

Železničář

1. BŘEZNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



5

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

V Karlovarském kraji většinu výkonů ČD zajišťují jednotkami RegioShark. Jedná se i o protažení linky Pendolina z Chebu do Karlových Varů. Nejen o tom jsme hovořili s obchodním ředitelem Regionálního obchodního centra ČD **Vladimírem Omelkou**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Rekonstrukce pražského **Masarykova nádraží** pokračuje. Po opravě podlah, interiérových fasád a trafostanice začaly stavební firmy budovat nové toalety. Ještě letos se otevřou i nové pokladny.

11–13 TÉMA

Tak trochu pověstnou popelkou mezi ostatními důležitými tratěmi zůstává hlavní tah z Prahy do Berouna. **Trať číslo 171** stále čeká na modernizaci a jízdu často provází zpoždění. Proč se tak děje?

14 PROVOZ A TECHNIKA

Více než dvě stě padesát vozů řad 809 a 810 z téměř sedmi set vyrobených v 70. a 80. letech stále slouží v pravidelné dopravě. Proto stroje procházejí postupně modernizací, kterou provádí ve Veselí nad Moravou a nově také v Přerově dceřiná společnost Českých drah **DPOV**.

18–19 CESTOPIS

Bývá označován za hlavní město Evropy a sídlí v něm řada evropských institucí. Pro železničního fanouška má Brusel přichystanou další lahůdku. V září 2015 se zde otevřelo nové národní **železniční muzeum** s názvem Svět vlaků – Train World.

ČD naplňují podmínky ochrany osobních údajů

Už 25. května nabyde účinnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) o ochraně osobních údajů, GDPR (General Data Protection Regulation), které nově upravuje ochranu osobních údajů a nakládání s nimi v rámci EU. Změny se významně dotknou každého správce osobních údajů, tedy i Skupiny ČD. Jednou z řady novinek, kterou GDPR přináší, je zavedení institutu tzv. pověřence pro ochranu osobních údajů neboli data protection officer (DPO), který bude působit v rámci jednotlivých správců (zpracovatelů) osobních údajů. Funkci DPO pro ČD zastává od 1. února David Heppner, který je zaměstnancem ČD. Bude mj. dohlížet na provádění opatření v oblasti ochrany osobních údajů, poskytovat informace a poradenství v souvislosti s řešením jednotlivých otázek zpracování osobních údajů a podílet se na tom, aby ČD byly připraveny na řadu nových povinností, které GDPR přináší. K problematice ochrany dat se v Železničáři brzy vrátíme.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek
Dražní historie v podobě vodního jeřábu se v Jablonci nad Nisou snoubí s moderními motorovými vozy řady 840 RegioSpider.



Řada M 275.0 ve stanici Vranov-Šumvald (dnešní Šumná). Na pozadí je vidět portálový jeřáb, který se používal při stavbě Vranovské přehrady.

Motorové rychlíky ve znamení rychlosti a pohodlí

Petr Slonek | foto: sbírka Roman Jeschke a Jaroslav Wagner

Už ve druhé polovině 20. let minulého století začaly ČSD na lokálkách zavádět motorovou trakci. Ve 30. letech přišly na řadu i motoráky na hlavních tratích v podobě rychlíků a spěšných vlaků, které měly reagovat na postupně se rozvíjející konkurenci soukromé autobusové dopravy. ČSD zadaly vývoj hned třem společnostem – Královopolským strojárnám v Brně, Škodě Plzeň a ČKD Praha. Výsledkem byly řady M 273.0, M 274.0 a M 275.0, kterým se pro jejich modro-kremový nátěr začalo říkat Modré šípky. Nasazovány byly na rychlíky z Prahy do Teplic, Mostu, Českých Budějovic, Liberce a Plzně či z Bratislavy do Žiliny a Zvolenu.

Prakticky souběžně se startem prvních Modrých šípů si na jaře roku 1934 Ministerstvo železnic u koncernu Tatra objednalo dva kusy reprezentativních rychlíkových motorových vozů plánovaných pro hlavní tepnu, páteřní

trať Praha – Brno – Bratislava. Zrodila se tak legenda pojmenovaná Slovenská strela, označená jako řada M 290.0. Pravidelný provoz motoráků s hybridním pohonem začal 13. července 1936. U jeho zrodu stál šéfkonstruktor Hans Ledwinka či Josef Sousedík, tvůrce elektromechanického přenosu výkonu ze spalovacích motorů na hnací soukolí vozu. Vůz M 290.002 sloužil jako jakási záloha pro vládní potřeby do přelomu padesátých a šedesátých let.

Třetím významným vozidlem tohoto období byl Stříbrný šíp, který vedle Slovenské strelly patřil k vrcholům předválečné konstrukční školy. Stroj řady M 260.001 z ČKD Praha byl napěchován moderními technologiemi a luxusně vybaven. Vůz vykonal technicko-bezpečnostní zkoušku 17. února 1939 a téhož dne byl přidělen ČSD. Po válce však nenašel ve víru politických změn uplatnění a byl zrušen. Před pár měsíci byl u ČD znovuzprovozněn a bude sloužit jak pro firemní akce, tak pro ČD nostalgii. ○



Tovární snímek Slovenské strelly, vyrobené v kopřivnické Tatře

Vážení čtenáři,

dostáváte do rukou již březnové číslo Železničáře. V průřezu historie v rámci 100 let spolu jsme nahlédli do roku 1936 a tématem jsou motorové rychlíky, mezi nimi i vůz Stříbrný šíp. Ohledně jeho zprovoznění se uskutečnilo mnoho diskuzí a bylo odvedeno hodně práce, především u dceřiné společnosti DPOV. Stříbrný šíp je dnes nejen zprovozněn a snad má za sebou i všechny porodní bolesti, ale už si na svůj účet připisuje první objednávky na využití. To je dobře a vlastně to i předznamenává blížící se zahájení další nostalgické sezony, jakož i postupně zvyšované využívání historických vozidel pro široké spektrum aktivit. Jednou z nich je i unikátní Legiovlak. Jeho replika opět začne od poloviny března křičovat republiku a připomene válečné operace československých legií na Transsibiřské magistrále.

Když zmiňujeme legendy, určitě nelze zapomenout na Masarykovo nádraží v Praze, které se brzy dočká své revitalizace. Nyní se už pracuje na moderních nových osobních pokladnách a během pár týdnů se naši zákazníci dočkají otevření nových WC. To je ale jen začátek. Nádraží, jež zůstalo v majetku národního dopravce, projde komplexní přestavbou, aby mohlo být výkladní skříní Českých drah. A když už jsme se zastavili v Praze, za zmínku stojí i pokračující přestavba Negrelliho viaduktu, kdy byl v rámci další fáze nedávno snesen ocelový most v ulici Prvního pluku.

Naproti tomu všechny trápí v minulosti neprovedená rekonstrukce nebo alespoň větší oprava na trati 171 mezi pražským Smíchovem a Berounem, kde již hodně měsíců mají dispečerů plné ruce práce – řízení provozu musí každý den provádět operativní zásahy do vedení vlaků osobní dopravy, kdy si tyto u zákazníků především regionální dopravy vyslouží kritiku cestujících. Není to tím, že by dispečerů rozhodovali špatně, ale musí měnit trasy vlaků, a cestující tak čekají přestupy nebo čekání na další spoj. Že to dobře není, to víme, proto hledáme řešení. Chceme, aby naši zákazníci byli spokojeni.

V některém z následujících čísel se obecně k tématu spokojenosti cestujících se službami ČD dostaneme detailněji a již nyní mohu prozradit, že informace to nebudou pesimistické. Přestože nás trápí některé problémy, něco dokonce dlouhodobě, opět je z průzkumu patrné, že se udělal kus práce a meziročně jsme se zlepšili v mnoha parametrech. Mrzí nás, že mají skluz dodávky nové a modernizované techniky, proto nelze kvalitu na některých linkách zvyšovat ještě rychleji. O to více musí vstřícně přistupovat k našim zákazníkům provozní zaměstnanci, zejména ti ze Zákaznického personálu, a tady se jim velmi daří. Tak to ukazuje i průzkum.

Velký kus práce odvádějí i zaměstnanci v depech. Za to patří všem velký dík. Náš zákazník si to uvědomuje, a proto se k nám rád vrací a jezdí s námi častěji a na delší vzdálenosti. To není fráze, to dokazují tržby realizované z osobní přepravy. Naším zákazníkům na oplátku i letos přineseme novinky pro kvalitní a výhodné cestování. Pokračujeme i nadále v rozšiřování služeb. Novinkou je například od 1. března rozšíření nabídky drobného občerstvení formou minibaru na další rychlíky mezi Prahou a Hradcem Králové. Nově tak bude touto službou kompletně pokryta linka R 10 v úseku mezi hlavním městem a východočeskou metropolí.



Michal Štěpán

člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu

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
Koňistní 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+



Stříbrný šíp M260.001 na starém nádraží v Praze-Libni v roce 1939



Modrý šíp řady M 273.0 při oslavách 50 let trati Hranice – Vsetín v roce 1935

Stříbrný šíp vyrazil poprvé do Plzně

Legendární motorový vůz Stříbrný šíp se letos poprvé veřejnosti předvedl při jízdě do Plzně. Unikátní vlak, vypravený z pražského hlavního ve středu 14. února, vezl zástupce obchodních partnerů Českých drah na jednání do Prazdroje. Šíp vyjel i o den později s dalšími partnery ČD, nicméně jen po Praze. Motorový vůz řady M 260.001 byl zkonstruován v ČKD na základě poptávky ČSD z roku 1936 po rychlém a ekonomickém vozidle pro nasazení na méně vytižené vnitrosťátní rychlíky a spěšné vlaky. Ve spolupráci s automobilkou Praga vzniklo jedinečné vozidlo, které v mnoha ohledech předběhlo svoji dobu. Najezdil pouze 50 tisíc kilometrů, v roce 1952 byl odstaven a čekal na své znovuzrození. Kompletní oprava vozu začala v roce 2011. Podílely se na ní dceřiné firmy Českých drah DPOV a VÚŽ a dokončily ji v roce 2016. Vůz už na běžných linkách nejedí, často je však k vidění na různých reprezentačních akcích.

(hol)



Pavel Krtek jednal v Bruselu s eurokomisařkou pro dopravu

Předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek se 20.–21. 2. zúčastnil výročních akcí CER – Společenství evropských železnic v Bruselu. Management Committee CER se sešel s eurokomisařkou pro dopravu Violetou Bulcovou, následovalo předání výroční ceny Railway Award. Obdržel ji realizační tým Gotthardského tunelu ve Švýcarsku. Pavel Krtek seznámil eurokomisařku s hlavními aktivitami ČD, kterými jsou implementace 4. železničního balíčku, spolupráce s kraji a kooperace se sousedními železnicemi na hlavních koridorech dálkové osobní dopavy. Následující den se uskutečnilo zasedání Řídicího výboru a Valného shromáždění CER. Hlavními tématy jednání byla mj. revize direktivy „Eurovignette“ – tzv. silniční balíček. Hlavní hráči CER projednávali strategii vůči Komisi, Parlamentu a Radě s cílem dosáhnout co nejvyšší míry srovnání podmínek pro silniční i železniční dopravu. Hovořilo se i o víceletém finančním rámci EU po roce 2020. CER se snaží o co nejvyšší podíl financí pro železnici v rámci všech finančních zdrojů EU. V případě ČD jde o podporu této pozice s cílem financování rozvoje nejdůležitějších železničních koridorů nejen v relaci sever–jih, ale také západ – východ (např. Praha – Mnichov).

(red)



Zástupci ESÚS NOVUM Doprava diskutovali v Jelení Hoře

V pořadí již třetí jednání pracovní skupiny ESÚS (Evropské společenství pro územní spolupráci) NOVUM Doprava se uskutečnilo ve čtvrtek 8. února v polské Jelení Hoře. Společenství sdružuje regiony v oblastech Libereckého, Královéhradeckého, Pardubického a Olomouckého kraje, Dolnoslezského vojvodství a euroregionů Nisa a Glacensis. ESÚS NOVUM tvoří společnou platformu pro řešení otázek v mnoha oblastech činnosti územních samospráv, mezi něž patří i veřejná doprava. Při aktuálním jednání hledali jeho účastníci, mezi kterými nechyběli ani zástupci Českých drah, odpovědi na otázky týkající se česko-polské přeshraniční železniční dopavy. Velký prostor při jednání byl věnován postupu schvalování kolejových vozidel pro regionální dopravu v sousedních zemích a záměrům objednatelů regionální dopavy pro přeshraniční spojení v nejbližších letech.

