Železničář

1. DUBNA 2016 | CENA 15 KČ

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY

7

ROČNÍK XXIII

zeleznicar.cd.cz | www.cd.cz/facebook

Z OBSAHU

6–7 ROZHOVOR

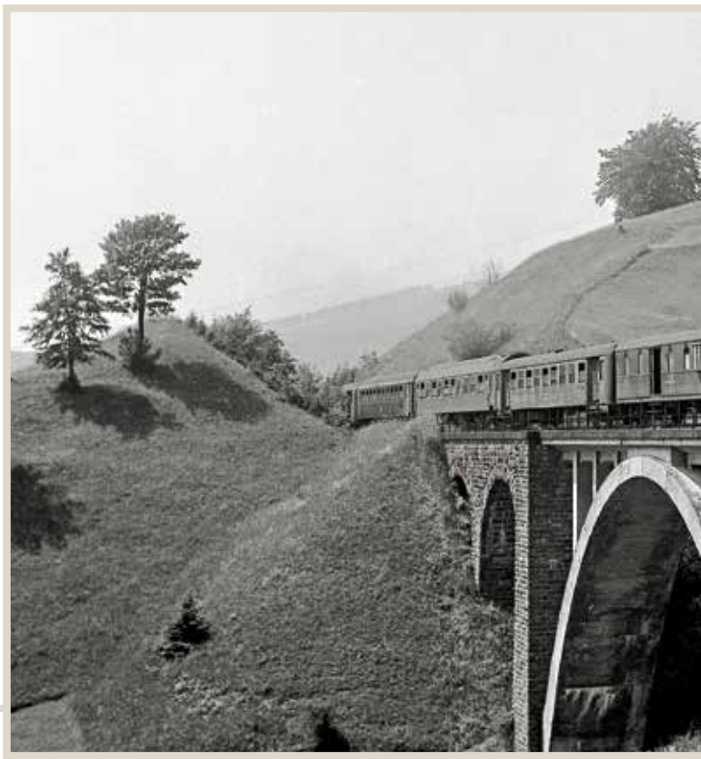
Roman Štěrba, člen představenstva ČD, hovořil s redakcí Železničáře o postavení Českých drah v rámci Evropy i o strategii podniku.

8–9 ZPRAVODAJSTVÍ

Půjčovny kol ČD připravily s nadcházející turistickou sezonou další novinku – zájemci si budou moci vypůjčit elektrokola ve více stanicích.

10 PROVOZ A TECHNIKA

Dnes jezdí výhradně v barvách ČD Cargo, před necelým desetiletím ale pravidelně vypomáhaly i v osobní dopravě. **Lokomotivy řady 731** vznikly na konci 80. let jako zdokonalení předchozí série 730.



11–14 TÉMA

Díky charakteristickým čelním oknům **Brejlovce** pozná snad každý. Oblíbené stroje se rozjely po kolejích nejen v Česku, ale i na sousedním Slovensku. A právě za nimi se vydáme.

16–17 RECENZE

V další recenzi železničních modelů se zaměříme na třídílnou motorovou jednotku **M 494.0** typu Köln ve velikosti TT, kterou představila firma Kres v několika provedeních, včetně verze ČSD s katalogovým číslem 1 379.

18–19 CESTOPIS

Rychlíky zdejší končiny brázdí každou hodinu, točí se jedním obloukem za druhým a krajina, jako by z obrázku vypadla. Pojďte se seznámit s drsným krajem **České Sibiře**.

20–21 HISTORIE

Jaké je naše nejfotografovanější nádraží na pohlednicích? Tímto objektem je současné **plzeňské hlavní nádraží**.

