motory v každém voze a při pravidelném mazání jejich tlapových ložisek se muselo s jednotkou opakovaně popojíždět.

Nová řada EM 475.1 se lišila

Od léta 1964 začaly dodávky prvních sériových jednotek řady EM 475.1. Tyto vlaky vyráběla již samostatně Vagónka Tatra Studénka ve spolu-



Interiér za celou dobu provozu jednotek prakticky nedoznal žádných změn.

práci s firmou MEZ Vsetín, neboť v Plzni se tou dobou rozbíhala masová výroba elektrických lokomotiv. Inovované jednotky řady EM 475.1 se vzhledově lišily již na první pohled díky novému designu čelních partií, které navrhli výtvarníci Míšek a Hrbas. Odlišné bylo také konstrukční provedení jednotek, které měly veškerou trakční elektrickou výzbroj situovanou výhradně do čelních vozů, a to včetně sběračů. Trakční motory byly zastavěny v obou podvozcích čelních vozů.

U nových pantografů konstruktéři upustili od zavazadlových oddílů s posuvnými dvoudílnými dveřmi, které byly umístěny u jednotek EM 475.0 v čelních vozech za stanovištěm strojvedoucího. Na svou dobu působily neobvykle řídicí pulty strojvedoucího umístěné vlevo ve směru jízdy. Regulace výkonu byla tehdy standardní odporová pomocí odporníků umístěných na střeše, které sloužily jak pro regulaci výkonu, tak pro elektrodynamickou brzdu. Ostatní komponenty jako kompresor, motor-generátor, hlavní vypínač a další byly umístěny uvnitř vozu buď ve strojovně za stanovištěm strojvedoucího, případně za zadním předstávkem vozu.

Zaujaly atraktivní nátěry

První série jednotek EM 475.1001 až 1028 byla z výroby „oděna“ do vydařeného modrého nátěru v kombinaci s šedivou střešou a červecnobílým ozdobným pruhem na bočnicích pod okny po celé délce vozu. V tomto provedení zastoupila pantografy na veletrhu v Brně v roce 1964 jednotka EM 475.1007/1008. Všechny vlaky z první série, s výjimkou jednot-



Prototypová jednotka se představila na brněnském Mezinárodním strojírenském veletrhu v roce 1960.

ky 1027/1028, byly v letech 1964 až 1965 dodány do Prahy, kde prakticky ovládly regionální dopravu na trati do Pardubic. Další série, počínaje EM 475.1029/1030, která byla mimochodem o rok později vystavena v Brně, nesla již zcela odlišný, neméně zdařilý nátěr v kombinaci modré a šedé barvy. Veletržní jednotka z roku 1965, společně s vlaky 1027/1028 a 1033/1034, zahájila v roce 1965 provoz této řady také na severní Moravě. Vlaky byly přiděleny tehdejšímu Lokomotivnímu depu Bohumín a zajišťovaly osobní dopravu na Ostravsku. V letech 1965 až 1968 pak následovaly další dodávky, přičemž mimo Prahu a Bohumína směřovala část jednotek také do Košic a v menší míře i do Ústí nad Labem. Celkem vzniklo 51 dopravních jednotek označených EM 475.1001 až 1102, přičemž každý čelní vůz jednotky nesl vlastní inventární číslo.

Koncem šedesátých let byly odstaveny a později zrušeny

obě „nulkové“ jednotky řady EM 475.0. Bohužel ani jedna se nedochovala. V souvislosti s postupující elektrizací dalších tratí ve druhé polovině šedesátých let byla objednána jedenáctikusová série téměř shodných jednotek s řadou EM 475.1 označených jako EM 475.2. Tyto jednotky, dodané v letech 1972 až 1973, se objevily na trati Praha - Benešov, kde krátce předtím začal elektrický provoz. Později byly upraveny tak, aby je bylo možné spojit také s jednotkami EM 475.1. Zásadním mezníkem v provozu řady EM 475.1 se ale stala výroba a dodávky

nových elektrických jednotek řady EM 488.0 (dnes 460), které řadu EM 475.1 během druhé poloviny sedmdesátých let zcela vytlačily z Bohumína, Košic a Ústí nad Labem. Tím se tato řada sjednotila výhradně v Praze. Výrazně byl proto rozšířen provoz pantografů o další lokality, například z hlavního města do Berouna či Nymburka nebo také mezi Pardubicemi a Hradcem Králové.

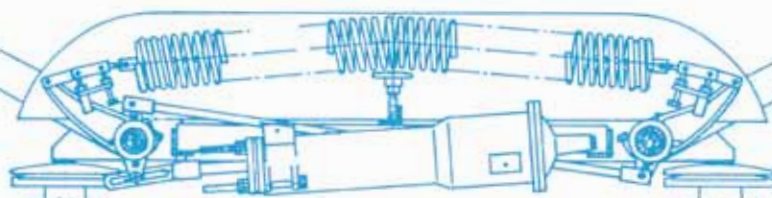
Vlaky provázely nehody

Již od samých počátků provozu provázely „pantáky“ časté požáry a nevyhýbaly se jim ani nehody. V roce 1965 zničil v Úvalech oheň jednotku EM 475.1023/1024, při nehodě v Praze Hloubětíně byl zcela zdemolován vůz EM 475.1006 a do třetice byl po havárii v Praze Běchovicích zrušen také vůz EM 475.1003. Požáry mívaly pro jednotky destruktivní následky, neboť se rychle šířily kvůli poměrně vysoké hořlavosti



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE JEDNOTEK ŘADY EM 475.1

Trvalý výkon	1320 kW
Nejvyšší rychlost	100 km/h
Délka čtyřvozové dopravní jednotky	95 290 mm
Celková obsaditelnost čtyřvozové jednotky	680 osob
Hmotnost hnacího vozu	57 t
Hmotnost vloženého vozu	34 t





Konec jedné legendy – skupina slavných pantografových jednotek na Odstavném nádraží Praha Jih

použitých materiálů, poplatných době výroby. Nehody měly často za následek vyřazení z provozu z důvodu relativně nižší pevnosti skříňní lehké stavby. To mělo během sedmdesátých a osmdesátých let za důsledek zrušení více než dvou desítek vozů.

Ve druhé polovině sedmdesátých let byly jednotky opatřeny novým barevným schématem ČSD do unifikačního nátěru v kombinaci zelené v podokenní části a krémové v horní části skříňe s šedivou střechou. Do tohoto barevného schématu byly později doplňovány oranžové výstražné proužky na čela hnacích vozů. Označení jednotek bylo od roku 1988 změněno z EM 475.1 a 2 na 451 a 452, vozové skříňe začaly být celozelené s šedesát centimetrů širokým žlutým pruhem po celém obvodu skříňe.