(red)





Začaly přípravy na další Národní den železnice

Osmý ročník Národního dne železnice přivítají České Budějovice. A České dráhy již začaly s přípravami akce. Na začátku února v tamním depu SOKV ČD Cargo zástupci národního dopravce řešili především zabezpečení prostoru, osazení plotů a průchozí koridory pro chodce, stání jednotlivých vozidel, lokace světů zábavy, změny a historie anebo historické jízdy do nedaleké teplárny či pivovaru. Oslava svátku železničářů se v jihočeské metropoli uskuteční letos 22. září, České dráhy slibují defilé několika desítek historických vozidel parní, motorové i elektrické trakce, jízdy nostalgických vlaků a railjetu do okolí, přehlídku moderní techniky národního dopravce a noční vlakovou show. Z Prahy a Plzně do centra dění vyjedou protokolární vlaky Pendolino a railjet. Národní den železnice každý rok navštíví zhruba 25 tisíc návštěvníků. (hol)



Zástupci Hospodářské komory v královéhradecké opravně

Členové Sekce pro rozvoj dopravy Krajské hospodářské komory Pardubického kraje se na pozvání národního dopravce zúčastnili v pondělí 19. února exkurze a následného pracovního programu v královéhradecké opravně vozů, která náleží pod DKV Česká Třebová. Opravnou, kde se udržuje stovka osobních vozů a také elektrické jednotky RegioPanter, provedli účastníky českořebovský vrchní přednosta Jiří Slezák, který vysvětlil postup servisu a očisty vozidel v moderní myčce. Po exkurzi řešila Sekce pro rozvoj dopravy řadu různých témat jako například rozvoj vysokorychlostních tratí na území České republiky s konkrétní trasou z Prahy do Wrocławu s alternativami přes Liberec nebo Hradec Králové a Náchod. Stranou nezůstala ani kauza Ostřešanské spojky pro přímé spojení Pardubice – Chrudim, kde se v současné době aktualizuje studie proveditelnosti. Představen byl i projekt na pořízení nových informačních panelů pro přestupní body veřejné dopravy a nová aplikace IDS IREDO, jež umožní zjistit aktuální polohu vlaků a autobusů. (mah)



Dotace přispěly na opravu historického vozu a tendru

České dráhy obdržely v roce 2017 dotaci z dotačního programu Ministerstva dopravy ČR „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel“. V rámci tohoto programu byl ve společnosti 4RAIL opraven historický osobní vůz 55 54 29-24 002-4 původního označení Bai 4-3819 s dotačním příspěvím 612 000 Kč, což představuje 27 % celkové částky, a u firmy BEVA invest tendr 412.365 k parní lokomotivě 414.096 s dotačním příspěvím 259 000 Kč, tedy 29 % sumy. Na nově opravená historická vozidla se mohou těšit cestující již od této sezony. Letos nově zprovozněná lokomotiva 414.096 s tendrem 412.365 bude jistě tahákem ČD Muzea v Lužné u Rakovníka i historických vlaků v jeho okolí. Vůz Bai 4-3819 bude navíc nasazován také na historické vlaky vypravované z hlavního města. (red)

Na ČD Akademii se mluvilo o korejské železnici

Téma vysokorychlostní železnice v Koreji představil zaměstnancům Skupiny České dráhy a dalších organizačních složek Anton Uhnák z Korejského ekonomického a kulturního institutu. Stalo se tak v rámci 65. setkání vzdělávacího projektu ČD Akademie v budově pražského generálního ředitelství ČD, které se uskutečnilo v polovině února. Posluchači se například seznámili s národním železničním podnikem Korail, jeho postavením v dopravním systému, současností a budoucností vysokorychlostních tratí v jižní části korejského poloostrova a technologiemi, které dopravce využívá. Na programu byly i otázky týkající se korejsko-české spolupráce. (hol)



Většinu výkonů zajišťujeme moderními vozidly

Karlovarský kraj patří k těm menším, je ale v mnohém průkopnický. Třeba provozovatele železniční dopravy tu v soutěži vybírali už před 12 lety a jednu vyhrál soukromý dopravce. Většinu výkonů tu České dráhy zajišťují moderními jednotkami RegioShark. Jedná se i o protažení linky Pendolina z Chebu do Karlových Varů. Nejen o tom jsme hovořili s obchodním ředitelem Regionálního obchodního centra ČD Vladimírem Omelkou.

Josef Holec | Foto: autor

Jaký byl rok 2017 z pohledu obchodu ve vašem kraji?

Standardní. Nelišil se od roků předešlých. Zaznamenali jsme nárůst cestujících v dálkové dopravě. V regionální dopravě počet cestujících zůstal zachován i přesto, že i v kraji žije čím dál méně lidí. Co se týče tržeb, pak mohu hovořit o mírném nárůstu. Snažíme se průběžně plnit přání a požadavky našich zákazníků, kterými jsou nejen cestující, ale především kraj.

Nové vedení kraje ale zvyšovalo objednávku...

Ano. Zvýšilo objednávku regionální dopravy o zhruba 35 tisíc vlakokilometrů. Na to, jak jsme malý kraj, jde o poměrně vysoké číslo. Nově je zaveden osobní vlak z Chebu do Karlových Varů, dále z Aše do Chebu a jeden pár vlaků z Karlových Varů do Nových Hamrů a zpět. Zapomenout nesmím ani na nostalgické vlaky do Kyselky, jež kraj zahrnul do své objednávky v relaci Karlovy Vary dolní nádraží – Vojkovice. Navázat letos chceme i na úspěšnou spolupráci s porcelánkou Thun v Nové Roli, kam jsme loni vozili nostalgické vlaky v rámci doprovodného programu Mezinárodního filmového festivalu. O tyto historické vlaky do Mattonky v Kyselce i do Nové Role byl velký zájem a byl vždy plně obsazen.

Ministerstvo dopravy navíc vyslyšelo požadavek kraje a objednalo chybějící jeden pár večerních rychlíků z Prahy přes Plzeň do Chebu a zpět do Plzně, kde lze pohodlně přestoupit na Západní expres z Mnichova. Obyvatelé z Chebska, Sokolovska či Mariánskolázeňska tento krok velmi kvitovali. S kladnými ohlasy jsme se setkali například i z obcí a měst na Tachovsku v Plzeňském kraji. Byl to dobrý nápad, počty cestujících narůstají a potvrzuje to, že si lidé na tyto vlaky teprve zvykají.

A co Karlovarský kraj a soutěže na dopravu? Máte již představu?

Vcelku ano. Málokdo ví, že kraj soutěžil všechny výkony regionální dopravy už v roce 2006. V jedné z celkem tří soutěžích uspěl konkurenční dopravce, ve zbylých dvou České dráhy. Na základě víceletých smluv vzešlých ze soutěží zajišťuje naše společnost v Karlovarském kraji cca 2/3 výkonů v regionální dopravě, zbytek konkurenční dopravce GW Train Regio. Takže v soutěžním prostředí se zde pohybujeme už řadu let. Logicky nás tato skutečnost, stejně jako konkurenci, nutí poskytovat za férové ceny co nejlepší služby. Díky tomu, že většinu našich výkonů uskutečňujeme moderními RegioSharky, jsem přesvědčen, že se nám to úspěšně daří. Je to jistě dobrý předpoklad a zároveň i dobrý důvod ze strany kraje k přímému

zadání. Jak je všeobecně známo, přímé zadání v železniční dopravě, na rozdíl od autobusové, je legislativně zcela legitimní.

Jak to vypadá s linkou spěšných vlaků mezi Karlovými Vary a Plzní?

Tuto linku připravujeme ve spolupráci s ROC Plzeň a oběma regiony. Dálková doprava končí z obou hlavních ramen, tedy linek z Prahy přes Ústí nad Labem i Plzeň, v Chebu. A v něm se taktky míjí. Takže chceme spojit nejen krajská centra, ale i menší města a obce na Karlovarsku a Plzeňsku. Jízdní doba se velmi blíží jízdě rychlíku – na zhruba stošedesátikilometrové trase na něj spěšný vlak ztrácí asi patnáct minut, což je jistě přijatelné. Spěšný segment tady prostě chybí. Vyjet bychom mohli v prosinci 2020.

Jaká kolejová vozidla by mohly České dráhy na této trase využívat?

Jednoznačně elektrické jednotky. Máme představu o vlcích, které uvezou zhruba 140 cestujících. Nakoupit je chceme z finančních prostředků Operačního programu Doprava II (OPD II). Pokud se vše podaří, provozní koncept vychází na čtyři jednotky, z nichž jedna by byla určena jako záloha. Cena projektu vychází okolo půl miliardy korun. Šest párů vlaků by jezdilo v celé trase, doplněny budou o další na kratších trasách vždy v rámci jednoho kraje. Ve špičkách bychom je doplnili RegioSharky.

Jak na tento nápad samosprávy nahlížíte vy jako obchodní ředitel ROC?

Kraj objednává regionální dopravu a za ni platí, požadavek proto rozpracujeme a zajistíme. Vzhledem k podmínkám OPD II bychom jako národní dopravce na této lince jezdili minimálně do roku 2023 a poté se budeme snažit uspět rovněž v nabídkovém řízení.

Kraj hovoří i o zajištění Pendolina do Karlových Varů. Jak se k tomu stavíte?

S nápadem skutečně přišlo vedení Karlovarského kraje. Krajské město má nové nádraží a Pendolino by mu jistě slušelo, tak jako mu sluší novější a komfortnější vozy, které ČD nasazují na rychlíky z Prahy přes Ústí do Chebu. Na základě požadavku kraje SŽDC dodatečně upravila projekt modernizace kolejí na nádraží s tím, že vzniknou i nové přípojky inženýrských sítí nutných k údržbě a zbrojení souprav, tedy například Pendolina nebo i zmíněných

Karlovy Vary mají nové nádraží a Pendolino by mu jistě slušelo, tak jako mu sluší novější a komfortnější vozy, které ČD nasazují na rychlíky z Prahy přes Ústí do Chebu.



VLADIMÍR OMELKA

V roce 1975 maturoval na Střední průmyslové škole dopravy v Plzni, o pět let později promoval na žilinské Vysoké škole dopravní. V letech 1975 až 1984 byl výpravčím v Bečově nad Teplou, Chebu a Mariánských Lázních. Poté zastával funkci kontrolního dispečera SD Plzeň, od roku 1990 byl přednostou stanice, v roce 2004 se stal vrchním přednostou uzlové stanice. O dva roky později přešel na post zástupce ředitelky O16 pro karlovarské Krajské centrum osobní dopravy (KCOD) a v letech 2008 až 2014 byl jeho ředitelem. Po transformaci KCOD na Regionální obchodní centrum (ROC) se stal obchodním ředitelem. Miluje cyklo i pěší turistiku, sborový zpěv a železniční historii. Je ženatý, má dvě děti a šest vnoučat.



spěšných vlaků. Je to první předpoklad k tomu, aby Pendolina mohla do Karlových Varů zajíždět. Kraj si přeje, aby večerní Pendolino z Ostravy do Chebu jelo až do Karlových Varů a příští den ráno se vracelo zpět. Cestující z našeho koutu republiky by tak získali atraktivní přímé expresní spojení s celou republikou. Myslím si, že je to dobrý nápad. Pokud by cestovali autobusem, museli by několikrát přestupovat.

Jak se ujala loňská novinka Cyklovlak Ohře?

Velmi dobře. Umožňujeme v každém vlaku dálkové i regionální dopravy přepravu kol. Na Karlovarsku je boom cyklistiky opravdu znatelný i v souvislosti s výstavbou cyklostezky okolo Ohře. Přestávala nám stačit přepravní kapacita na kola v jednotce RegioShark. Kraj tedy na základě podnětů od občanů objednal sezonní víkendový Cyklovlak jezdící mezi Chebem a Karlovými Vary. Loni jsme celý projekt sledovali, osvědčil se, je znovu v objednávce, a dokonce připravujeme jeho rozšíření s červnovou změnou jízdnicích řádů. O celé záležitosti ale ještě jednáme.

Daří se i cyklopůjčovnám?

Jistě. Od roku 2011, kdy tuto službu našim zákazníkům poskytujeme, se počet vypůjčených kol každý rok navyšoval. Spolu s tím se zvýšil i počet dní, na které jsou kola pronajata. Je to zdařilý projekt, o který je stálý zájem. Hojně je využíván i lázeňskými hosty nejen z Čech, ale i ze zahraničí. Požitek ze služby je zároveň umocněn dostupností, velmi příznivými cenami anebo faktem, že kolo můžete kdekoli bezplatně vrátit, uschovat anebo přepravit vlakem ČD.

Už víte, kde bude letošní Regionální den železnice?

V Karlových Varech. Ve spolupráci se složkami SŽDC chceme veřejnosti také představit nové karlovarské nádraží. Dodnes lidé vzpomínají na vydařený Národní den železnice, který se před dvěma lety uskutečnil v Chebu. Na organizaci se s námi a drážními složkami podílí kraj a vždy se vše odehraje ke spokojenosti všech. Zvláštní vlaky by jely do Chodova a Ostrova nad Ohří. Přesný scénář ještě nemáme, ale datum je stanoveno na 15. září 2018.

V regionu příhraničí platí 18 let mezinárodní integrovaný systém EgroNet. Je stále úspěšný?

Ano, jsme spokojeni. Jde o velmi oblíbený a v Evropě unikátní projekt. Území, které zahrnuje, má zhruba 3,2 milionu obyvatel a jezdí v něm přes 60 dopravců železniční i autobusové dopravy u nás i v Německu. Jsme mezi nimi největšími hráči. Koupíte si jízdenku EgroNet za 200 korun a můžete jezdit celý den po části Saska, Bavorska nebo po celém Karlovarském kraji s přesahem do krajů Plzeňského i Ústeckého, a to všemi druhy veřejné dopravy včetně karlovarské lanovky na rozhlednu Diana. Přeprava dětí i jízdnicích kol je s touto jízdenkou zdarma. ○

Masarykovo nádraží: nové WC i pokladny



Rekonstrukce pražského Masarykova nádraží pokračuje. Po opravě podlah, interiérových fasád a trafostanice začaly stavební firmy budovat nové toalety. Ještě letos se rovněž otevřou nové pokladny. Pokračuje také archeologický průzkum v okolí budovy, v jejíž těsné blízkosti hodlá Investiční skupina Penta vybudovat kanceláře a obchody.

Josef Holec | Vizualizace: PENTA

Cestující budou moci již brzy na Masarykově nádraží využívat nové toalety a pokladny. Nyní stavební firmy dokončují WC. Ještě před koncem roku byly prostory vyklizeny, dělníci se pustili i do demoličních prací. „Toalety budou nové včetně dlažeb, obkladů, svítidel a sanít,“ upřesnil Petr Král z odboru správy a prodeje majetku ČD. „Především kvůli optimalizaci nákladů je dohodnut smluvní termín dokončení března včetně předání provozovateli. Provoz WC by měl být zahájen v dubnu,“ dodal.