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Václav Rubeš | **VEDOUCÍ ODDĚLENÍ:** Zdeněk Ston | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Milan Matoušek | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, 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 ZAJIŠŤUJE: České dráhy, a.s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

TITULNÍ FOTO: VÁCLAV RUBEŠ *Motorový vůz 840.008 mezi stanicemi Raspenava a Frýdlant v Čechách.*

České dráhy Národní dopravce | Cargo | Informační Systémy Člen Skupiny ČD | ČD-Telematika | Travel Člen Skupiny ČD | DVI Člen Skupiny ČD | DPOV Člen Skupiny ČD | VUZ

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI

Snímek zachycující příchod jara na kolejích nám poslal mladý fotograf **Jan Kůhr** ze Slatiňan.

UPOZORŇUJEME

VOLBA ČLENA DOZORČÍ RADY ČD SE USKUTEČNÍ V DUBNU

Představenstvo Českých drah rozhodlo na svém jednání 15. března tohoto roku o termínu konání volby člena Dozorčí rady Českých drah, voleného zaměstnanci Českých drah. Volba nového člena se uskuteční ve dnech 25. až 28. dubna 2016. Volební řád najdou zaměstnanci Českých drah v databázi předpisů IS NORMIS v kategorii řídicí dokumenty. **(RED)**

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

termín vydání tohoto čísla Železničáře se shoduje s jediným dnem v roce, kdy je malý žertík společensky omluvitelný. Nebudu proto zastírat, že mě na malou chviličku napadlo zakomponovat nějakým ten aprílový šprým i do těchto řádků, ale racionalita přeci jen zvítězila. Nejen proto, že ne každý by mohl snahu o vtip pochopit, ale zejména kvůli důležitosti některých informací.

Nejzásadnější aktualitou na úseku techniky a majetku je klíčový posun v otázce opravy Pendolina poškozeného loňským střetem na přejezdu ve Studénce. Po několikaměsíčním vyjednávání, kdy jsme s péčí řádného hospodáře hledali nejefektivnější variantu opravy, jsme v poslední březnový den podepsali smlouvu. Dva vozy jednotky 680.003 (hlavový a první vložený) budou opraveny přímo výrobcem Pendolina, společností Alstom v Itálii.

Připomeňme, že mezi tragickou událostí a podpisem smlouvy proběhlo několik nezbytných kroků, bez kterých by se „znovuzrození“ Pendolina neobešlo. Přestože již necelý týden po nehodě si rozsah škod prohlédli zástupci výrobce, cenová nabídka byla národnímu dopravci předložena až 10. listopadu 2015. Na začátku prosince byla oprava schválena představenstvem Českých drah a následně Dozorčí radou ČD, což umožnilo odstartovat jednání s opravcem. To probíhalo v pěti kolech a hlavním cílem bylo dosáhnout dohody tak, aby výsledek v maximální možné míře vyhovoval požadavkům a směrnicím Českých drah.

Zároveň se uskutečnila oprava pěti méně poškozených vozů jednotky, která skončila 23. ledna letošního roku. Bylo nezbytně nutné zprovoznit alespoň část Pendolina, neboť v plánech vyvazovacích oprav zbývajících jednotek dlouhodobě odstavené Pendolino citelně chybělo. Poprvé v historii proto došlo k rozpojení jinak nedělitelných souprav a vozy, na nichž byla prováděna pravidelná údržba, nahradily ty z neúplné jednotky 680.003. Oprava zbývajících vozů nebude jednoduchá, protože tento typ Pendolina již není ve výrobě a Alstom proto musí řadu technických zařízení pro novou výrobu znovu zajistit. Předpokládané dokončení opravy předmětných dvou vozů a znovuzprovoznění celé jednotky je proto plánováno na přelom let 2017/2018.

S Pendoliny souvisí i další novinka, která už do médií pronikla. V příštím roce čeká všech sedm jednotek revitalizace, která se dotkne primárně jejich interiéru. Po více než deseti letech provozu si zaslouží určitý facelift, jehož hlavním motivem bude omlazení a zvýšení pohodlí a služeb na palubě. Určitou „ochutnávkou“ může být i čistič bot, instalovaný v jednom z nich, o kterém jste se mohli dočíst v minulém čísle Železničáře.