Od počátku provozu udržovaly elektrické jednotky železniční dílny v Praze Bubnech, pak v Šumperku. Běžná údržba se nejprve prováděla v poněkud spartánských podmínkách v domovských depech, což však přinášelo obrovské provozní komplikace. V roce 1967 pro-

to byla v areálu depa Praha Libeň pro jednotky uvolněna hala, využívaná do té doby k depozitaci vládních vozů, a v roce 1973 byly zprovozněny zcela nové prostory v areálu pražského Odstavného nádraží Jih (ONJ), jež teprve umožnily údržbu jednotek v potřebných podmínkách. Potřebné zázemí bylo později vybudováno také v Bohumíně a Košicích, kam se nastěhovaly nové jednotky řady EM 488.0.

Tři až šestivozové kombinace

V devadesátých letech začaly být operativně podle provozních potřeb pro konkrétní tratě sestavovány jednotky s různým počtem vložených vozů. Mezi Poříčany a Nymburkem jezdily jednotky pouze třívozové, naopak rovinná trať z Prahy do Berouna byla typická provozem jednotek šestivozových. Vlaky se také začaly vracet do podobných barev, které nesly z výroby jednotky druhé a třetí série. Ve druhé polovině devadesátých let se na „pantáčích“ 451.045/046 a 452.003/010 objevily zajímavé různobarevné nátěry, díky čemuž si druhá

POSLEDNÍ PROVOZNÍ JEDNOTKY (DKV PRAHA)*

- 451.001/002 – třívozová
- 451.015/088 – čtyřvozová
- 451.025/026 – čtyřvozová
- 451.056/098 – čtyřvozová
- 451.059/060 – třívozová
- 451.079/080 – třívozová
- 451.091/092 – třívozová
- 451.095/096 – čtyřvozová

* listopad 2016

úvedená jednotka vysloužila přezdívku Kraslice. Dvě jednotky byly uvedeny před několika lety dokonce ještě do korporátního nátěru ČD v bílo-modré kombinaci.

Teprve na počátku nového tisíciletí ukončilo letitý monopol tehdy již čtvrtým desetiletím sloužících „pantáček“ zahájení série výroby nových jednotek řady 471. Ty se jako první ujaly ramene mezi Prahou a Pardubicemi. Příchod několika desítek nových jednotek umožnil náhradu řad 451 a 452, které i přes značné navyšování spojů v příměstské dopravě v okolí Prahy začaly být ve velkém vyřazovány. Za zmínku stojí působení několika jednotek v Olomouci v letech 2003 až 2006, kde byly využívány na trati do Prostějova a Nezamyslic. Postupně ale opouštěly tratě do Nymburka, Berouna, Benešova a jejich poslední „štací“ se stala trasa Praha – Kralupy nad Vltavou, včetně městské linky ML z Prahy Libně do Roztok.

Pro grafikon 2017 se stále počítá s turnusovou potřebou dvou třívozových jednotek ve všední dny na pražské městské lince ML. Jedna čtyřvozová jednotka by měla tvořit zálohu dispečerské soupravy, kde by měla být pravidelně nasazena souprava složená z lokomotivy řady 163, vozů Bdmteeo a řídicího vozu ABfhpvee. Vzhledem k tomu, že poslední hlavní oprava byla na této řadě vozidel provedena v roce 2010, lze letos očekávat již definitivní vyřazení jednotek z provozu, především při výskytu závažnější závady nebo koroze nosných částí vozidlových skříňí. Na závěr je dobré připomenout, že jedna čtyřvozová jednotka (451.045/046) je umístěna v Depu historických vozidel Lužná u Rakovníka. Tento vlak již do pravidelného provozu nezasahuje, a měl by do budoucna sloužit už jen pro historické jízdy.



Červencové odpoledne roku 2013 na benešovské trati s jednotkou 451 v jednom z retronátěrů

Pomáhala člověku, jehož v tunelu přejel vlak

Půlnoční rychlík z Prahy do Pardubic se předloni 13. října stal osudným pro neznámého muže, který procházel jedním z tunelů vedoucích z pražských Vršovic na hlavní nádraží. Nešťastníka v něm vlak srazil a vážně zranil. Neznámého Poláka se snažila do příjezdu záchranné služby a hasičů udržet při životě pardubická vlakvedoucí Jitka Sivuchová, která byla za příkladný čin na podzim oceněna vedením společnosti České dráhy.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Podle vlakvedoucí se všechno seběhlo velice rychle. Vlak prý asi půl minuty po odjezdu z hlavního nádraží, když zrovna vjel do vinohradského tunelu, velmi prudce zastavil. „Bylo mi hned jasné, že je něco v nepořádku, protože jsme zastavili po použití rychlobrzdy. To už za ta léta ježdění poznám. Hned jsem volala našemu strojvedoucímu, který mi odpověděl, že jsme přejele nějakého muže a že už volá policii a záchranáře,“ zavzpomínala Jitka Sivuchová. „Letěla jsem jak o závod přes celou soupravu zjistit, co se vlastně stalo, neboť jsem začínala s kontrolou jízdenek v posledním pátém voze. Přitom jsem všem cestujícím nahlas říkala, že máme nehodu a aby nikdo nepanikařil, že všechny budu včas informovat, co se bude dít dále,“ dodala.

Pak už to prý šlo ráz na ráz. Vzala rychle lékárničku a podle popisu od strojvedoucího našla za druhým vozem zbledovaného padesátníka, který měl ujetou jednu nohu a byl v šoku. Povídal něco nesrozumitelně polsky, a tak se mu vlakvedoucí snažila alespoň trochu porozumět, co vlastně potřebuje. Bylo mu ale hlavně zima, měl rozbitou hlavu, krvácel a neustále ztrácel vědomí. „Bylo štěstí, že mi přiběhla na pomoc dvě mladá děvčata, která, jak jsem se od nich po chvíli dozvěděla, absolvovala kurzy první pomoci. Pořád jsme se snažili udržet toho člověka při vědomí a ptali se ho na cokoli, hlavně aby neupadl do bezvědomí, to by bylo špatné,“ popsala statečná vlakvedoucí hrůzné okamžiky po nehodě.

Minuty ubíhaly pomalu

Nejhorší podle ní nebyla ani tma či zima, byť se tragédie odehrála hluboko v tunelu, ale nekonečných zhruba deset minut, než na místo dorazili záchranáři a hasiči. Každá minuta, jak říká, trvala snad hodinu. „Čas se nekořečně vlekl,“ doplnila Jitka Sivuchová. Snažila se dělat všechno podvědomě a nemyslela na nic jiného, než jak vážně zraněného a na-

říkajícího člověka zachránit. „Jsem přesvědčena, že by to udělal každý z mých kolegů, určitě nejsem výjimka,“ řekla skromně. Zdůraznila, že je moc vděčná za další pomoc a podporu obou dívek, na které si v tom chvatu a stresu zapoměla vzít kontakty. „Tak snad jen, kdyby se dostaly k tomuto vydání Železničáře, ráda bych jim jeho prostřednictvím poslala na dálku ještě jednou dodatečně a velké díky,“ vyjádřila přání.