Pokladny blíž vlakům

Na jaře by se měla rozběhnout i výstavba nových pokladen ČD. Národní dopravce a současně vlastník nádraží společně s Pentou řeší stavební povolení. „Zaměřili jsme se i na zpracování prováděcí dokumentace, obsahující zpracování veškerých změn a úprav požadovaných Zákaznickým personálem,“ vyjmenoval Král. Nové pokladny by měly vzniknout u dvorany, od níž odjíždějí vlaky. Veřejnosti by měly začít sloužit zhruba v po-

lovině roku. „Zrekonstruované budou také prostory pro služby, obchody, počítáme se zřízením restaurace a samozřejmě s novým sociálním zařízením. Projekt pro využití vyšších pater právě zpracováváme. Jde o prostory vhodné pro zřízení kanceláří. ČD mohou na jedno místo soustředit pracovníky z různých lokalit. Některá místa budeme muset navíc brzy opustit kvůli dalšímu rozvoji Prahy. Třeba Smíchov,“ uvedl Miroslav Kupec, člen představenstva ČD odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku.

Nejde však o první výraznou rekonstrukci v prostorách nádraží. ČD nedávno zajistily opravu podlahy v hale, interiérových fasád a vybudovaly novou podzemní trafostanici. Masarykovo nádraží má pro ČD zásadní význam. Nachází se v centru metropole, v docházkové vzdálenosti k řadě nejvýznamnějších pamětihodností, kanceláří, ale i metra či tramvajové sítě. „Považujeme ho proto za strategickou budovu, s jejímž rozvojem máme dlouhodobé plány. Toto výsadní postavení je rovněž důvodem, proč ani nebyl v plánu jeho odprodej SŽDC,“ řekl Kupec.

Hotovo za sedm let

Rekonstrukce nádraží se provádí v rámci zmíněného plnění závazků ze smluvních vztahů skupiny Penta, která je partnerem ve společném podniku Masaryk Station Development. Ten ČD v minulosti zřídily právě kvůli rekonstrukci výpravní budovy včetně vestibulu a oživení okolních pozemků, které již železnice nevyužívá.

Výstavba bulváru potrvá zhruba do roku 2025 a zahrnovat má i rozsáhlou rekonstrukci nádraží. Projekt Prague Central Business District, za kterým stojí Penta, vychází z dílny již nežijící architektky Zahy Hadid. O revitalizaci tohoto místa se ČD snaží déle než deset let.

Průzkum bez překvapení

Nyní mají naplno předešlím archeologové. S pracemi skončí v květnu. Neočekávají velká překvapení, zejména proto, že prostor je už na území Nového Města, kde byly v období středověku především zahrady. Zkoumají sedimenty zaniklého potoka. V této oblasti byl soutok dokonce tří potoků, proto se mu také dodnes říká Na Poříčí. Mezi nálezy tak lze objevit kusy starých kachlí, drobné mince či úlomky z nádob. Většina nálezů je z vysoké navážky, kterou dělníci zahrnuli toto území při stavbě nádraží.

Budova Masarykova nádraží je nestarší železniční stanicí v Praze. Hlavní budovy jsou původní z doby otevření železnice v roce 1845. Jedná se o významnou pražskou technickou a stavební památku. ○

V Praze a Plzni šly k zemi železniční mosty

Rekonstrukce plzeňského nádraží i pražského Negrelliho viaduktu se posunuly do další fáze. V obou případech se k zemi porouchaly staré železniční mosty. V Praze 16. února obří jeřáb snesl ocelový most klenoucí se nad ulicí Prvního pluku, 19. února se podle stejného scénáře pracovalo v Plzni, Mikulášské ulici. V západočeské metropoli se navíc přestavuje celý uzel.

Most přes pražskou ulici Prvního pluku již nevyhovoval z hlediska technických i provozních parametrů. Nová konstrukce ponese jednu kolej a půjde o příhradový most s dolní mostovkou a parabolickým horním pásem. Za několik týdnů stavbaři snesou i most přes Křížkovu ulici.

O snesení do prostoru parkoviště autobusového nádraží Florenc se postaral těžkotonážní jeřáb. Stavbaři se nyní pustí do částečného odbourání opěr, provedou injektáž dřívků opěr a tryskovou injektáž podzákladí. Zatím není stanoven termín, kdy bude namontována nová konstrukce.



Termín dokončení Negrelliho viaduktu je plánován na leden 2020. Náklady na rekonstrukci se vyšplhají na více než 1,4 miliardy korun. Most byl v provozu od roku 1936.

Hotovo bude v létě

To jižní most nad plzeňskou Mikulášskou ulicí spolu se svým severním protějškem sloužil železniční dopravě více než sto let. Severní kus byl vyměněn loni, na ten jižní se dostalo letos. Nová mostní konstrukce je navržena jako ocelobetonová desková rámová se zabetonovanými ocelovými nosníky.

Ještě před usazením nového kusu stavební firma odstraní jednu z mostních opěr, teprve pak se pustí do přípravných prací. Hotovo by mělo být v červenci. Zprovoznění Mikulášské ulice pro veřejnost je plánováno na konec letních prázdnin. Hlavní stavební práce by měly v Plzni skončit na přelomu letošního listopadu a prosince. Úplné dokončení se plánuje na první polovinu roku 2019. (hol)

Desítky přejezdů získají lepší zabezpečení

Celkem dvaosmdesát železničních přejezdů na území celé ČR by se letos mělo dočkat lepšího zabezpečení. U dvacítky z nich půjde o instalaci závor, na další čtyři železničáři instalují výstražná světla. Řadu dalších hodlá SŽDC kompletně zrekonstruovat včetně povrchu přejezdové konstrukce. Plánované úpravy přijdou na 814 milionů korun.

Petr Slonek | Foto: Michal Málek

Správce infrastruktury se zároveň hodlá věnovat testování nových technologií a zrychlení přípravy výstavby mimoúrovňových křížení. Každoročně společně s policií a Drážním úřadem vytipuje desítky přejezdů vhodných k modernizaci. Většinou se jedná o ty, na nichž se v minulosti stávaly nehody, nebo o přejezdy vybavené nejstaršími typy zabezpečovacího zařízení, případně pouze výstražnými kříži. Loni se podařilo zrušit 16 přejezdů, ve většině případů na účelových či polních cestách. Nejvíce naopak přibývá těch se zabezpečovacím zařízením doplněným o závoru – v roce 2017 celkem o šedesát. Podle SŽDC to přispívá k postupnému snižování počtu střetů na přejezdech.

Vysoké náklady

Modernizace je však poměrně nákladnou záležitostí. „V ideálním případě, kdy stačí pouze doplnit stávající zabezpečovací zařízení o závoru, se může jednat o jednotky milionů korun. Ale existují i případy, kdy se kvůli modernizaci přejezdu musela měnit konfigurace přilehlého staničního zabezpečovacího zařízení, a to již představuje částku významně převyšující deset milionů korun,“ upozornil ředitel odboru automatizace a elektrotechniky Martin Krupička.

Správce infrastruktury také dlouhodobě testuje detektory překážek na přejezdech, které včas rozpoznají přítomnost vozidla na přejezdu v době, kdy je v činnosti výstražné zařízení. Během letoška SŽDC plánuje detektor otestovat v ostrém provozu na dvou přejezdech na Olomoucku. Zařízení bude uzpůsobeno tak, aby v případě zaznamenání překážky nastalo okamžité přestavení návěstidel před přejezdem na návěst stůj a strojvedoucí blížícího se vlaku byl okamžitě varován. Masovější aplikaci detektorů ale zatím brání výrazně delší doba uzavření přejezdů, což má negativní dopad na plynulost silniční dopravy a pochopitelně rovněž na trpělivost řidičů a chodců.

Mimoúrovňové křížení

Za nejbezpečnější formu překonání trati nicméně SŽDC považuje mimoúrovňové křížení. Proto správce nyní připravuje u osmi přejezdů

záměr projektu stavby a dokumentaci k územnímu řízení. Další dva vytipované pak zařadila do investičního plánu. Projektová příprava, získání stavebního povolení a výběr zhotovitele mohou zabrat i několik let. Mnohdy je navíc potřebná změna územního plánu, u některých staveb se musí zpracovat i samostatná studie vlivu na životní prostředí. „Také finanční náročnost těchto staveb je značná, od desítek milionů korun u jednoduchých staveb až po stovky milionů korun za vybudování jednoho mimoúrovňového křížení v komplikovaných případech. Pokud by bylo nutné přeložit stávající komunikace či vykoupit další pozemky, může se jednat i o půl miliardy korun,“ upozornil Petr Hofhanzl, ředitel odboru přípravy staveb SŽDC. ○

(Autor čerpal z podkladů SŽDC.)



CO SE TAKÉ CHYSTÁ V ROCE 2018

- Modernizace přejezdů na trati Frýdek Místek – Český Těšín. Náklady dosáhnou 65,5 milionu korun. Počítá se i s doplněním světelného zabezpečovacího zařízení u přejezdů P8310 Dobrá u Frýdku Místku, odbočka Nošovice a P8320 odbočka Nošovice – Hnojník.
- Zvýší se zabezpečení přejezdů P4448, P4449, P4450 mezi Novým Bydžovem a Skřivany na trati Chlumeck nad Cidličkou – Trutnov za 35,5 milionu korun.
- Na trati Brno – Jihlava rekonstrukce dvoukolejného přejezdu P3658 mezi Krahulovem a Okříškami za 41 milionů korun, či rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami včetně rekonstrukce přejezdové konstrukce u přejezdů P3666 a P3668 v úseku Bransouze – Luka nad Jihlavou za 76 milionů korun.
- Modernizace přejezdů na trati Planá u Mariánských Lázní – Tachov. Předpokládané náklady jsou 66 milionů korun.

Přejezdy doplněné o výstražná světla:

- Přejezdy P5948, P5949, P5951 v úseku Rataje nad Sázavou předměstí – Ledceko na trati Kolín – Ledceko. Předpokládané náklady dosáhnou výše 20 milionů korun.

Přejezdy doplněné o závoru:

- Trať Strakonice – Volary: P954 Strakonice nad Volyňkou – Volyně, P1002 Vimperk – Brloh a P1034 Lenora – Volary. Předpokládané náklady se pohybují okolo 24 milionů korun.
- Trať Břežnice – Strakonice: P1348, P1360 Blatná – Sedlice a P1367 Sedlice – Radomyšl. Předpokládané náklady jsou 18 milionů korun.
- Trať Blatná – Nepomuk: P1269 Blatná – Lnáře za 15 milionů korun.
- Trať Domažlice – Planá u Mariánských Lázní: P687 Polička – Borová u Poličky s náklady 7 milionů.
- Trať Horní Cerekev – Tábor: P6382 Obrataň – Chýnov za 9 milionů korun.

Drážní úřad informuje

Hazardu v kolejišti neubývá

I když veřejnost nesmí bez řádného povolení vstupovat do kolejiště, stále se najdou mnozí, kteří si z kolejí dělají veřejnou stezku. V loňském roce jsme museli řešit 425 přestupků, ve kterých si jedinci počínali nezodpovědně, čímž ohrožovali bezpečnost svou i železničního provozu. Celkem jsme udělili ve správním řízení sankce za 180 500 korun. Mezi osobami, které jsme řešili ve správním řízení, byli i mladiství (29 případů) a nezletilí (16 případů). Zvažujeme proto, že ve spolupráci s partnery připravíme kampaň, která by varovala před možnými následky samovolného pohybu v kolejišti. Pokuta za neoprávněný vstup do kolejiště může dosáhnout až výše 10 000 korun.

Nové spojení Drážďany – Praha

V úterý 6. února 2018 se v Drážďanech uskutečnilo další kolo jednání ohledně nového železničního spojení mezi Prahou a Drážďany. Součástí nového projektu železničního spojení je i výstavba přeshraničního tunelu. Na pracovním setkání se řešil také návrh technického řešení styku proudových soustav. Za Drážní úřad se zúčastnil jednání ředitel sekce stavební Martin Roedl. Další setkání by se mělo odehrát na jaře na české půdě.





ČD Cargo si poradí i s mimořádnými zásilkami

Přeprava mimořádných zásilek je jednou ze speciálních služeb, kterou ČD Cargo nabízí. Za mimořádné zásilky se považují ty, které některému na přepravě zúčastněnému dopravci nebo zainteresovanému podniku železniční infrastruktury působí zvláštní potíže s ohledem na zařízení nebo vozy, a to vzhledem k mimořádným rozměrům, hmotnosti nebo specifickým vlastnostem. Takové zásilky mohou být přijaty k přepravě jen za zvláštních technických nebo provozních podmínek.

Jana Lemberková | Foto: Richard Sadtler, Jakub Dvořák

Tolik strohá definice. Bude lépe si „emzety“, jak bývají tyto zásilky slangově nazývány, přiblížit na konkrétních případech. Z těch „menších“ zásilek realizovaných v loňském roce můžeme jmenovat například přepravu historického tanku Centurion ze Švýcarska do Liberce uskutečněnou v červenci. Úctyhodných 206 tun vážil transformátor, který ČD Cargo přepravilo na konci února 2017 mezi Mochovem a Prahou-Řeporyjemi. Zajímavá byla i přeprava části lisu LZK z Čeljabinsku do Žďáru nad Sázavou s využitím speciálního hlubinového vozu uskutečněná na přelomu května a června. Za mimořádné jsou považovány také přepravy některých strojů, stavebních mechanismů nebo technologických celků.