Vedle vozidel nezapomínáme ani na náš nemovitý majetek a snažíme se, aby i budovy v majetku Českých drah postupně měnily svou tvář k lepšímu. Důkazem budiž například rekonstrukce výpravní budovy v Turnově, jejíž zásadní etapa byla nedávno dokončena, a nádraží nyní poskytuje moderní prostory pro odbavení cestujících a navazující komerční prostory pro poskytování doplňkových služeb.

František Bureš
člen představenstva ČD zodpovědný za techniku, servis a majetek

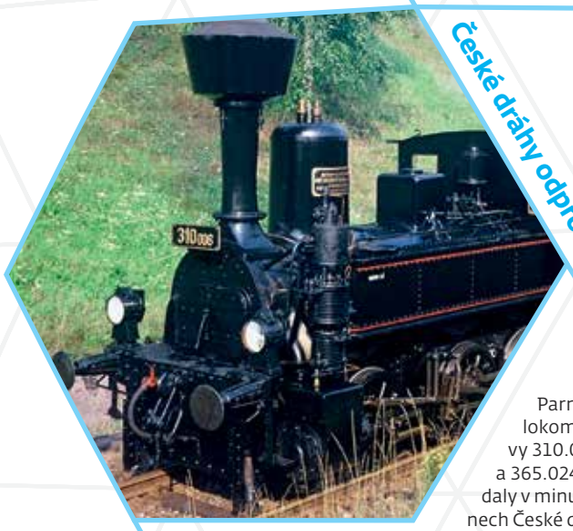
Do Plas přijel na zahájení výstavy zvláštní vlak

Nová expozice historie stavitelství je od soboty 12. března zpřístupněna v Národním technickém muzeu (NTM) v bývalém klášteře v Plasích. Ze stanice Plzeň Jižní předměstí sem České dráhy vypravily zvláštní vlak, který přivezl i ředitele NTM Karla Ksandra. Vlak táhla parní lokomotiva 475.111 spolku Iron Monument Club Plzeň. Atrakcí se stal i salonní vůz Ferdinanda d'Este ze sbírek NTM z roku 1908. Hosté na nádraží v Plasích obdivovali osobní vozy ze sbírek muzea ČD v Lužné u Rakovníka. **(MP)**

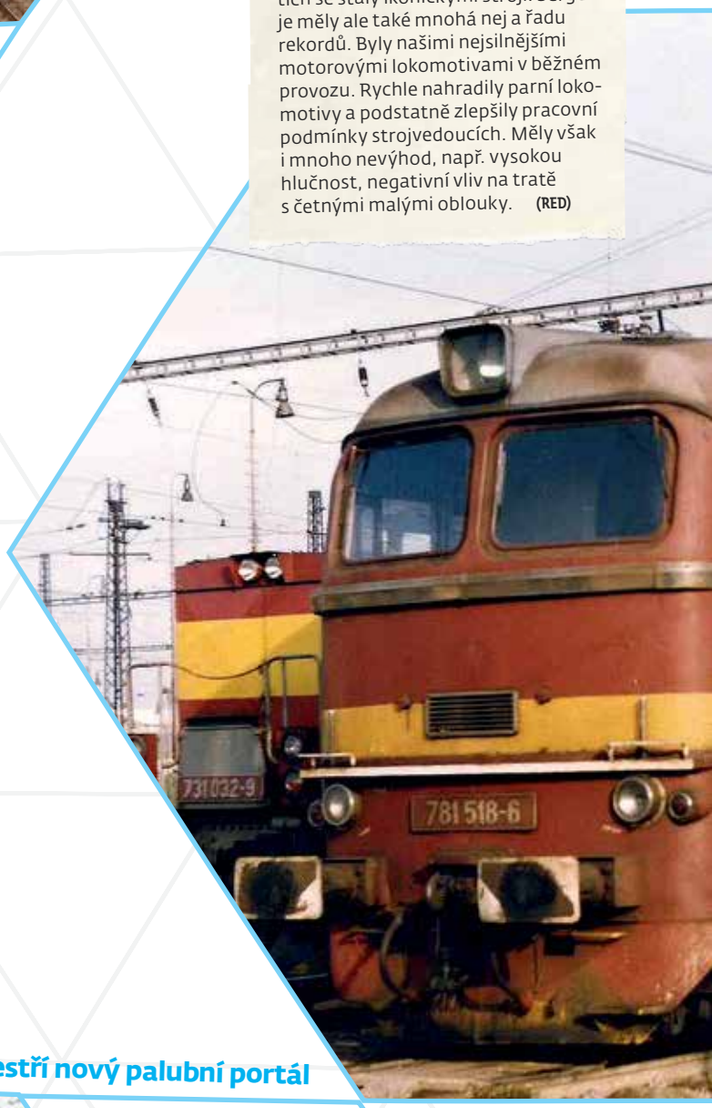
Před půl stoletím dorazily první Sergeje