Po příjezdu hasičské záchranné služby a zdravotníků, kteří si sraženého muže převzali do své péče, dostala vlakvedoucí pokyn od velitele zásahu požádat všechny cestující z celé pětivozové soupravy, aby se přemístili do zadního vozu. Odtud je pak hasiči evakovali z tunelu směrem k hlavnímu nádraží.

„Velice mi v tu chvíli pomohli naši síťoví dispečeri Českých drah, kteří byli empatičtí a dokázali ochotně zajistit většině cestujících další spoje, byť třeba s několika přestupy. Byla to důležitá pomoc, protože šlo o poslední noční spoj z Prahy, který už zpravidla nikde nemá přípoje,“ vysvětlila Jitka Sivuchová.

Za týden tři příhody

Je to takřka neuvěřitelné, ale loňský říjen byl pro tuto sympatickou ženu opravdu nešťastným obdobím. Během několika málo dní pomáhala kolegyni na pokladně oživovat zákaznici, která zkolabovala při nákupu v jednom z českořebovských supermarketů a do třetice hned další týden byla svědkem mimořádné události na rychlíku Pardubice – Liberec, který právě doprovázela. Oproti nehodě v pražském tunelu se naštěstí jednalo o relativní drobnost – někdo hodil kámen do okna vagonu a rozbil ho, ale naštěstí nikoho nezranil. I tak už toho na vlakvedoucí v tu chvíli bylo mnoho.

„Někdy se toho semele během relativně krátké doby příliš. Snažím se to vše eliminovat. Nikoli prášky, ale cvičením. Hodně se také věnuji své sedmileté dceři a jejím koníčkům – tenisu a tancování. To mě vždy spolehlivě přivede na jiné myšlenky,“ popsala na závěr recept proti stresu Jitka Sivuchová. ♦

„Bylo mi hned jasné, že je něco v nepořádku, protože jsme zastavili po použití rychlobrzdy. To už za ta léta ježdění dobře poznám.“



JITKA SIVUCHOVÁ
Vlakvedoucí ZAP ČD Pardubice

Po vyučení nastoupila v roce 1989 do jednoho z trutnovských textilních závodů jako švadlena. V roce 1992 odešla k tehdejší ČSD, kde začala pracovat jako průvodčí, a od roku 2002 vykonává službu vlakvedoucí.



Model jednotky M 262.101 ČSD

V další recenzi železničních modelů se tentokrát podrobněji věnujeme motorové jednotce řady M 262.101 ČSD ve velikosti TT od firmy Kres. Výrobce tento motorák zpracoval v podobě stokusové limitované série a pro napsání dalšího dílu naší pravidelné rubriky ho redakci zapůjčila společnost Hobby Shop.

MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Motorové vozy 137 326–331 a/b a 367-376 a/b byly původně vyvinuty pro regionální provoz na rychlíkových spojích po neelektrifikovaných tratích Říšských drah jako konstrukční řada Stettin. Tři z vozů byly po druhé světové válce převzaty k DB jako řada VT 45.5 (později 645), vyřazeny byly v roce 1969. Exempláře, které se dostaly do východního Německa k DR, se v polovině 60. let po demontáži pohonu používaly jako dvojité přívesné vozy. Z těchto vozidel se dochoval bývalý vůz VB 147 551 a/b u železničního klubu Aschersleben. Stroj VT 137 372 byl několik let ve stavu ČSD jako M 262.101. Poté byl však navrácen do Německa a v roce 1951 rozzebrán. Právě tento vůz firma Kres zpracovala v podobě stokusové limitované série jako model ve velikosti TT.

Vzhled a vybavení

Model dvojdílného motoráku je dodáván v typické „kresácké“ krabičce vystlané molitanem, v níž jsou oba díly vloženy za sebe. Znamená to tedy, že je krabička poměrně dlouhá (448mm) a hůře skladná. Uložení vozů

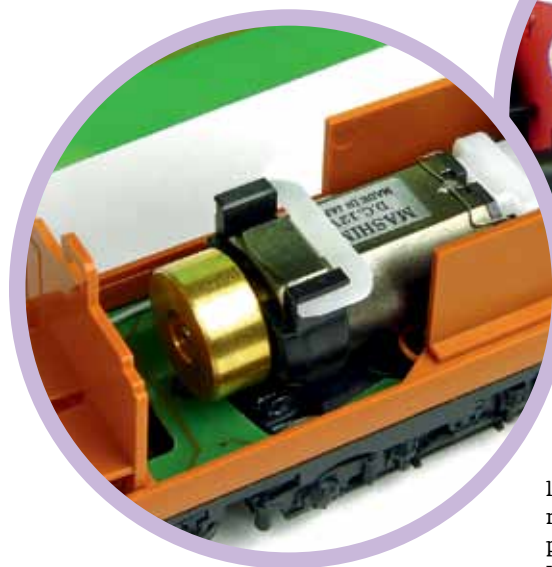


bych přivítal spíše pod sebou. V balení jsou přiloženy otočné šachty, které je možno nasadit do otvorů v rámu na čelech a použít spřáhlo (je však nutno demontovat brzdové hadice) a schůdky pod dveře. Ty lze však instalovat pouze na vitrinový model, neboť by v oblou-

cích překážely natáčejícím se podvozkům. U dveří mimo podvozky jsou schůdky nainstalovány již z výroby stejně jako brzdové hadice na čelech, háky, madla apod. V zájmu zachování úplnosti modelu by asi bylo lepší hadice fixovat lepidlem, neboť při nechtěném zavazování mohou vypadnout a ztratit se. Jsou pouze nasunuty a stačí neopatrná manipulace s modelem k tomu, aby se uvolnily.