Torpédo do Rakouska

Začátkem února 2018 se uskutečnila přeprava dvacetinápravového vozu pro přepravu surového železa z Uničova přes Břeclav do rakouské stanice Leoben Donawitz. Vůz byl vyroben

ve strojírenské firmě UNEX a je určen pro zákazníka Voestalpine Stahl Donawitz GmbH. Přeprava této mimořádné zásilky se uskutečnila ve spolupráci s Rail Cargo Logistics – Czech Republic. Hmotnost samotného vozu je 146 tun, se šamotovou izolací pak váží více než 200 tun, průměr válce je 2 900 mm. Tento typ vozů se přezdívá Torpédo a je určen pro



přepravu tekutého železa od vysoké pece do ocelárny k dalšímu zpracování, kde otočný mechanismus Torpéda otočí s nádobou a obsah se vylévá do ocelářských pecí.

Přepravy tramvají

Z mediálně zajímavých přeprav pak nesmíme opomenout přepravy tramvají. Vloni v květnu jsme zajistili přepravu modernizované tramvaje z Krnova do stanice Praha-Zličín, kde je k dispozici speciální vykládková rampa. Letos v únoru pak byla realizována přeprava dvou tramvají z Liberce do Krnova. Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou disponuje vlastní vlečkou a s ČD Cargo realizuje nejen přepravy tramvají, ale i písku do písečníků nebo tramvajových kolejí. 

Další modernizace vozidlového parku ČD Cargo

Vozidlový park dceřiné firmy ČD Cargo čeká obnova. Společnost 19. ledna 2018 vypsalu novou soutěž na pořízení až padesáti vícesystémových elektrických a až pěti motorových lokomotiv. ČD Cargo v podmínkách soutěže garantuje odběr deseti elektrických a tří motorových lokomotiv. Další objednávky budou předmětem opce. Loko-

motivy musí být nové nebo maximálně jeden rok staré s tím, že ČD Cargo bude jejich prvním provozovatelem. U elektrických lokomotiv je vyžadována způsobilost pro provoz na soustavách 3 kV ss, 15 kV 16,7 Hz stř. a 25 kV 50 Hz stř., trvalý výkon minimálně 5 500 kW při jízdě na střídavé a minimálně 5 000 kW na stejnosměrné soustavě. U mo-

torových lokomotiv je vyžadován trvalý výkon minimálně 2 400 kW. Všechny lokomotivy musí být při převzetí způsobilé k provozu v České republice, na Slovensku, v Německu a Rakousku. Do tří měsíců od převzetí pak musí být vybaveny i k provozu v Maďarsku a v případě elektrických strojů také v Polsku. Vyžadována je výbava ETCS. (red)

Trat' číslo 171: Dočkáme se zlepšení?

Tak trochu pověstnou popelkou mezi ostatními důležitými tratěmi zůstává hlavní tah z Prahy do Berouna. Trat' číslo 171 stále čeká na zásadnější modernizaci a jízda do tohoto středočeského města je často provázena zpožděním, nejčastěji způsobeným technickou závadou nebo alespoň výlukou. Přitom cestujících ve vlacích mezi Prahou a Berounem neustále přibývá. Co je vlastně příčinou tohoto stavu?



Ludka Hnuříková | Foto: Matouš Vinš, archiv ČD

Trať Praha hl. n. – Praha-Smíchov – Beroun přes Karlštejn (trať 171) je z pohledu příměstské dopravy spádové do Prahy druhou nejzátíženější tratí. Oproti ostatním v podstatě nezaznamenává víkendové propady poptávky, dojíždka za prací je o víkendech rovnocenně nahrazována rekreační dopravou. Na rozdíl od trati Praha – Kolín však disponuje pouze dvěma traťovými kolejemi, na nichž je třeba zajistit dopravu všech druhů dopravy. Stejně tak musí vystačit s odbavením v jedné výchozí/cílové stanici. Trať Praha-Smíchov – Beroun přes Rudnou u Prahy (trať 173) navíc nelze považovat za alternativu pro odlehčení. Zvyšující se poptávka po železniční dopravě vede organizátory dopravy, společnost ROPIID i IDSK, k trvalému zvyšování objednávky dopravy.

Na hranici kapacity

Platná nabídka spojů na trati 171 v jízdním řádu 2017/18 je odrazem maximální snahy provozovatele dráhy uspokojit požadavky na příděl tras jak v příměstské, tak i dálkové dopravě. Jde však, v kombinaci s novým, rychlým segmentem dálkové dopravy, o nabídku na hranici reálných možností trati (v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov v intervalu 4 minuty), navíc umocněnou dostupností odpovídajícího počtu rychlostně a technologicky vhodných vozidel. A to i přesto, že pro odlehčení trati 171 jsou vybrané vlaky nově vedeny z Berouna do Prahy přes Rudnou u Prahy.

Přes rozšířenou nabídku spojů v jízdním řádu, která může většinu cestujících oslovit možností přepravy v podstatě v kterémkoliv čase bez nutnosti zásadního plánování, znamená od změny jízdního řádu větší počet stížností na pravidelnost provozu na trati 171. Přestože z pohledu cestujících neprobíhá na trati žádná viditelná stavební činnost, dochází k častějšímu odříkání vlaků v úsecích Karlštejn - Beroun a Praha-Smíchov - Praha hl. n., než tomu bylo v předchozím jízdním řádu.

Z údajů vyplývá, že dosahované výsledky jsou v uvedených oblastech v letošním roce lepší. Bohužel z pohledu cestujících tomu tak není, neboť statistika reálně nepostihuje skutečný problém trati 171, který se plně přenáší do kvality nabízené služby. Tím je odříkání vlaků ještě před dojezdem do cílové stanice.

To vše za situace, kdy panují výrazně příznivější klimatické zimní podmínky než v roce 2017. Zatímco loni v lednu došlo k několika větším mimořádnostem (lomý koleje, poruchy trakčního vedení, výpadky zabezpečovacího zařízení) a zpoždění vlaků bylo většinou právě z důvodu těchto mimořádností, letos se na trati 171 zatím prakticky nic neděje.

Minutová zpoždění i odřeknutí spojů

Pokud zapátráme po příčinách zpoždění v letošním roce, zjistíme, že nevznikají skoková vysoká zpoždění, ale minutová zpoždění z různých příčin. Ta se u vlaků kumulují, až dosáhnou hranice, kdy dispečer musí soupravu nutně otočit do opačného směru, aby alespoň obratový vlak jel v části trati



Plnění jízdního řádu

	leden 2017	leden 2018
ve směru do Berouna	84,1%	89,0%
ve směru do Prahy	82,0%	89,2%

včas. Ukončení vlaku před jeho cílovou stanicí, byť pro většinu cestujících to znamená zásadní komplikaci, je totiž jedinou možností, jak zpoždění snížit. Při stávajícím řešení jízdního řádu na trati 171 bohužel není prostor k jakémkoliv eliminaci drobných zpoždění, která jsou na jiných tratích obvykle po vzniku odstraňována v rámci obratu soupravy v cílové stanici a na navazující výchozí vlaky se nepřenesají.

Na trati 171 taková možnost není. Kapacita je na maximum, doba pobytu vlaku v řadě nástupních zastávek ne vždy odpovídá časové potřebě pro výstup/nástup cestujících a tím pádem také není vytvořen prostor pro snížení časového skluzu. Naopak: zpoždění se načítají a neustále rostou. Konečným důsledkem je pak odřeknutí vlaku v části jeho trasy.

Příčin problémů je několik

1 V jízdním řádu 2017/18 bylo přetrasováno větší množství vlaků do stanice Praha-Smíchov. Stalo se tak kvůli očekávaným výlukám v Praze-Vršovicích. Provozovatel dráhy přidělil dopravcům všechny trasy, o které požádali. Tím se v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov zahustila doprava takovým způsobem, že ve špičce jsou zde vedeny vlaky v každém směru po 4 minutách. To však znamená, že kapacita trati je zcela vyčerpaná a není prostor na eliminaci jakéhokoliv zpoždění. Každá minuta zdržení jednoho vlaku se přenesou i na všechny následující.

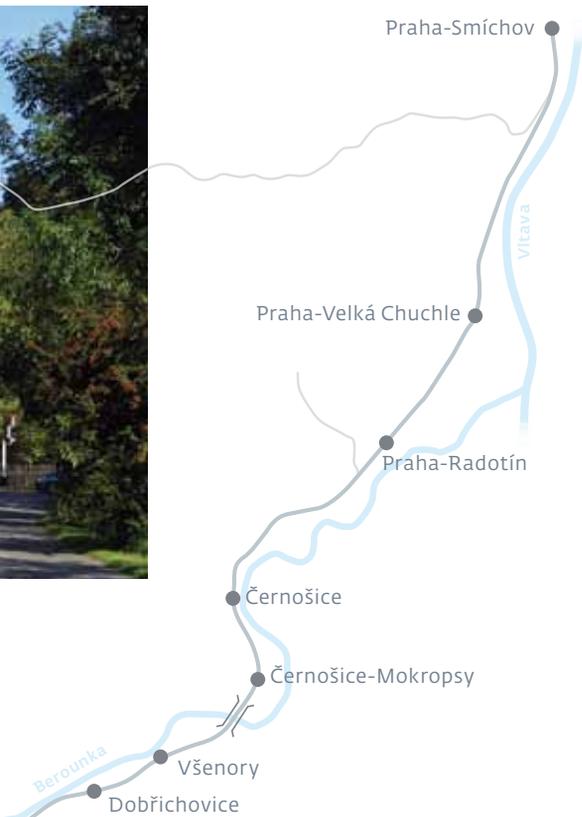
2 Při aktuálním vytížení stanice Praha hl. n. je plynulost provozu na trati 171 ohrožena i jízdou soupravových vlaků z hlavního nádraží do DKV Praha a opačně. Navíc pro dodržení intervalu 4 minuty mezi následujícími vlaky musí strojvedoucí vlak rozjet ihned po postavení návěstidla na návěst dovolující jízdu, což také není vždy možné. Jen vý-



prava vlaku s přepravou cestujících zabere nějaký čas a zde bohužel počítáme i vteřiny.

3 Další změnou je nárůst počtu dálkových vlaků Praha – Plzeň, a tím i zahuštění provozu na trati 171. To, že od začátku platnosti jízdního řádu tento nový segment v důsledku nasazování náhradních vozidel jezdí se zpožděním, znamená, že kvůli „zákonné“ přednosti před osobními vlaky dochází ke zpoždění buď předjížděním, nebo čekáním na odjezd z výchozí stanice ve sledu za vlakem dálkové dopravy. A při zpoždění výchozího osobního vlaku se pak vytváří předpoklad pro jeho předjetí následujícím vlakem dálkové dopravy. Typický příklad: ve směru z Prahy osobní vlak vyčká za zpožděným dálkovým vlakem 5 minut. Zpoždění se do Berouna nepodaří zkrátit, naopak ještě o 3 minuty naroste. Obratový vlak pak nestihne otočit včas (čas na obrat ve výši 6 minut), přičteme další 2 minuty a odjíždíme ku Praze +10 minut. Za osobním vlakem jede vlak „nadřazené“





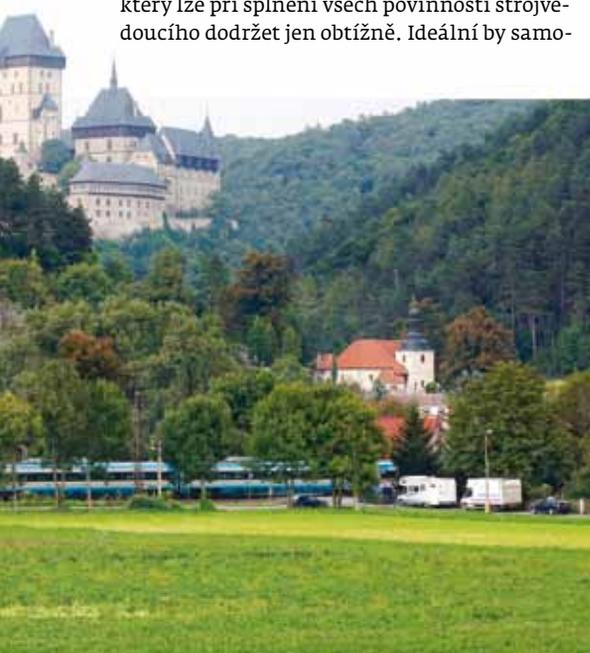
Počet odřeknutých vlaků

	leden 2017	leden 2018
Karlštejn – Beroun	25	26
Praha-Smíchov – Praha hl.n.	34	56

kategorie Ex, který ho díky zpoždění předjede v Dobřichovicích a zpoždění osobního vlaku navyšuje na 20 minut. Pokud by pak tento vlak nebyl ukončen na Smíchově, obrátový Os z hlavního nádraží by odjel také 20 minut opožděn.

4 Již zmiňované plánované doby pobytu v některých nácestných zastávkách, které neodpovídají nezbytné časové potřebě nástupu a výstupu cestujících včetně procesu otevírání/zavírání/blokování dveří.

5 Velmi krátké časy na obraty v konečných stanicích. Obrat soupravy v Praze hl. n. je 12 minut, což je dostačující, v Berouně je však na obrat soupravy pouze 6 minut, a to je čas, který lze při splnění všech povinností strojvedoucího dodržet jen obtížně. Ideální by samo-



zřejmě bylo točit soupravy „přes vlak“, pak by doba obratu byla 36 minut a vytvořila by předpoklad i pro eliminaci zpoždění. To však bohužel není možné. Tento systém by vyžadoval vložení dalších dvou jednotek 471, jež s ohledem na celkový rozvoj příměstské dopravy v aglomeraci Prahy a Středočeského kraje k dispozici nemáme. Základním předpokladem je i dostupnost dvou staničních kolejí v Berouně, kde to v době přestavby stanice nebude možné. Protože jsou práce v Berouně plánovány na více než polovinu platnosti jízdního řádu (předpokládá se zahájení 18. 4.), byl jízdní řád připravován již od začátku platnosti s tímto omezením.