Střecha je jako samostatný díl, přesně lícuje se skříní a je uchycena 12 zámečky nad každou bočnicí tak, jak je to známé u většiny dalších modelů Kres. Ve střeše motorového dílu je jedno střešní okno nad pravými dvojdílnými dveřmi. Pro otevření modelu stačí opatrně zajet nehtem pod hranu střešního dílu a „odloupnout“. Tím se dostaneme k plošné desce (DPS) usazené na příčkách interiéru a zajištěné třemi pojistkami. Na DPS (v hnaném dílu) je samozřejmě 6pinové rozhraní s vlože-





nou analogovou propojkou a zespodu též osvětlení interiéru - 5x LED v motorovém voze, 12x LED v řídicím voze. Od DPS vedou čtyři kablíky ke kinematice, která slouží jak k mechanickému, tak k elektrickému propojení vozů. Mezi vozy se nachází imitace přechodových měchů, spojení je velice těsné, v tahu jsou od sebe vzdáleny asi 1 mm, což je naprosto vyhovující. Interiér vozu je v barvě hnědého plastu. Barevné schéma vozu je červenokrémové s šedou střešou a bílým proužkem pod okny. Pojezd je černý. Povrchová úprava i popisky uspokojí i ty nejnáročnější modeláře, jsou naprosto perfektní, a to včetně lvička na bočnici. Nápis jsou ostré a čitelné, některé však jen s použitím lupy. Pouze vlastnická značka na levém boku motorového dílu má rezervy, chybí kousek písmene „č“ a soutisk orámování a výplně hvězdy také není stoprocentní. Je však nutno brát zřetel na fakt, že skříň se v daném místě zaobluje, což může činit při potisku komplikaci. Běžným pohledem tyto věci nepostřehnete. Precizně jsou natištěné i stříbrné rámečky oken. Celková koncepce modelu je po konstrukční stránce velice podobná dříve popisované motorové jednotce M 494.001. Její recenzi naleznete v Železničáři číslo 7/2016.

Délka modelu přes nárazníky činí 338,8 mm (je však v rámci asi jednoho milimetru proměnlivá v závislosti na tom, jede-li napřed motorový, nebo řídicí vůz), což naprosto přesně odpovídá délce předlohy 40.690 mm stejně jako dvojkolí, jejichž průměr je 7,5 mm, v reá-

lu 900 mm. Běžná dvojkolí drží v podvozcích na čepích, jsou oboustranně izolovaná a sběr proudu zajišťuje všech 12 nepoháněných kol. Hnaný podvozek proud nesbírá vůbec. Vnější osvětlení zajišťují na obou čelech dva reflektory, v nichž jsou umístěny teple bílé a červené ledky. Jejich přepínání je závislé na směru jízdy.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje 5pólový motor Mashima se setrvačnickem o průměru 11,1 a síle 5 mm. Usazený je přímo na hnaném podvozku a natáčí se s ním. Výkon je přenášen na obě nápravy tohoto podvozku, jejichž všechna čtyři kola jsou opatřena bandážemi. Chod motoru je mírně hlasitější, což je u modelů Kres obvyklé, ovšem nijak nenarušuje hranici sluchového komfortu. Po zajištění se model ještě mírně

ztišil. V návodu se doporučuje model vždy po delší odstavce zajiždět, a to pouze několik minut při napětí 8-10 V. Já jej samozřejmě v rámci seznamování zajižděl v obou směrech podstatně déle. Výrobce garantuje průjezdnost obloukem o poloměru 286 mm, tedy modeláři se starým plechovým kolejívem mohou vůz bez obav používat. Bezproblémový je ale i průjezd poloměru 267 mm.

Hmotnost motorového vozu je 74 g, řídicí vůz váží o 10 g méně, celý model tedy váží 138 g. Rozjezd nastává při napětí 3,4 V rychlostí přibližně 10 km/h s odběrem proudu 58 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V je 110,6 km/h, odběr proudu je 85 mA. Předloha jezdila maximálně 90 km/h, těch model dosahuje při napětí 10,4 V a odebírá proud 77 mA. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je 38 mm. Není to mnoho, ale vzhledem k délce modelu a počtu sběrných kol bych se žádných výpadků napájení neobával. Rozumnou a oku lahodící rychlostí přibližně 50 km/h jede vůz při necelých 7 V s odběrem proudu cca 65 mA. ♦



ZÁVĚR

Jedná se o nádherný model na špičkové technické úrovni, který svým majitelům rozhodně přinese spoustu radosti, i když poněkud drazě zaplacené (9 500 až 14 000 Kč). Pohon dvou bandážovaných náprav dostačuje, sběr proudu z ostatních šesti rovněž. V porovnání s modrou jednotkou M 494.001 na mne působí model mnohem zajímavějším dojmem, přeci jenom kombinace barev červená/krémová má jisté kouzlo. Na internetu je též možné spatřit ve velikosti H0 model od firmy Brawa, ovšem jeho barevné schéma je celočervené s šedou střešou a bílou linkou pod okny. Asi nikdo se zárukou nepoví, zda vůz během těch několika málo let stihl obdržet oba nátěry a jsou-li tedy obě provedení správná. Údajně však ano.



- Perfektní technické zpracování
- Dobrá povrchová úprava
- Výborné jízdní vlastnosti

- Nedostatečně upevněné brzdové hadice



Na návštěvě v zemi Kimů (2.)

Hlavní město Pchjongjang je svým způsobem naleštěné pozlátko vládnoucího režimu a od zbytku KDR se značně odlišuje. Pokud korejský venkovan přijede do hlavního města na výlet, musí jednoduše žasnout nad tím, jak Pchjongjang vypadá a jak se zde žije. Stačí však vyjet pouze několik kilometrů za hranice města a vše je jinak. Svět bez okázalostí, kdy běžný člověk od rána do večera pracuje na polích, aby zajistil obživu a své rodině. Jeho nejběžnější pracovní pomůckou je motyka, srp a vlastní ruce.

MARTIN ČERNÝ | FOTO: AUTOR

Bydlet v hlavním městě je velké privilegium a prestiž. Lidé, kteří se sem stěhují z jiných koutů země, jsou speciálně vybíráni. Městská doprava zajišťuje nejpodstatnější část přeprav ve městě – v provozu jsou dvě linky metra, čtyři linky tramvají a osm linek trolejbusů a v posledních letech i řada autobusových tratí. Dopravní prostředky jsou silně využívány a tramvaje či trolejbusy jezdí mnohdy na dohled za sebou. Na metro jsou místní velmi hrdí. V provozu je dvojice linek – „Čollima“ (Bájný oř) a „Hyoksin“ (Obnova). Jednotlivé stanice především první linky jsou velmi okázale vybudovány zcela v duchu vládnoucího režimu a podle toho také vyzdobeny, včetně mnoha vyobrazení „prezidenta“ Kim Ir-Sena. Metro je budováno ve velké hloubce až 110 metrů, neboť se s ním počítá jako s krytem pro obyvatelstvo v případě války.

Železnice jsou elektrizované

Severokorejské železnice nás velmi zaujaly především díky podobě a zbarvení elektrických lokomotiv, které vycházejí z našich strojů E 499.0 – tedy známých Bobin, které sem byly v počtu deseti kusů v roce 1958 dodány. V KDR existuje podle různých zdrojů cca 5 200 – 6 000 kilometrů tratí, z toho asi 400 km je úzkorozchodných. Naprostá většina všech železnic je elektrizována stejným systémem 3 kV. Dráha je v severní Koreji nejdůležitějším dopravním prostředkem, což člověk pochopí i časem při zjištění tristního stavu silničních komunikací. Vzhledem k charakteru krajiny je mnoho tratí atraktivních, nachází se na nich bezpočet tunelů, mostů a vysokých náspů. Bohužel cizinec může jet vlakem pouze na jediné severokorejské trati, a to z čínského Dandongu do Pchjongjangu. Jízda jinými vnitrostátními spoji je striktně zakázána.

Dálkové rychlíky jsou sice běžně provozovány, jejich četnost a jízdní řád je však zcela nedostupný a neznámý. V nedávné době téměř každodenního nedostatku energie se běžně stávalo, že určitý spoj i několik dní nejel, či dorazil do cílové stanice o mnoho hodin či dní později. Patrně i kvůli možnému výpadku napájení je v současnosti „elitní“ spoj z Číny veden v celé trase raději motorovou lokomotivou. Rychlost vlaku směřujícího z Číny do severokorejského hlavního města je v průměru 60–80 km/h, přičemž v mnoha i dlouhých úsecích klesá na 30 km/h, což je způsobeno stavem infrastruktury. Osobní vozy čínské výroby jsou klimatizované, a tím pádem mají bohužel neotvírací okna. Ta jsou proti případnému otevře-

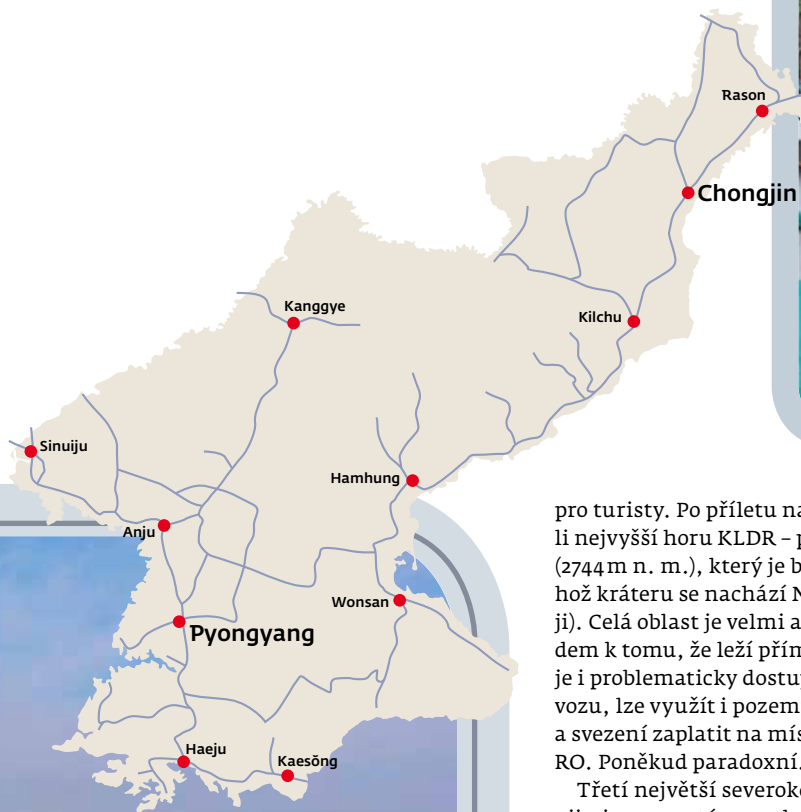


ní ještě zajištěna silnou vrstvou tmelu, jejíž porušení by bylo samozřejmě hned patrné. Jízda tímto vlakem je jediná, kterou může cizinec absolvovat bez průvodců a bez dozoru. Fotografování je sice rovněž zakázáno, nám se to podařilo přes skla. Cestou jsme z vlaku spatřili tři jiné dálkové rychlíky o deseti vozech a překvapivě i několik vlaků nákladních. V některých stanicích panoval i poměrně čilý provoz. V rámci KDR je trať z čínských hranic více frekventovaná, protože Čína je dominantním obchodním partnerem Severokorejců. V jiných částech země byl provoz spíše ojedinelý.

Neznámý sever země

Mimo oblasti hlavního města jsme měli možnost navštívit i několik míst na severu země, kam jsme museli letět vnitrostátním leteckým spojem, který byl určen výhradně





pro turisty. Po přeletu na sever jsme navštívili nejvyšší horu KLDŘ – posvátný Paektusan (2744 m n. m.), který je bývalou sopkou a v jehož kráteru se nachází Nebeské jezero (Chonji). Celá oblast je velmi atraktivní, ale vzhledem k tomu, že leží přímo na hranici s Čínou, je i problematičtěji dostupná. Pokud jsou v provozu, lze využít i pozemní či visuté lanovky a svezení zaplatit na místě bankovkami EU-RO. Poněkud paradoxní...

Třetí největší severokorejské město Chongjin je naprostým opakem nablýskaného Pchjongjangu a každý pohled ven naznačuje, jak těžce se žije místním lidem. Chongjin je spíše bývalé velké průmyslové středisko a námořní přístav, centrum provincie Severní Hamgjong. Je neupravené a depresivní – obrovské ocelárny, chemička a další podniky jsou dnes zavřeny a rozkradeny. Jen množství zcela nefunkčních a rezavých komínů ční k nebi jako kárající prsty, varující před politikou vládnoucí garnitury. Zcela jinak se tváří ještě severněji položená „zóna volného obchodu“ Rason skládající se z měst Rajin a Sonbong. Místo neprodyšně uzavřené od ostatního světa v komunistické Koreji má nejen kvalitní hlavní silnice, relativně upravené domy a prostranství, ale také třeba tržnici naprosto přetékající zbožím – převážně čínským. Místními vony zde ale nezaplatíte, všichni používají měnu čínskou, případně dolary, jeny či ruble.

Na severu země jsou silnice velmi špatné a zpevněný povrch byl spíše výjimkou. Například jediná existující spojnice mezi městy Chongjin a Rajin, kterou místní průvodce honosně nazýval „highway“, měla povrch pouze z uježděné hlíny a vypadala na pohled přesně, jako z televizních pořadů o zemích roz-

vojové Afriky. Cestou jsme překonali několik horských průsmyků a hřebenů, rovných úseků zde bylo minimum, a totálně vytřešený jsme dojeli malým autobusem do cíle za čtyři a půl hodiny. A to jde o pouhých osmdesát kilometrů! Ale pohled na okolní krajinu stál za to, stejně jako na několik mořských zátok obklopených vesnicemi. Časté zaměstnání v KLDŘ je patrně cestář, v mnoha případech cestářka. Denně tisíce lidí po celé zemi vyrazí na „svoje“ úseky hliněných silnic a s pomocí jednoduché škrabky či rýčku v rukou se snaží udržet tyto silnice v přijatelném stavu a sjízdné bez velkých výmolů. Středoevropan opět žasne. Žasne nad tím, jak země chlubicí se dalším podzemním jaderným výbuchem není schopna postavit pár kilometrů asfaltové silnice či chodníku.