Chybějí vhodné jednotky

Kvůli omezenému počtu jednotek 471 jsou na trať nasazeny dvě soupravy složené z lokomotivy, modernizovaných patrových vozů a řídicího vozu. Tyto soupravy vyjíždějí pouze v ranní špičce, bohužel jimi vedené vlaky jsou těmi nejméně spolehlivými z pohledu včasnosti. Byť jde o vozidla, která bez problémů dodrží jízdní doby, prodlužují pobytu na zastávkách. Zde se projevují již zmiňované nedostatečné do-



by pobytů, které nereflektují pomalejší výměnu cestujících oproti jednotkám 471 a zejména výrazné odlišnosti při výpravě vlaků, znamenající téměř dvojnásobnou dobu pro uzavírání dveří. U souprav se občas objevují i drobné závady. Strojvedoucí je sice rychle odstraní a neznamenají většinou odstavení soupravy, ale vzniká zpoždění v řádu jednotek minut.

České dráhy hledají postupy, jak zrychlit samotný obrat souprav. V gesci odboru kolejových vozidel a DKV Praha bylo u všech vlaků s obratem v Berouně testováno nasazení druhého strojvedoucího. Dosažený výsledek byl však u vlaků vedených jednotkou 471 velmi rozpačitý – dosáhli jsme sice zkrácení doby potřebné pro obrat o 2 minuty, ty však přicházely téměř zcela vniveč při střídání strojvedoucích v následující stanici. U vlaků vedených patrovými vozy a řídicím vozem, kde je obrat soupravy výrazně pomalejší než u jednotek 471, je však toto řešení přínosné a znamená výrazné zrychlení. A proto bude od 19. 3. trvale zavedeno.

Operativní zásahy dispečinku ČD

Příměstská doprava na trati 171 spadá pod Regionální dispečink Praha. Dispečeré situaci na trati 171 nepřetržitě sledují a v případě jakýchkoliv komplikací ihned reagují úpravami tras vlaků tak, aby nedocházelo ke zbytečnému přenosu zpoždění na další vlaky. Bohužel to ve většině případů znamená komplikace pro cestující, protože bez zkrácení tras spojují se to většinou neobejde. Snaží se proto, pokud je to možné, využít se souhlasem síťového dispečera pro odvoz dotčených cestujících vlaky dálkové dopravy. Toto opatření bohužel nejde realizovat vždy, nelze tak ani obsluhovat všechny zastávky vlaku regionální dopravy. Někdy tak cestujícím nezbyvá než počkat na následující vlak.

Přestože po rozsáhlých výlukách, které se uskutečnily v uplynulém roce, se situace ohledně závad na kolejové infrastruktuře a trakčním vedení zlepšila a v současnosti nemá stav trati na zpoždění vlaků podstatný vliv, neznamená to, že letos nebude trať 171 výlukami dotčena. První zatěžkávací zkouška přijde v podobě výluk v úseku Praha hl. n. – Praha Vyšehrad, kte-

rá je plánována na 30. 3. až 1. 4. 2018. Z dostupných plánů výlukové činnosti můžeme dále uvést opakované výluky v úseku Praha-Radotín – Dobřichovice v době prodloužených víkendů v závěru dubna a počátkem května.

Na stejném úseku se plánuje omezení provozu dalších 10 dní v červenci, kdy budou odstraňovány závady vzniklé zatopením kanalizací. Další výluka s trváním 2x pět dní se předpokládá na přelomu července a srpna v úseku Řevnice – Karlštejn. Počínaje výlukami zahajovanými v závěru dubna budou veškerá omezení již v souběhu s největší stavební akcí na trati 171 tohoto roku, a to rekonstrukcí nástupišť v Berouně. Ta by měla začít 18. 4. a potrvá do 19. 12. 2018.

Jakékoliv technické závady infrastruktury, poruchy zabezpečovacího zařízení, pomalé jízdy, nepředpokládané výluky, pokud se vyskytnou, negativní dopady na dodržování jízdního řádu dále znásobí. Výčet plánovaných výluk navíc nemusí být konečný, odpovídá informacím ze závěru měsíce února. ○



Motoráky se modernizují i v Přerově

Určitě každý zná malé motorové vozy řad 809 a 810, slangově označované například jako Orchestrion, které jsou ve službách národního dopravce v provozu na řadě regionálních tratí po celé České republice. Dvě stě padesát strojů z téměř sedmi set vyrobených v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století stále slouží v pravidelné dopravě. A protože tyto malé vlaky budou v provozu ještě řadu let, procházejí postupně modernizací, kterou provádí ve Veselí nad Moravou a nově také v Přerově dceřiná společnost Českých drah DPOV, a.s.

Martin Harák | Foto: autor

Motorové vozy řad 809 a 810 dostávají v obou závodech DPOV nejen nové ekologičtější motory, ale také korporátní nátěr Českých drah, moderní a pohodlnější sedačky či vylepšené toalety. Ředitel přerovského Provozního střediska oprav DPOV Ivan Klíma potvrdil, že modernizace malých motoráků pro České dráhy byla zahájena před několika lety nejprve v závodě ve Veselí na Moravě. „Od loňského roku se s ohledem na navýšení počtu oprav a modernizací začaly tyto práce provádět také v centrálním závodě v Přerově, neboť veselské středisko oprav nemělo již dostatečnou kapacitu, především personální, ale v neposlední řadě i prostorovou. Ve druhém pololetí roku 2017 bylo k nám do Přerova přistaveno první vozidlo 810.055, které představovalo určitý milník v našem závodě. U nás se dříve tato vozidlová řada nikdy neopravovala ani nemodernizovala, neboť naše dílny jsou několik desetiletí zavedeny především na opravy elektrických lokomotiv a od roku 1997 také elektrických jednotek CityElefant řady 471,“ vysvětlil ředitel Klíma.

Provozní středisko oprav muselo opravy motorových vozů zvládnout primárně po organizační stránce, především z hlediska struktury profesí, jako je například podlahář či topenař, neboť do loňského roku tyto profese v Přerově nepotřebovali. V prvopočátcích pomohli kolegové z Provozního střediska oprav ve Veselí nad Moravou, kteří mají s motorovou vozbou dlouholeté zkušenosti. „Veselští naše zaměstnance



nejprve zaučili a posléze nás měli na starosti metodicky. Přerovští zaměstnanci se do řady profesí zaškolili a v případě potřeby si umíme najmout smluvně pracovníky z jiných firem. Rádi bychom i v těchto profesích byli postupně úplně samostatní,“ potvrdil ředitel Klíma.

Více komfortu pro cestující

Loni se do přerovských dílen dovezlo celkem šest motorových vozů. Konkrétně čtyři stroje řady 810 a jedna „osmsetdevítka“ jsou v současné době již hotové a předané zpět Českým drahám. Z kusů přistavených v loňském roce se v Přerově momentálně nachází ještě vůz 810.501 a podle sdělení pracovníků DPOV se letos počítá s modernizací rovně desítky těchto motorových vozů. Šest z nich se zmodernizuje v přerovském závodě a zbývající čtyři ve Veselí nad Moravou, z čehož od poloviny roku budou

vozidla označena také novým obchodním názvem Českých drah RegioMouse.

Projektový manažer Ivo Smékal doplnil, že modernizace probíhá také proto, aby i cestující na lokálních tratích měli odpovídající komfort. Z toho důvodu se do vylepšených motoráků montují moderní čalouněné sedačky, které splňují všechna bezpečnostní hlediska. Aby byla splněna lepší kvalita cestování, dosazují se polospuštěcí okna vybavená dvojitými skly, rozšířen je i prostor pro jízdní kola. K dispozici je navíc nové výkonné topení Eberspächer na naftu i lehký topný olej a na toaletách je zabudován nový stojan WC včetně elektronického ovládání umývání rukou a splachování. Jeden z vozů PJ Trutnov je na zkoušku vybaven vakuovým WC.

Původní vznětový šestiválec ML 634 z Liazu, který se dříve montoval i do autobusů Karosa, se momentálně nahrazuje přeplňovanými šestiválci TEDOM TD 152 AH TX 01 s turbodmychadly a elektronickým řízením vstřikování paliva, které podporuje ekonomičtější provoz a jízdu. Stranou zájmu nezůstávají pochopitelně ani strojvedoucí, kteří díky novým čelním oknům mají zvýšenou bezpečnost například při letícím předmětu. Úprav doznalo i jejich stanoviště například dosazením elektronických rychloměrů Unicontrols-Tramex, nových radiostanic a k dispozici je navíc samostatný obvod s akumulátory, které slouží pro bezkolizní a rychlé startování vozu. Ten je totiž v současné podobě vybaven řadou elektronických zařízení, která potřebují samostatné a autonomní obvody. ○

Knížky se mu staly životní láskou

Se železnicí je spjatý řadu let. Ve volném čase výpravčí Roman Kozák loví v archivech, obchází pamětníky a vydává literaturu faktu. Řada čtenářů si jej vybaví i jako autora dvacítky pohádek. Jak jejich název napovídá, odehrávají se na šumavských lokálkách. Co připravuje nyní a jak jde psaní skloubit s dráhou?

Josef Holek | Foto: autor

Když se Romana Kozáka, výpravčího z jihočeských Volar, zeptáte, co ho vedlo k tvůrčímu psaní, hlasitě se zasměje a odpoví, že vlastně ani neví. Nic to však nemění na tom, že do Pošumaví přišel v roce 1988 a začal se zabývat o regionální historii. Jak sám říká, obcházal lidi a sbíral příběhy a pověsti. Jenže „lov“ historek nebyl jednoduchý. Lidé jej odmítali, navíc většina pamětníků a nositelů ústní lidové slovesnosti byli především Němci. A ti byli po druhé světové válce odsunuti.

Roman Kozák se ale nevzdal a coby zaměstnanec státní dráhy se dostal k železničním kronikám. „Ty poukazují na fakt, že ve Volarech žily čtyři tisíce Němců a zhruba sto devadesát Čechů. Díky pamětníkům jsem Čechy dohledal. Jezdil jsem, sháněl jsem je, vybíral z kronik a začal jsem psát,“ popisuje své začátky. Pak se dostal k vyložení historickým materiálům. „Psané věci jsem půjčoval po kamarádech tak dlouho, až mi známá navrhla, že bych měl napsat něco o mašinkách. Já už viděl, jak z toho bude nějaký drážní předpis,“ směje se dnes. Tehdy se ale nechal přesvědčit. Místo literatury faktu ovšem vyšly z pera pana Kozáka Pohádky ze šumavských lokálek. Světlo světa spatřily za čtrnáct dní. „Ukázal jsem je Pavlu Kosmatovi, nadšenci ze spolku Pošumavská jižní dráha, a ten okamžitě zareagoval slovy: já ti je vydám. Kamaráde jsem ještě řekl, že když mě do psaní natlačila, tak ať pohádky ilustruje,“ vzpomíná.

Chlapi si poručili tunel

Pohádky v sobě nesou poetiku železnice i krásu Šumavy. Mnohdy však inspiraci autor čerpal na netradičních místech. „Třeba pohádka O tunelu vznikla v hospodě. Tehdy se v rohu vztyčil pán a řekl: Teda, pane Kozáku, že nemáte v pohádkách žádný tunel, to jste mě nas*al. A ve druhém díle už byla pohádka o tom, jak Šumava k tunelu přišla, aby chlapi v hospodě byli spokojeni,“ vypráví s úsměvem. „Čtenáři po mně chtějí pohádky, tak jim říkám, že budu psát až v zimě, za dlouhých večerů. Ale zima za poslední roky nebyla.“

Zoufat však malí čtenáři nemusí. „Už mě bombardují, že chtějí třetí díl. Vyrostla generace, která chce novinky pro své děti. Mám nápadů plný šuplík, knížka bude,“ slibuje. Opět prý vyjde desítky příběhů, v nichž dobro vítězí nad zlem a kde například ožívá skřítek Vecht-



rovník, bludná výhybka a kde jsou personifikovány i lokomotivy. Publikace jsou vždy doplněny mapkou. „Jsem sběratelem map, takže každá knížka musí mít tu svou a ještě malovanou,“ vysvětluje Kozák.

ROMAN KOZÁK

Železničář tělem i duší. Pochází z Podbořan na Zatecku. Volarský výpravčí a milovník Šumavy je autorem většího počtu sbírek pohádek, železničních příběhů a vlastivědných knih. Část jeho děl byla přeložena do němčiny. Je místopředsedou Stifterova pošumavského železničního spolku se sídlem ve Vimperku. Kromě Pohádek ze šumavských lokálek je autorem knih Příběhy schované v žule, Srdce Vltavy, Karel Čapek a Černý Kříž aneb Čas dlouhý, čas šumící, Neznámá válka pod Boubínem aneb Místo činu Volary, Hotelový sluha u každého vlaku, Nové údolí aneb Vyprávění nejen o kolejích přes hranici či Lampárna a Šumavská přícházení.

Bitva pod Boubínem

Mezi psaním pohádek vznikaly další historické knihy s regionálním zaměřením. „Třeba jsem zjistil, že když byl Karel Čapek v roce 1925 na Šumavě, napsal sloupek Stanička. Na mysli měl Černý Kříž. V knize jsem zrekonstruoval i jeho cestu sem,“ zmiňuje. Bez zajímavosti není ani jeho další bádání v archivech a soukromých sbírkách. Například shromáždil a vydal fakta o zapomenuté válce pod Boubínem. „V roce 1918, po vyhlášení republiky, se chtěli sudetští Němci připojit k Rakousku nebo Německu a na Šumavě došlo k jejich ozbrojenému odporu. Než se stačilo sešikovat české vojsko, věc rozhodli železničáři. Protivínští přeřadili za pomoci nočních vlaků Volary, vyrabovali nádraží a ovládli to tu. Krásný příběh o tom, jak byli nádražáci rychlejší než armáda,“ hodnotí.