Cizinec ve virtuální realitě

Naše zpáteční cesta a celní kontrola před odletem ze zánovního pchjongjangského letiště proběhla kupodivu zcela bez problémů, a podařilo se tak přivést i fotografie, které neměly vůbec vzniknout. Návštěva komunistické a totalitní země, jakou bezpochyby Severní Korea je, se zcela vymyká jakékoli jiné cestě za poznáním. Cizinec je průvodci veden za vším pozitivním, co lze v zemi nabídnout, a snaží se ho ochránit před vším reálným. Jakákoli návštěva mimo hlavní město však každému musí otevřít oči, aby viděl, jaký je opravdový stav věcí. Severokorejci určitě nejsou hloupí a část z nich bezpochyby tuší, jak vypadá svět jinde. Represe státní bezpečnosti je však značná a prozatím drží zemi ve strachu před jakýmkoli vzdorem proti vládnoucí garnituře. Nicméně i zde se věci jistým způsobem hýbou kupředu, byť velmi pomalu. Internet a jakékoli spojení se světem stále neexistuje, nicméně už i v KLDŘ jsou mobilní telefony, byť jen pro určitou bohatší část populace a s možností volat pouze vnitrostátně.

Metrem jsme jezdili společně s místními, což bylo ještě nedávno nemožné, a mohli navštívit několik škol a mluvit s dětmi, ovšem samozřejmě pod dohledem. Ale i toto je pokrok. Protože i jen podání ruky, úsměv či pár vyřčených slov by mohlo pomoci nalomit oficiální verzi vládnoucí gardy o tom, že každý imperialista je zlý. Především prý Američané a Japonci netouží po ničem jiném, než jakýkoli den zaútočit na nebohou KLDŘ a rozmetat vše krásné, co v zemi zdejší socialismus vybudoval. Přál bych Severokorejčům lepší budoucnost, za všechny mnohaleté útrapy by si to bezpochyby zasloužili. Bohužel se ale narodili na špatné straně korejského poloostrova a kdy nastane to opravdové a zásadní zlepšení, lze velmi těžko předvídat. ♦





Literáři na trati IV. aneb Kola se točí dál

Literární skupina ČZS FISAIC vyhlašuje již čtvrtý ročník železniční knižní antologie Literáři na trati, která je příležitostí pro všechny autory, kterým je námětem, múzou či inspirací prostředí kolejí, vlaků a cestování. Stejně jako vloni bude vaším úkolem dodání daného počtu stran textu, který se dotýká železnice, a odkoupení alespoň jednoho výtisku knihy. Uvítáme ukázky z knih, články, poezii i prózu, pohádky, povídky, kresby či fotografie. Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme „Literáři na trati“. Ať už profesí či láskou k železnici. Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již padesátičlenné party a vytvořte společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvalu a pojďme do toho! „Stojí to za to!“ Další informace získáte na webu <http://fisaic-l.blog.cz/>, e-mailové adrese: frantisek.tylsar@seznam.cz nebo na tel. čísle +420 776 58 2331.

FRANTIŠEK TYLŠAR, VEDOUcí SKUPINY A TVŮRCE KNIHY

Moc se mi líbí loňská změna formátu i grafiky Železničáře

Patřím mezi pravidelné čtenáře časopisu Železničář. Pozorně čtu všechny články a sleduji bedlivě novinky, které přinášíte. V uplynulém roce jste podobu čtrnáctideníku výrazně pozměnili. Zmenšil se formát, pozměnila se grafika, přibýly nové rubriky jako Kaleidoskop či Uvázlo v síti. Musím říct, že s většinou jsem spokojen. Magazínu úpravy prospěly, je modernější a, i když bych se možná klonil ke klasickému formátu A4, praktičtějším než původní nový rozměr. Osobně si nejraději přečtu rubriku Téma, především o lokomotivách či vlacích, které v naší zemi kdysi jezdily nebo ještě stále jezdí. Líbí se mi rovněž historie a uvítal bych například další příspěvky o nehodách. Taktéž si rád přečtu články o zahraničních železnicích či dopravě vůbec. Naopak některé rozhovory zejména s vysokými představiteli Českých drah mi nepřijdu vždy zajímavé. Já osobně bych uvítal třeba povídání s lidmi z provozu. I ti mají co říci. Ale chápu, že v Železničáři být musí, je to přeci jen periodikum Skupiny ČD. Přejí celou redakci mnoho úspěchů při tvorbě dalších čísel i v osobním životě.

ZDENĚK SÝKORA, PRAHA

ZAUJALO NÁS



RegioJet si půjčil vagony z NDR od KŽC, neměl dostatek souprav



Na lince do Komárna RegioJet nedávno nasadil dva vozy, které se běžně objevují na nostalgických jízdách. Imitují cestování v časech hluboké normalizace. Česká firma KŽC má unikátní byznys. Provozuje flotilu lokomotiv a vagonů z období socialismu, které nazývá „zlatou érou železnic“. Vypravuje nostalgické vlaky pro železniční fanoušky nebo vagonů půjčuje na narozeninové oslavy či svatby. Nedávno firma dostala jeden netypický požadavek: dva vagony z roku 1977 si potřeboval půjčit soukromý dopravce RegioJet. Nepotřeboval je na vypravení žádného speciálního retro vlaku, ale pro běžný „osobák“ na lince Bratislava – Komárno. Oba vagony se zde objevily několikrát během prosince. „Nevzpomínám si, že bychom dosud dostali takovou objednávku, rádi jsme však vagony poskytli,“ řekl obchodní ředitel firmy Bohumil Augusta. Na lince, kde RegioJet slibuje nasazení nízkopodlažních vozů s wi-fi, jezdily koženkové vagony s původním označením ČSD. Podle zástupců firmy šlo o výjimečnou situaci.

Denník.sk, 14. 12. 2016



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

Počet cestujících u ČD za rok 2016 opět roste a dosáhne 171 milionů
České dráhy letos očekávají další nárůst počtu cestujících, jejich počet by tak měl překročit loňských 170 milionů. Řekl to předseda představenstva společnosti Pavel Krtek. Roste zejména počet přepravených cestujících v aglomeracích velkých měst nebo na dálkových tratích. Zároveň společnost zahájila jednání s kraji o objednavce dopravní obslužnosti po roce 2019, kdy drahám vyprší aktuální desetileté kontrakty. „Zakázky pro kraje na tržbách ročně představují zhruba devět miliard z celkových 20 miliard korun,“ uvedl Krtek. Zároveň jde o 40 procent výkonu všech vypravovaných vlaků. O nových smlouvách už vedení Českých drah jednalo s hejtmany v Plzeňském a Jihočeském kraji, dopravce totiž po roce 2019 nemůže automaticky počítat s prodloužením současných smluv. Zatím však ještě ani není definitivně jasné, jaká pravidla budou při soutěžích na železnici platit. Evropský parlament nedávno schválil další část tzv. železničního balíčku, který upravuje povinnost uzavírat smlouvy výhradně na základě celoevropské veřejné soutěže od roku 2023. „České dráhy si proto chtějí nechat vypracovat příslušnou analýzu,“ dodal předseda představenstva ČD.