A co chystá dál? V útulné pracovně v podkroví rodinného domku má dva šuplíky plné různých spisů. Plánuje vydání pohádek i další beletrie. „Akorát jsem na tom všem zapomněl zbohatnout. Ale to ani v Čechách nejde. Chodím po školách a přednáškách. Žiju s knížkami krásný život,“ uzavírá Roman Kozák. ◉

Zetor 6945 (Body)

Kdo by neznal československé traktory Zetor? I dnes jich jezdí nespočet a svojí pomalejší jízdou dovedou „potěšit“ zejména v místech, kde je není možné předjet. V měřítku TT je model k dispozici jako kombinovaná stavebnice z lepty a přesného odlitku. Stavebnice se vyznačuje velkou detailností, avšak díky tomu též vyšší náročností na stavbu, takže bych ji doporučil pouze zkušenějším modelářům. Ovšem větší pracnost je v případě úspěšného dokončení vyvážena naprosto perfektním vzhledem. Samozřejmě je vybavená kabina, v balení naleznete i na míru vyrobené zasklení. Pro případ neúspěšného osazení skel je našťastí ve stavebnici dvojmo. Z mého pohledu je to jedna z nejpovedenějších stavebnic dopravního prostředku.



Ještě jednou vybíráme doplňky na kolejiště

V návaznosti na článek o doplňcích kolejiště, publikovaný v *Železničáři* 9/2017, bych rád volně pokračoval přehledem dalších zajímavých drobností, jejichž předlohy můžeme v reálném životě potkat. Ačkoli zpravidla nijak zvlášť nepřitahují naši pozornost, v podobě modelu je tomu právě naopak. Modelář se snaží právě tyto běžné a všední věci každodenního života aplikovat do kolejiště a tím mu přidat na věrohodnosti a atraktivitě.

Michal Bednář | Foto: autor



Unimobuňky (JM Detail)

Dalším velmi zajímavým doplňkem, který na trhu chyběl, jsou unimobuňky firmy JM Detail. K dispozici jsou pro modelové velikosti TT a Ho a výrobce je nabízí ve dvou typech a dvou provedeních, tedy vyšší a nižší, s obložením a bez obložením. Využití je naprosto univerzální. Nejčastěji jsou k vidění na stavbách jako ubytování, kancelář či šatna, dále v kempech nebo v zahradách. Nezřídka je lze spatřit i jako zmrzlinový stánek u silnice. Stavebnice je laserem řezaná z probarveného kartonu, takže ke stavbě postačí jen nářadí a lepidlo. Barvit není nic potřeba, pokud se nerozhodnete k vlastní úpravě.



Kapradí a devětsil (Hektor)

Železniční modelářství je obor stále více náročný na detailnost, ať už se to týká vozidel, budov, nebo provedení krajiny. Pro fajnšmekry je na trhu množství drobných doplňků, o nichž bychom před několika desetiletími ani neuvažovali. Mezi ně patří i nízké porosty, jako je kapradí nebo devětsil lékařský z leptaného plechu. O tom, že nadělají hromadu parády, není třeba pochybovat. Obrázky jsou dosti výmluvné. Jednotlivé rostlinky stačí nabarvit patřičným odstínem zelené, vyříznout z plata, vytvarovat dle potřeby a zasadit na vhodné místo.



Maringotka (Miniatur)

K výše uvedeným traktorům se perfektně hodí stavebnice dalšího výrobce. Model maringotky od Miniatur je opět téměř celý z leptaného plechu vyjma kol, která jsou odlévána. Stavba není nijak složitá, výrobce přikládá i srozumitelný návod včetně obrázků. Kdo se jej bude držet, nemůže nic pokazit. Jediným úskalím je správné vytvarování střechy. Pro tento úkon má střecha podélné drážky, které sice neodpovídají realitě, ale díky nim jde ohýbání lépe. Navíc nepůsobí nijak zvlášť rušivě. Model bych doporučil mírně pokročilým modelářům. A pokud by někdo nechtěl klasickou maringotku, může si pořídit variantu včelín.



Váha (Model Scene)

Mostní silniční váha se dříve vyskytovala snad v každém zemědělském družstvu, sběrně druhotných surovin, uhelných skladech či mnoha továrnách. Dnes je jejich výskyt výrazně nižší, jen ve svém bydlišti vím o dvou, které už dosloužily a byly zrušeny. To ovšem nijak nebrání tomu, abychom si takovou váhu umístili na své kolejiště. Velmi pěkný model nabízí ve všech třech velikostech firma Model Scene. Nebál bych se ji doporučit i méně zdatným nebo začínajícím modelářům, práce na modelu je radost a zároveň je to dobrá příležitost osvojit si na celkem jednoduché stavebnici modelářské techniky spojené se stavbou budov vyráběných technologií LaserCut.



Závorářské stanoviště (KB model)

Jednoduchá stavebnice z nebarveného laserem řezaného kartonu starého dobrého stanoviště závoráře z dob C. a K. rakouské státní dráhy, které by nemělo chybět na žádném kolejišti. Stavba není nijak náročná. Je možné popustit uzdu fantazii a model postavit po svém, byť to poněkud odporuje normálím. Sám jsem se tohoto prohřešku dopustil a trochu se odklonil od předlohy jak barevně, tak konstrukčně, třeba provedením střešní krytiny. Na mém kolejišti je domek již opuštěný a částečně zarostlý, závozy totiž byly již dávno nahrazeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením VÚD.

Cirkulárka (Body)

U dříve zmíněného dřevníku by rozhodně neměla chybět cirkulárka. Člověk občas žasne, co všechno je možné z lepty vyrobit. Cirkulárka je opravdu propracovaná do detailu, nechybí ani vypínač, ani elektromotor sestavený z jednotlivých mosazných kotoučků, ani řemen pohánějící pilový kotouč. A když už jsme u toho kotouče, při sestavování buďte nanejvýš opatrní, neboť jsou na něm i zuby! Při kompletaci této stavebnice je nutno vyzbrojit se dostatkem trpělivosti, některé díly jsou opravdu velmi subtilní.



Zetor 7211 (AP Modely)

Pro méně zdatné modeláře, kteří se zatím v leptech moc jisti necítí, je v nabídce dalšího výrobce jednodušší (samozřejmě na úkor detailů) stavebnice Zetoru 7211. Tentokrát se jedná o čistě odlitkovou záležitost, stavba je tak mnohem snadnější a rychlejší. Výsledek přesto vypadá velice dobře. Kabina je v tomto případě plná, vyrobená z čiré pryskyřice. Samozřejmě to již nevypadá tak věrohodně jako model předchozí, ovšem při pohledu z běžné pozorovací vzdálenosti si toho ani nevšimnete. Určitě platí i zde, že je možné dosáhnout výborného výsledku bez větší časové, ale i finanční investice. Drobná poznámka: maják není součástí stavebnice, dal jsem jen průchod své tvořivosti a traktor dovybavil. Stejně tak lze doplnit například zpětná zrcátka, která se rovněž dají v podobě lepty samostatně pořídit.

Poznejte bruselský svět vlaků

Bývá označován za hlavní město Evropy a sídlí v něm řada evropských institucí. Brusel je také častým cílem turistů. Lidé sem jezdí obdivovat honosné domy a radnici na hlavním náměstí, nevšední stavbu Atomia a samozřejmě i symbol města, čurajícího chlapečka. Pro železničního fanouška má belgická metropole přichystanou další lahůdku. V září 2015 se zde otevřelo nové národní železniční muzeum s názvem Svět vlaků – Train World.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

To vyrostlo v sousedství bývalé výpravní budovy stanice Schaarbeker na okraji Bruselu. Dnes se v ní nachází restaurace a také pokladna muzea, které je umístěna nedaleko neorenesanční budovy v rozlehlé moderní budově bez oken.

Muzeum seznamuje s vývojem železnice od jejích počátků až do současnosti a v případě Belgie se jedná o skutečně dlouhou a bohatou historii. Vždyť belgické železnice jsou nejstarší na evropském kontinentu. První 22 kilometrů dlouhá železnice byla otevřena už 5. května 1835 mezi Bruselem a Mechelenem a výstavba dalších tratí rychle pokračovala. Z počátku se tak dělo ve státní režii, brzy se ale železničního podnikání ujaly soukromé společnosti, které od státu získaly potřebné licence. Díky tomu byl Brusel už v roce 1843 spojen po železnici s německým Kolínem nad Rýnem a o tři roky později s Paříží. Cesta vlakem tehdy trvala mezi oběma metropolemi osm hodin ve vozech bez osvětlení nebo topení.

Rozkvět železniční sítě

V roce 1870 měřila belgická železniční síť už 3 128 km, o deset let později to bylo 4 044 km a krátce před světovou válkou v roce 1913 to bylo dokonce 4 602 km. Belgie se tak může chlubit jednou z nejhustších železničních sítí světa. V roce 1900 připadalo na 1 km² 170 metrů kolejí, v Anglii to bylo 103, v Německu 79 a ve Francii jen 70 m/km². Ovšem ani Belgie se nevyhnula rozsáhlému rušení železničních tratí v druhé polovině 20. století a náhrady mnoha linek autobusy. Přesto dodnes měří belgická železniční síť 3 454 kilometrů, což představuje 112,6 metru tratí na km². To je daleko nad evropským průměrem s 51,2 m/km². Pro představu u nás v Česku připadá na každý čtvereční kilometr přibližně 120 metrů železnice.

Belgické železnice prošly za více než 180 let své existence mnoha úspěšnými i tragickými obdobími. Belgičan Georges Nagelmackers stál v 70. letech 19. století u vzniku společnosti lůžkových vozů CIWL a u zrodu slavných expresů, jako byl Orient expres. Před sto lety se zde rozjely luxusní expresy z pullmanových vozů Étoi-



Svět vlaků se s návštěvníky loučí replikou lokomotivy Le Belge z roku 1835.

le du Nord a Oiseau Bleu, po 2. světové válce stály belgické dráhy u zrodu sítě Trans Europ Express, v roce 1984 pokryla Belgie síť vlaků InterCity a InterRegio jezdících podle taktového jízdního řádu a v roce 1997 byla otevřena první vysokorychlostní trať. Železnice ale byla také těžce poškozena během obou světových válek, posloužila k dopravě vojáků, zraněných i při transportech Židů.

V sále emoce a přítmi

Moderní expozice přináší řadu dobře zpracovaných informací, ale především se snaží v návštěvníkovi navodit různé emoce. Sály jsou proto tmavé se zvláštním nasvícením vybraných předmětů. Atmosféru pak dotváří reprodukce různých zvuků, ale také nejrůznější zavazadla, kufrů, koše a batohy, rozmístěné na policích v přístupných vozích a okolo nich. V sanitním voze nesmí chybět zakrvavené obvazy a ve voze TEE zase servis na stole cestujících, ve kterém se podávalo občerstvení. Jako by tyto exponáty právě teď někdo vytrhnul z dobového dění a přenesl do muzea. Málo světla však není příliš vhodné pro fotografie.

První hala je věnována nejstarší historii železnice a jejímu vývoji. Dozvíte se zde mnoho informací o významných železničních událostech, jako bylo například zahájení elektrifikace v roce 1935 na čtyřicetkilometrové trati mezi Bruselem a Antverpami. Data, události i změny představuje množství tabulí i různé projekce. Mimochodem těch je v celém muzeu více než 60. Další 20 interaktivních předmětů ilustruje například činnost parního stroje, práci sběra-



Elektrifikace v Belgii odstartovala v roce 1935. Provoz začal s 12 elektrickými vozy typu AM 35.

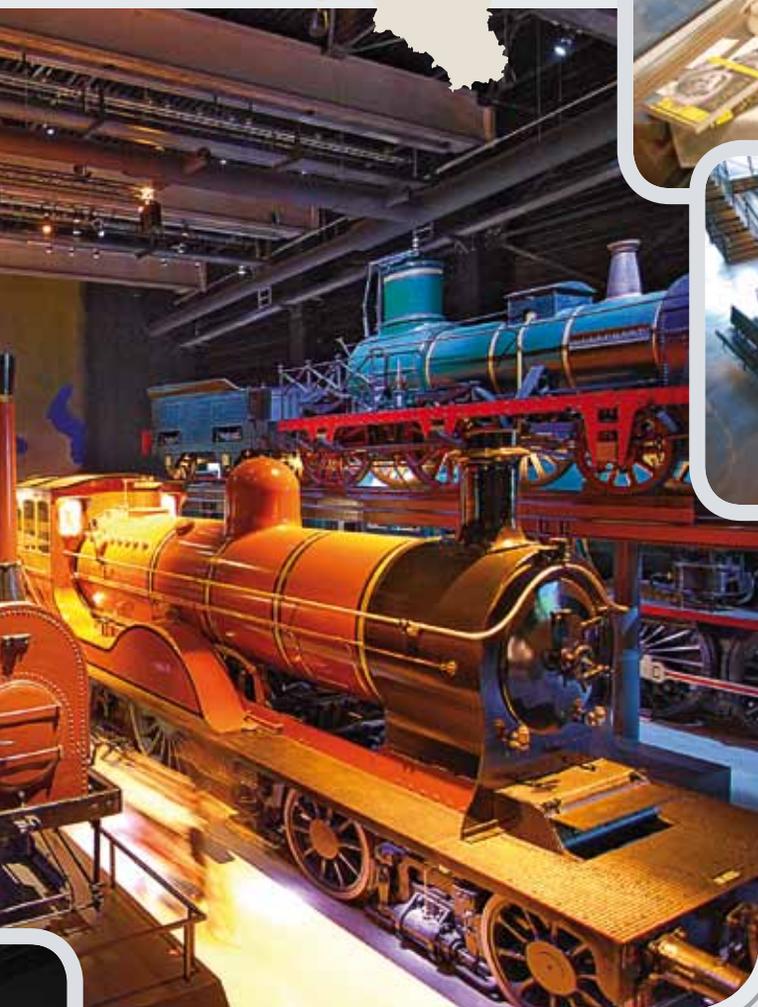
če a dalších železničních zařízení. Hale domínuje čtveřice parních lokomotiv, mezi kterými nejvíce zaujme Pacifik řady 10 dodaný belgickým drahám v 58 kusech v letech 1910 až 1914.