ČTK 15. 12. 2016

České dráhy požadují rychlé lokomotivy, nabízejí 1,3 miliardy korun
České dráhy vypsalý tendr na pronájem deseti elektrických lokomotiv schopných jet rychlostí 200 kilometrů v hodině. Desetiletý pronájem by měl vyjít na 480 milionů eur (1,3 miliardy korun). Vyplyvá to z poptávky ve Věstníku veřejných zakázek. Původní zakázku na stejný počet lokomotiv vypsalý České dráhy letos v dubnu, později ji ale zrušily. Nové stroje by měly na trase mezi Prahou a Hamburkem nahradit lokomotivy plzeňské Škody Transportation, které nemají všechna povolení pro provoz na německých tratích. Vlaky směřující z Prahy do Hamburku tak nyní přepřahají české lokomotivy v Drážďanech, odkud vlaky vozí německé stroje schopné jet 200kilometrovou rychlostí. Od jízdního řádu platného od poloviny prosince ale musí ČD podle smlouvy s německými drahami samy na trase nasazovat lokomotivy schopné jet 200 kilometrů v hodině. Stroje od Škody mohou na německých tratích jezdit jen 160kilometrovou rychlostí. Dopravce tak s nasazením těchto lokomotiv v Německu nepočítá. Podle mluvčího společnosti Petra Štáhlavského jsou tyto lokomotivy využívány na trasách do Budapešti, Vídně nebo Lince.

E15, ČTK 22. 12. 2016

První vysokorychlostní trať v Česku vznikne nejdříve v roce 2025

První vysokorychlostní železnice se u nás začne stavět nejdříve v roce 2025. Počítá s tím nový materiál ministerstva dopravy, jehož vypracování si vyžádala vláda. Plánovaný jízdní řád na stavbu však může doznat velkých změn, hlavně v tom, jaké stavby budou důležité. Rychlostní železnice totiž získala dva nečekané a silné lobbisty – podnikatele Radima Jančuru a ministra financí Andreje Babiše. Společně s ministrem dopravy Danem Ťokem už několikrát jednali o tom, jak výstavbu rychlotratí v Česku co nejvíce zrychlit. „Vysokorychlostní železnice a její výstavba mě zajímá, technické parametry nechám na odbornou debatu, kterou vede ministerstvo dopravy s odbornou veřejností,“ řekl ministr Babiš. K většímu zájmu o železnici ho přesvědčil podnikatel v dopravě Radim Jančura. Ten vidí rychlé vlaky jako budoucnost železnice a nelíbí se mu, jak stát v přípravě zaostává a spíše vymýšlí, proč něco nejde. Poslední produkce ministerstva se jmenuje Analýza potenciálu rozvoje rychlých železničních spojení. Ta nepřináší nic nového – vysokorychlostní železnice jsou drahé, ale mohly by být přínosné.

MFD 19. 12. 2016

Na letiště v Ruzyni vlaky pojednou nejspíše tunelem za miliardy

O železniční trati mezi centrem Prahy a letištěm v Ruzyni se mluví tak dlouho, že už mnozí ani nevěří, že se někdy zrealizuje. Nyní se zdá, že je jasněji v tom, jak problematickou stavbu naplánovat. V Dejvicích a Střešovicích povede nejspíš tunelem, což je o tři miliardy korun dražší, než kdyby vlaky jezdily na povrchu. Jiná možnost ale ani není, přiznal ministr dopravy Dan Ťok (ANO). Konference Důstojné spojení na Mezinárodní letiště Václava Havla by totiž mohlo narazit při úředním schvalování stavby. V něm by se proti uvažované povrchové variantě pravděpodobně postavily zasažené městské části a zřejmě i občané, kteří v nich bydlí. „Bude lepší připlatit tři miliardy za tunelové řešení než riskovat, že by stavba neprošla složitým řízením. Podle mě by nebylo možné tuto variantu prosadit,“ uvedl včera Ťok na konferenci Inovace & železnice. „Chceme vyjít veřejnosti vstříc. Pokud trať povede v tunelu, nebude například území rozdělovat,“ dodal ministr. Mezi řečníky byl mimo jiné i nový člen představenstva Českých drah Miroslav Kupec či šéf společnosti AŽD Zdeněk Chrdle.

LN 14. 12. 2016



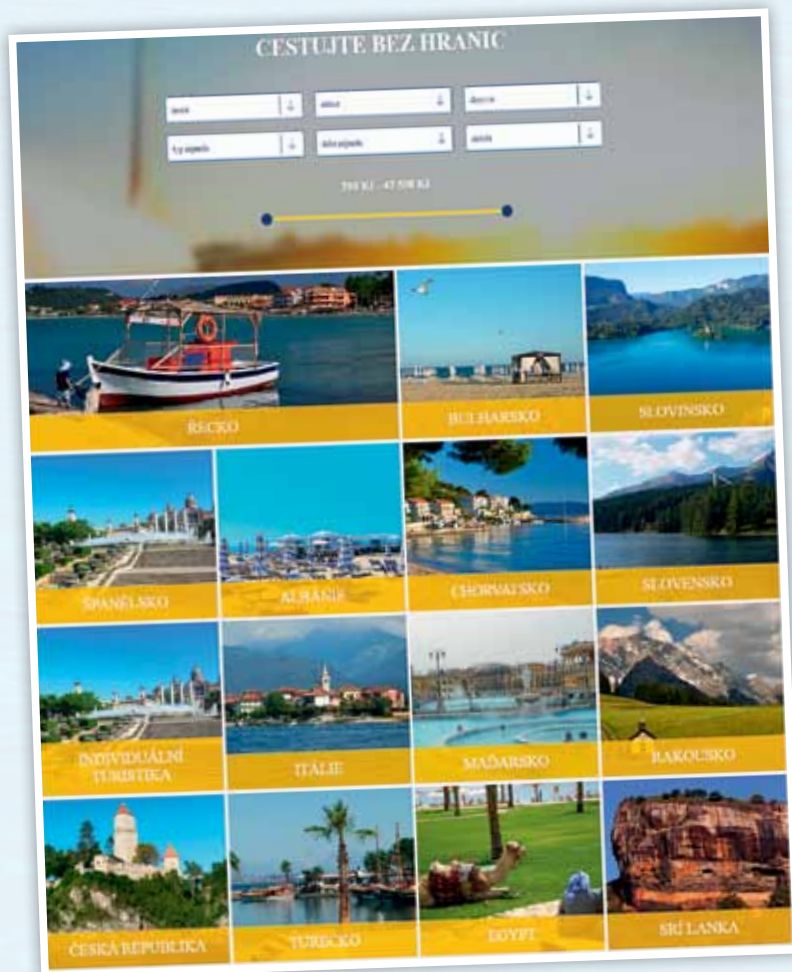
Nabídku pro zaměstnance

REKREACE S DOTACÍ 2017

najdete na stránkách
www.cdtravel.cz.

Katalog i závazná objednávka je **POUZE** na internetu, ne v tištěné formě. Zde najdete jako obvykle ceny již po odečtení dotace z CSF (respektive C FKSP).

Těšíme se na vaše objednávky.



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

Předplatné čtrnáctideníku Železničář

Darujte sobě nebo svým blízkým roční předplatné Železničáře za 500 Kč.

Součástí předplatného je také 6 oboustranných plakátů formátu A2 s železniční tematikou. Objednat si můžete také výhodný balíček společně s magazínem ČD pro vás za 720 Kč, kdy za obě periodika získáte slevu přes 20%. Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese balikova@gr.cd.cz, telefonicky na čísle **720 797 020** nebo na stránkách www.cdprovas.cz/predplatne.



1	05.01.	
2	19.01.	
3	02.02.	
4	16.02.	
5	02.03.	plakát
6	16.03.	
7	30.03.	
8	13.04.	
9	27.04.	plakát
10	11.05.	
11	25.05.	
12	08.06.	
13	22.06.	plakát
14	13.07.	
15	27.07.	
16	10.08.	
17	24.08.	plakát
18	07.09.	
19	21.09.	
20	05.10.	
21	19.10.	plakát
22	02.11.	
23	16.11.	
24	30.11.	
25	14.12.	plakát



PO CELÝ ROK

Okouzující kolejiště v brněnském Modelovém Světě

V centru Brna nedaleko hlavního nádraží si můžete prohlédnout největší trvale vystavené modelové kolejiště na Moravě. Najdete ho v Modelovém Světě v Josefské ulici č. p. 7 v prvním patře E-pasáže. Vláčky projíždějí po kolejišti s do detailů propracovanou krajinou, v níž jsou instalovány scény z běžného života. Zaujme maketa lunaparku nebo letního kina, kde lze na malé obrazovce sledovat příjezd vlaku do stanice z pohledu strojvedoucího. Pomocí tlačítek můžete roz-pohybovat vrtule větrných elektráren nebo vrtulníku. Zážitek z návštěvy umocní ukázka nočního provozu, kdy na potměšlém kolejišti září světla mašinek, a pro nejmenší je připraveno dřevěné kolejiště s mašinkou Tomášem. Více na www.modelovysvet.cz.

Nejbližší železniční stanice: Brno hl. n.



DO 26. ÚNORA 2017

Foto: © Schloss Moritzburg

Navštivte Popelku na saském zámku Moritzburg!

Máte rádi česko-německou pohádku Tři oříšky pro Popelku? Rádi byste se podívali do podkroví, které obývá sova Rozárka, nebo se ocitli ve stáji s běloušem Juráškem? Pak přijďte do 26. února na zámek Moritzburg, kde je opět po roce k vidění výstava věnovaná této oblíbené filmové pohádce. V deseti zámeckých komnatách jsou věrně zobrazeny filmové scény a vystaveny cenné exponáty z legendární pohádky včetně pěti plesových šatů. Všechny popisky jsou jak v němčině, tak i v češtině a v zámeckém obchodě si můžete zakoupit také knihu o filmu a výstavě celou v českém jazyce. Výstava je otevřena denně kromě pondělí od 10 do 17 hodin, za vstupné zaplatí dospělí 8 €, vstupenka pro děti stojí 4 € (děti do 6 let zdarma). Do Moritzburgu se lze svést historickou úzkokolejkou Lössnitzgrundbahn z Radebeulu (Ost), kam vás z Drážďan dopraví linka S1 rychlodráhy S-Bahn.

Nejbližší železniční stanice: Moritzburg



PO CELÝ ROK

Foto: Retromuseum

Na nostalgický výlet do chebského Retromusea

Stálou expozici věnovanou designu a životnímu stylu 60. až 80. let v Československu si můžete prohlédnout v Retromuseu na chebském náměstí Krále Jiřího z Poděbrad. K vidění jsou jak autorské originály, modely či prototypy, které se mnohdy nedostaly do výroby, tak i běžná sériová produkce. Mezi exponáty najdete třeba vysavače, žehličky a vysoušeče vlasů Stanislava Lachmanna, plastové nafukovací hračky Libuše Niklové, ale také řadu dopravních prostředků, jako osobní automobil Škoda 1000 MB či skútr ČZ 502. Svět na kolejích zastupují tovární model diesellové lokomotivy řady 753 (Brejlovec) v měřítku 1:15 nebo maketa vlakového nádraží v Chebu, jehož budova patří k nejzachovalějším příkladům estetiky tzv. bruselského stylu. Každodenní život v socialistickém Československu přibližuje stylově zařízené dvojice obývacích pokojů a kuchyní. Více na www.retromuseum.cz.

Nejbližší železniční stanice: Cheb



PO CELÝ ROK

Foto: Archiv NPD, ÚPS na Sychrově

Do romantického Sychrova – perly Českého ráje

K zámkům, které jsou veřejnosti přístupné i v zimní sezoně, patří Sychrov. Do konce března se konají prohlídky interiérů letního sídla šlechtického rodu Rohanů z druhé poloviny 19. století denně od 10 do 14 hodin. Možná vám budou zámecké komnaty povědomé. Na Sychrově se totiž natáčela pohádka Nesmrtelná teta s Jiřinou Bohdalovou v hlavní roli. Průvodce vás zavede i do honosně zařízeného královského apartmá, kde přespávali francouzský král Karel X., pruský král Vilém I. nebo rakouský císař František Josef I. Pokud pojedete do Sychrova na rodinný výlet s dětmi, nevynechte prohlídku výstavy modelů dětských pokojíčků a hraček šlechtických dětí. Pozoruhodná je také výstava plastik a šperků z drahých kovů a kamenů, kterou České republiky věnoval turnovský rodák, klenotník František Khylnl. Ceník vstupného a další informace o prohlídkách najdete na www.zamek-sychrov.cz.

Nejbližší železniční zastávka: Sychrov