Následující spojovací část do další haly je věnována vývoji a konstrukci železničního svršku, návěstím a různým předmětům spojeným s železničním provozem. Jsou zde vystaveny hodiny, lampy, váhy, železniční modely a mnoho dalších menších předmětů.



Belgie patřila mezi zakládající členy sítě Trans Europ Express a mnoho vlaků jí také projíždělo. Slavnou éru připomíná vůz INOX z nerezové oceli typu PBA.

Poválečný vývoj prezentují nové trakce. Elektrická lokomotiva série 15 (rok 1962, 3-systémy, 160 km/h, 2 620 kW) a motorová lokomotiva série 64 neboli 211 (rok 1961, 120 km/h, 1020 kW). ↓



↑ Vstupní hala muzea zavede návštěvníky na samotný začátek příběhu belgických železnic s vůní páry a dýmu. Prostorné hale dominuje hned několik parních lokomotiv a jejich replik v působivém nasvícení.

MŮŽE SE HODIT

Otevírací doba je od 10 do 17 hodin každý den mimo pondělí.

Vstupné činí 10 eur (slevy pro děti a mládež, seniory).

Ideální je příjezd vlakem z centra Bruselu do stanice Schaarbeek nebo tramvají 7 a 92 na konečnou u stanice Schaarbeek.



Další informace na www.trainworld.be také v němčině nebo angličtině.

Od války až po současnost

Druhá velká síň představuje setkání trakcí v meziválečné éře. Stojí zde vedle sebe malý motorový vůz z roku 1939, aerodynamicky opláštěvaná parní lokomotiva řady 12 a elektrický vůz MS 35 z roku 1935. Pozornost zde přirozeně nejvíce láká právě ona proudnicová zelená lokomotiva řady 12 se žlutými proužky uspořádání 2' B1' h2. Přestože bylo těsně před válkou vyrobeno jen šest kusů pro expresní dopravu lehkých vlaků do přístavu v Ostende, jedná se o kultovní řadu. Její rychlost byla 140 km/h a výkon dosahoval až dva a půl tisíce koní, což jim umožnilo s lehkými soupravami dosahovat rekordní cestovní časy. Jízdní řády v roce 1939 jim stanovily mezi Bruselem a Ostendě cestovní rychlost 114 km/h, což je dodnes považováno za rekordní rychlost pravidelného vlaku vedeného parní lokomotivou. Mezi Bruselem a Bruggami to bylo dokonce 120 km/h a absolutní rekord řady 12 padl 12. června 1939, když cestu z Bruselu do Ostende zvládla se svým vlakem za 57 minut a při tom dosáhla maximální rychlost 165 km/h.

V tomto období vznikla také Národní společnost belgických železnic, která kvůli dvojjazyčnosti Belgie používá dvě zkratky, vlámskou NMBS a francouzskou SNCB. Pro zjednodušení si však Belgičané zavedli už v roce 1936 moderní symbol používaný dodnes – jazykově neutrální písmeno B v oválu.

Třetí hala v pořadí je věnována především cestování, životu běžných železničářů, ale také válečným hrůzám.

Poslední velká hala, jediná s prosklenou stěnou, je věnována nedávné minulosti železnice. Nachází se zde nejvíce železničních vozidel, kterých je v muzeu dohromady dvaadvacet. Najdete zde poštovní vůz a lesklý vůz TEE vlaků z nerezové oceli typu INOX nebo také PBA podle trasy, pro kterou byl určen: Paříž – Brusel – Amsterdam. Stojí zde i dva královské salonní vozy z roku 1901 a 1939, malá drezína a dvě lokomotivy, elektrická řada 15 (rok výroby 1962, 3-systémy: 3 kV, 1,5 kV a 25 kV 50 Hz, 160 km/h, 2 780 kW) a diesellový stroj řady 64 (rok výroby 1962, 120 km/h, 1 020 kW). ○

Bitva u Bachmače ovlivnila vznik železničního vojska

Letos na podzim oslavíme 100. výročí vzniku samostatného Československa. Již v březnu bychom si ale měli připomenout také jiné významné jubileum – 100 let od bitvy u Bachmače, která vzniku republiky předcházela a měla významný vliv na vznik železničního vojska v samostatném Československu. Jeho přínos nejenom pro stavby drah na území bývalé ČSR a později ČSSR byl obrovský.



Ruské legie v bitvě u Bachmače, jež se odehrála na levo-břežní Ukrajině ve dnech 8. až 13. března 1918.

Josef Jirsa | Foto: sbírka VHÚ, autor, Wikipedia

Bachmač je městečko na Ukrajině a významná železniční křižovatka, která se výrazně zapsala do historie bojů Československých legií na Rusi před 100 lety. Vojenské střetnutí legií s postupujícím nepřátelským německým vojskem krátce po uzavření Brestlitevského míru 3. března 1918 se odehrálo právě u města Bachmač. Bitva o tuto důležitou křižovatku trvala pět dní – od 8. do 13. března 1918, kdy československé legie dobyly a uhájily železniční uzel proti značné německé přesile. Šlo tehdy o bytí či nebytí legií na Rusi. Ovládnutím železnice se umožnilo soustředit a zajistit průjezd vlaků s legionářským vojskem ze západní Ukrajiny a odjezd ešalonů s legionáři po Transsibiřské magistrále na východ do Vladivostoku.

Při bojích se tehdy vyznamenal 6. Hanácký střelecký pluk, který má nyní k připomenutí této bitvy pamětní desku na budově Krajského vojenského velitelství v Olomouci a ve městě je po něm rovněž pojmenovaná jedna ulice názvem Hanáckého pluku. V bitvě u Bachmače padlo 145 legionářů a 200 jich bylo zraněno, ztráty německých vojáků ale byly také vysoké. Při bojích se vyznamenal i velitel III. praporu, jímž byl kpt. Ludvík Krejčí, pozdější brigádní generál a náčelník generálního štábu československé branné moci v kritické předmní-



Manipulace s prefabrikáty hlavních nosníků při stavbě nového mostu

chovské době. Toho vyznamenal Řádem bílého lva až prezident Miloš Zeman v roce 2017 in memoriam. Zemřel totiž už v roce 1972 v hodnosti vojína v nemocnici v Ústí nad Orlicí.

Počátky při obnově tratí

Vojáci legií tehdy při jízdě vlaků po Transsibiřské magistrále museli řešit nejen vojenskou situaci ve složitých politických podmínkách ob-

čanské války, ale také provoz a odstraňování škod na tratích způsobených válkou. Právě zde je zárodek specializace vojenské železniční odbornosti, proto byly vytvořeny železničářské jednotky legionářského sboru.

Význam železnice pro vedení války a obranu státu si v té době uvědomovaly všechny evropské vlády včetně politiků nově vzniklého samostatného Československa. Už předseda branné-

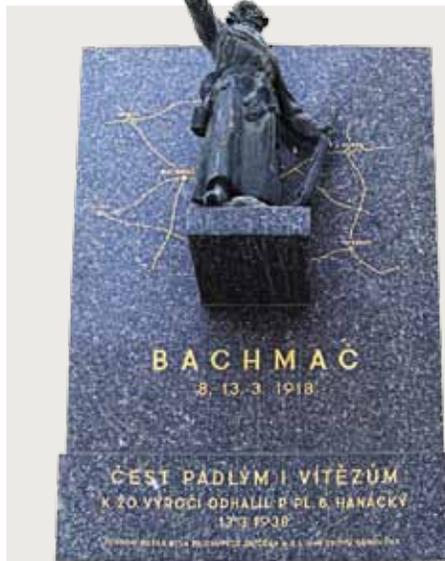
ho výboru Národního výboru František Udržal, rodák z Dolní Rovně u Pardubic, který byl opakovaně pozdějším ministrem národní obrany a předsedou vlády za první republiky, organizoval zrod a dislokace železničních útvarů. V roce 1919 vznikl v Pardubicích železniční pluk, který byl umístěn v prostoru u řeky Chrudimky, kde vzniklo cvičiště, ubytovací budovy pro vojáky a sklady pro techniku. Z pluku se vytvořila železniční brigáda a rozšířila se síť železničních útvarů po celém Československu. Později obdržela od prezidenta republiky v roce 1949 čestný název „Bachmačská“. Vojsko se vyčlenilo ze ženíjnínho a vzniklo samostatné železniční vojsko. Činnost při výcviku se soustředila nejen na stávající železniční síť, ale i na jiné dopravní oblasti.

Stavěli mosty i lanovku

Železniční vojsko se podílelo na výstavbě nyní již neexistující lanové dráhy od chrudimské firmy Wiesner z Janských Lázních na Černou horu, a to stavbou pomocné montážní lanovky. Po 1. světové válce opravilo most přes Dunaj ve Štúrově, který ale byl zničen v následující 2. světové válce a obnovit se jej podařilo až v nedávné době z prostředků EU. Podílelo se i na rozšiřování železniční sítě. Při stavbách hraničních opevnění budovaných na obranu první republiky stavěli vojáci k těmto objektům lanovky a drážky pro dopravu stavebního materiálu.



Po 2. světové válce železniční vojsko v rámci výcviku opravovalo jednak tratě poškozené při bojích, ale také se staralo o generální obnovy a stavbu nových tratí. Jednalo se například o výstavbu širokorozchodné trati Čierna nad Tisou – Haniska při Košicích, výstavbu Polanecké spojky, trati Družby, o nový úsek Havlíčkův Brod – Brno či kolejště Východoslovenských železáren. Každý rok obnovilo přibližně 50 km železničních tratí. Málokdo ale ví, že se



Pamětní deska na budově KVV v Olomouci

také podílelo na některých významných stavbách, jako byly v Praze Nuselský a Barrandovský most nebo most Barikádníků. Spolupracovalo rovněž na výstavbě nové budovy Federálního shromáždění. Jako technicky obtížnou práci lze považovat pomocnou stavbu více než 90 metrů vysoké středové podpěry při stavbě Žďákovského mostu pomocí stavebnice PIŽ-MO. Náročná však byla zejména její následná demontáž z již zatopené Orlické přehrady.

Mistrovskou ukázkou ženijní práce předvedli vojáci železničního vojska v České Třebové při demontáži železobetonového Herzánova mostu na brněnském zhlaví stanice. Most bylo nutno odstranit kvůli výstavbě seřadovacího nádraží a přestavbě železničního uzlu v 60. letech. Podařilo se to uskutečnit za plného provozu s použitím unikátní technologie bez omezení jízdy vlaků.

Vzpomínky na službu

Osobně jsem jako voják v základní službě absolvoval vojenskou přípravu při studiu na škole. Po skončení studií jsem v roce 1968 nastoupil na roční vojenskou službu k železničnímu vojsku, k 9. mostnímu pluku do Pohořelic u Brna. Na začátku léta jsme v prostoru na odstavných kolejích stanice Břežnice na trati Zdice – Protivín zřídili svoji základnu. Na této trati jsme jen během letních měsíců zrekonstruovali tři železniční mosty. U obce Lochovice to byl most přes řeku Litavku. Původní železniční příhradový z roku 1875 jsme nahradili ocelovým nýtovaným mostem vyrobeným v polské mostárně. U Břežnice v Dobré Vodě jsme vyměnili původní přechod přes řeku Skalici za nový, sestavený ze dvou předepjatých betonových nosníků. Třetím byl most umístěný v nepřístupném lesním terénu mezi obcemi Smetanova Lhota a Ostrovec. Rovněž původní příhradový ocelový most ze svářkové oceli jsme nahradili také konstrukcí z předepjatého betonu. Montáž těchto betonových nosníků ze tří kusů betonových částí byla prováděna kilometr od mostu u zastávky Ostrovec.

Výměna mostů se vždy uskutečnila v týdenní výluce, o to větší a náročnější byla příprava, zpřístupnění staveníšť a přípravné práce. Vyko-

CO SE U MĚSTA STALO

Boje československých legií proti německé přesile se odehrály 8. až 13. března 1918 u dnešního ukrajinského města Bachmač. Významné byly nejen bitvy o bachmačský železniční uzel, ale i střet o most přes řeku Desnu, který měl zabránit proniknutí německých vojsk na Ukrajinu. V oblasti byly již před 13. březnem 1918 použity celkem tři obrněné vlaky – dva české (pod velením poručíka Jungra) a jeden ruský (broněvik) – nejdříve k průzkumu a později i boji, na příkaz pozdějšího legionářského generála Červinky. Obrněné vlaky se dostaly až k mostu přes řeku Desnu, nedařilo se jim překročit německé linie. Legionářům se podařilo most poškodit natolik, že pro německé esalony dočasně nebyl průjezdný. Tím byl zpomalen postup německé pěchoty.

Zdroj: Wikipedia

návali je vojáci základní služby, kteří prošli výcvikem v sídle útvaru v Pohořelicích, kde získali patřičnou odbornost. Chodu jednotlivých prací a organizaci vojenského života na těchto třech stavbách velelo jen několik důstojníků z povolání a čtyři absolventi. Činnost na těchto stavbách výrazně zkomplikovaly a narušily známé srpnové události z roku 1968.

Přínosem výcvik vojáků

Železniční vojsko vyvinulo ke své činnosti řadu speciálních drážních montážních a stavebních zařízení a strojů, které časem odtajnilo a začaly je využívat i civilní stavební firmy. Šlo například o různé stavebnice mostů či podpěr, pokladače kolejových polí, montážní jeřáby a další jednoúčelová drážní zařízení. Největší přínos však byl ve výcviku vojáků, kteří drážní odbornost i získanou technickou zručnost mohli využít i po odchodu ze základní služby v civilní profesi. Mnoho dopravních odborníků prošlo vojenskou železniční službou, mezi nimi například i známý aviatik a pilot Jan Kašpar, jenž byl záložním důstojníkem železničního vojska.

V průběhu let se ovšem ukázalo, že vojenská doprava směřuje stále více k silniční přepravě. Skončila povinná vojenská služba, a tak na základě usnesení Rady obrany státu bylo železniční vojsko v roce 1994 zrušeno. ○



Rekonstrukce mostu v režii Železničního vojska

Vlakové nálezy II

František Tylšar

Víte, co se stane s věcmi, které zapomenete ve vlaku? Že ne? Tak potom čtete zvlášť pozorně...

Průvodčí se pokusí nalézt majitele nebo alespoň nějakou stopu, která by k němu vedla. Pokud se to nepodaří, zapíše nález do internetové databáze, vytiskne „hlášenku“ a věc odevzdá na stanoveném místě ve stanici.

Ne všechny nálezy se však dají jen tak vzít a odevzdat například v pokladně. Třeba takové dítě, které babička zapomněla ve vlaku, jsem musel odvézt dalším vlakem osobně. Nebo...

Jednou v létě jsem při revizi jízdenek objevil psa sedícího na sedačce společně s dalšími třemi cestujícími. Samozřejmě jsem pro něj požadoval jízdenku, ale všichni tvrdili, že jejich není a že ho nikdy neviděli. A asi nelhali, protože v cílové stanici jsem při prohlídce prázdné soupravy psa ve vlaku našel, jak sedí spokojeně dál na svém místě. Na dráze platí, že když mladý průvodčí neví, co dělat, zeptá se vlakvedoucího. To jsem taky udělal.

Pan Šťastný, se kterým jsem jezdil v turnuse, se zamyslel a řekl: „No, ve vlaku zůstat nemůže. Vysvětlí mu, že je konečná a musí vystoupit!“

Udělal jsem to přesně podle návodu a pes kupodivu z vlaku vystoupil a zamířil k východu. Takže tenhle nález odešel sám. Ale ne na dlouho. Hned na příští směně jel se mnou znovu. Jen opačným směrem. Z Olomouce do Prostějova, kde zase suverénně vystoupil, jako by bylo ježdění „na černo“ jeho koníčkem. Pak už jsem ho nikdy neviděl.

Ale asi nejzajímavější věc jsem objevil loni. Vykonával jsem službu na rychlíku do Prahy. Byla sobota, den nejslavnějšího pochodu „do Prčic“, a proto jela dvanáctivozová souprava doprovázená vlakvedoucími a dvěma průvodčími.

Vše se odehrávalo jako obvykle v tento den. Z Prahy do Olbramovic vlak praskal ve švech a dál do Budějovic jel už poloprázdný. Pominuli jednoho cestujícího s papouškem na rameňu, byla to úplně běžná, pohodová směna. Dojeli jsme do konečné stanice v Budějovicích a nic nenaznačovalo tomu, že se může stát ještě něco výjimečného. A přece...



Vlak zastavil, cestující vystoupili a já procházel své čtyři prázdné vozy, abych zjistil, zda je souprava opravdu prázdná, a zda někdo něco nezapomněl. Tři vozy v pohodě, ale ve čtvrtém mě zaujal červený kus látky, zavěšený na háčku mezi policemi v kupé. Zase skauti, napadlo mě. Skautských šátků jsem už našel několik. Hnědý, modrý... Díky tomu vím, že jejich barvy mají svůj význam... Ale červený jsem ještě neviděl. Ty jsme nosili kdysi jako pionýři. Přišel jsem blíž, vzal látku do ruky a zůstal překvapeně stát. Na háčku nevisel pionýrský šátek, ale dámské červené

kalhotky. Takové ty, které vypadají jako malý trojúhelníček látky s provázkem. V duchu mě rozesmála myšlenka na to, jak je tam mohla cestující zapomenout.

Svěřil jsem se s nálezem vlakvedoucímu a ten mi zkušeným hlasem poradil: „Odevzdej je co nejrychleji nebo je zapomeněš v kapse a doma to už nevysvětlíš.“

Sepsal jsem tedy „hlášenku“ a zavolal na centrální evidenci nálezů, abych kalhotky zaregistroval. Ozval se automat, který varoval, že hovor může být nahráván, a vzápětí příjemný ženský hlas.

Bylo mi jasné, že moje oznámení bude vypadat podezřele, tak jsem začal opatrněji:

„Dobrý den, tady je průvodčí vlaku 635, Olda Jahoda. Rád bych ohlásil nález, ale předem vás musím upozornit, že si nedělám legraci, a že cokoli řeknu, myslím vážně.“

„Nemějte strach, lidé ztrácejí různé věci, jsme tu zvyklí na ledacos.“

„Tak si pište – R 635, ve stanici České Budějovice odevzdávám nález – červené dámské kalhotky.“

Ozval se tichý smích.

„Tak to slyším opravdu poprvé!“

„Jsou nepoužité, a veliké asi jako dlaň.“

„Jak jste na to přišel?“ ptala se slečna

na druhém konci hovoru.

„No, je na nich ještě cenovka.“

To už v záchvatu smíchu slečna pouze dodala: „Tak to tam psát nebudeme a dáme tomu číslo 16 05 398.“

Číslo jsem si poznamenal a šel nález odevzdat do pokladny. Tam to bylo podobné...

Pokud vám tedy příslušná součást erotického šatníku schází, věřte, že stále leží mezi nálezy. Neznám totiž jedinou ženu, která by měla tolik odvahy, aby vzala telefon a vyslovila do něj větu: „Ztratila jsem v rychlíku sexy kalhotky. Nenašly se náhodou?“

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Státu se nechce do opravy sesuvem poničené trati u D8, kraj na ní trvá

O tom, jestli znovu vyjedou vlaky na trať přes České středohoří v úseku Lovosice–Úpořiny, bude zřejmě rozhodovat vláda. Vlaky tudy nejedou od června 2013, kdy došlo k sesuvu půdy a zemina se tehdy sesypala na rozestavenou dálnici D8 a poničila i několik set metrů kolejí. Ústecký kraj na jejím znovuzprovoznění stále trvá. „Absolvovali jsme jednání na ministerstvu dopravy. Sdělili nám, že studie předpokládá náklady na obnovu trati okolo 800 milionů korun, což je podle nich ekonomicky nevhodné. My opravu chceme a trváme na tom, aby trať byla uvedena do původního provozu, protože z regionálních tratí byla právě tato nejvíce vytižena. Vláda rozhodne, zda bude, nebo nebude opravu financovat,“ sdělil hejtman Oldřich Bubeníček (KSČM). V roce 2015 vznikla petice, obnovu trati v ní žádaly přes dva tisíce lidí a ministr dopravy Dan Ťok s ní tenkrát souhlasil. MF Dnes 12. 2. 2018

Tunely Ejovice se prodraží, cena už překročila pět miliard

Úsek koridoru Rokycany – Plzeň včetně tunelů Ejovice nebude pro stát taková láce, jak se zdálo při otevření cenových nabídek v tendru. SŽDC se zhotovitelem, kterým je společnost Metrostav, uzavřela už 13 smluvních dodatků. Aktuální smluvní cena stavby tak činí 5,113 miliardy korun, když vypsoutěžená cena byla 3,97 miliardy. „Celkové navýšení ceny bude známo až na konci stavby po projednání všech vznesených nároků zhotovitele,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Dosavadní navýšení zhruba o 1,1 miliardy je přitom už téměř na limitu, který určoval zákon o veřejných zakázkách v době uzavření smlouvy. „Veškeré požadavky zákona o veřejných zakázkách jsou a budou dodrženy,“ doplnil Illiaš. Podle SŽDC je vyšší cena dána především geologií stavby. Protáhl se i archeologický průzkum. SŽDC navíc v lednu vypsala nové výběrové řízení na osvětlení tunelů, které původně bylo součástí zakázky na celou stavbu. Deníky 13. 2. 2018

České dráhy lákají zákazníky: Pronajměte si vlak. Nejdražší je pára

ČD chtějí výrazně rozšířit byznys pronajímání vlaků firmám a soukromým osobám. Na tiskové konferenci v Praze představily svou nabídku i s příklady cen. „Nabízíme sestavení vlaku podle přání zákazníka a jízdy po vybraných trasách,“ uvedl obchodní ředitel ČD Jiří Jeřeta. ČD rozlišují dva druhy služby: výjezdní vlaky a zvláštní vlaky. V případě výjezdního vlaku si zákazník pronajme jen část kapacity (případně celý vagon) na pravidelném vlaku, zvláštní vlak pak znamená vypravení soupravy na míru. Na výběr jsou historická i současná vozidla. V nabídce jsou i konferenční vozy, případně catering společnosti JLV. V případě firem mluví například o výjezdních zasedáních dozorčích rad nebo firemních večírcích. Zvláštních vlaků ČD využila několikrát například Škoda Auto. Předloni na Vánoce si například objednala Stříbrný šíp. Soukromníci si zase mohou objednat svatbu nebo oslavu narození ve vlaku. zodopravy.cz, aktualne.cz 15. 2. 2018

NABÍDKA PRO SENIORY

Chorvatsko – Drvenik

Hotely: Zagreb, Plaža, Aroma Botanika 2-4 lůžkové pokoje a apartmány

16. 9.–25. 9. 2018 autobusem 10 dní s polopenzí

Cena 5 200 Kč dospělí, dítě 3–12 let 4 100 Kč (ceny jsou dotované pro zaměstnance a důchodce skupiny ČD, Cargo a SŽDC)

Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí s polopenzí, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel.: 972 243 052 pí. Fagulová.



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



Objevujte Evropu i na jaře

s jízdenkou Interrail **PROMO**

Ušetříte 15 % za všechny typy jízdenek
Interrail Global pas a vybrané jízdenky
Interrail One Country pas.

www.cd.cz/interrail
Nabídka platí od 1. do 31. 3. 2018.

 **České dráhy**
Národní dopravce

 **Interrail**



3. března 2018

Historickým vlakem na výstavu For Model

Na olomouckém výstavišti se od 2. do 4. března koná výstava modelů, hraček a sběratelských předmětů s názvem For Model 2018. Kromě vláčeků, letadel, vrtulníků, dronů nebo aut na dálkové ovládnání patří k atraktivním výstavám také pojezdňá šlapadla nebo třeba letecké trenažery. Letošní novinkou je Playzone, včetně unikátního tanku Praga AH-IV-R z roku 1938. V sobotu 3. března se k výstavišti můžete svést historickým vlakem, který potáhne nejstarší provozu-schopná parní lokomotiva u nás – Kocúr z roku 1898. Nostalgický vlak odjíždí z olomouckého hlavního nádraží v 9:30, 11:30 a 13:30 h a pojedje přes zastávky Olomouc-Nová Ulice a Olomouc město do Řepčína a zpět. Více informací o vlaku najdete na www.cd.cz/nostalgie.

Nejblíže železniční zastávka/stanice: Olomouc hl. n./Olomouc-Nová Ulice/Olomouc město/Olomouc-Řepčín



16. a 17. března 2018

Na Euroregion Tour do Jablonce nad Nisou

I letos proběhne veletrh cestovního ruchu Euroregion Tour. Nespočet cestovních a dopravních kanceláří, regionů, památek, lázní a center volnočasových aktivit nabídne od 16. do 17. března na jabloneckém výstavišti Eurocentrum zajímavé tipy na výlety nebo dovolenou. Chybět nebudou ani prezentace turistických centrál sousedních států. Návštěvníci se mohou těšit také na bohatý kulturní program nebo třeba ochutnávky regionálních produktů. Podrobnosti najdete na www.euroregiontour.cz.

Nejblíže železniční zastávka/stanice: Jablonec n. N. centrum/Jablonec nad Nisou



16. března až 2. dubna 2018

Květinová výstava na zámku v Litomyšli

U příležitosti 450. výročí položení základního kamene pořádají na litomyšlském zámku od 16. března do 2. dubna květinovou výstavu s názvem Renaissance v Litomyšli. Sály v přízemí budou zdobit pestrá aranžmá a floristické objekty s cílem navodit atmosféru doby, kdy šlechtické sídlo sloužilo jako reprezentační palác nejvyššího kancléře a stavitele zámku Vratislava z Pernštejna. Návštěvníci mohou absolvovat komentovanou prohlídku výstavy s výkladem o denním provozu zámku v 16. a v první polovině 17. století. Více na www.zamek-litomysl.cz.

Nejblíže železniční stanice: Litomyšl



15. března až 2. prosince 2018

Nenechte si ujet unikátní Legiovlak

Od poloviny března bude opět křížovat republiku věrná replika legionářského vlaku z let 1918–1920, který sloužil jako pojezdňá kasárna při válečných operacích československých legií na Transsibiřské magistrále v Rusku. Součástí Legiovlaku jsou informační panely a exponáty, které seznamují se životem a bojem čs. legií. A kam letos Legiovlak zavítá? V březnu bude vystaven na nádražích ve Stříbře (15. až 18. března), v Tachově (20. až 25. března) a v Mariánských Lázních (27. března až 1. dubna). Celou trasu Legiovlaku najdete na www.legiovlak.cz.

Nejblíže železniční stanice: Stříbro, Tachov, Mariánské Lázně ad.

Foto: Petr Tyšar, Eurocentrum Jablonec n. N., archiv ČS obce legionářské, archiv NPÚ

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:** 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 ZAJIŠTŮJÍ: 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