Před 50 lety převzaly bývalé Československé státní dráhy první ruské dieselové lokomotivy, kterým se začalo říkat Sergej. První stroj ČSD převzaly 18. března 1966 ve Zvolenu. V dalších letech Sověti do bývalého Československa dodali celkem 601 těchto mohutných mašin, z toho 599 jich používaly právě ČSD. Ačkoli Sergeje, řada T 679.1 nebo T 679.5 a později 781, nebyly kdysi příliš populární, v posledních dvou desetiletích se staly ikonickými stroji. Sergeje měly ale také mnohá nej a řadu rekordů. Byly našimi nejsilnějšími motorovými lokomotivami v běžném provozu. Rychle nahradily parní lokomotivy a podstatně zlepšily pracovní podmínky strojvedoucích. Měly však i mnoho nevýhod, např. vysokou hlučnost, negativní vliv na tratě s četnými malými oblouky. **(RED)**

České dráhy odprodaly dvě parní lokomotivy



Parní lokomotivy 310.006 a 365.024 odprodaly v minulých týdnech České dráhy Společnosti Železniční výtopna Jaroměř, která provozuje muzeum v bývalé výtopně. Díky tomu by se oba historické stroje mělo podařit časem zprovoznit. Výtopna od ČD zakoupila i soupravy osobních a nákladních vozů, které se v Jaroměři používají k vedení oblíbených muzejních vlaků. O tato vozidla se spolek SŽVJ dlouhodobě stará. **(MN)**



Jízdu Pendolinem zpestří nový palubní portál

České dráhy nedávno představily nový palubní portál, který v březnu začal fungovat ve vlacích SuperCity Pendolino. Grafika, rozlišení a ovládání výrobce přizpůsobil chytrým telefonům a tabletům. Kromě nové moderní grafiky nebo vylepšení ovládání pomocí dotykové obrazovky cestující ocení plně responzivní webdesign, jež zaručí, že se zobrazení stránky optimalizuje pro mobilní zařízení uživatele. **(RED)**

Cestujte on-line v railjetu

České dráhy rozšiřují službu ČD Wi-Fi i na další spoje. Do konce dubna budou cestující národního dopravce moci využít bezplatné připojení k internetu prostřednictvím wi-fi i ve všech sedmi jednotkách ČD railjet. Nezbytnou technologii včetně routerů technici do jednotlivých vagonů instalují právě v těchto dnech tak, aby do konce dubna byly vagony všech souprav plně funkční. **(RED)**

Teror v Bruselu zasáhl i CER

Útoky teroristů v Bruselu, které v úterý 22. března otřásly Belgií, se dotkly i Společenství evropských železničních společností (CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies). Jednou z obětí se stala devětadvacetiletá zaměstnankyně Aline Bastin, která pracovala na oddělení komunikace CER. Mladá žena zahynula při výbuchu ve stanici metra Maelbeek. Tragédie hluboce zasáhla i generálního ředitele ČD Pavla Krtka, který je členem vedení CER. **(RUB)**

V létě pojedou lůžkové vozy do Splitu

I letos budou letní turistickou sezonu vypravovat České dráhy přímé lůžkové vozy z Prahy do chorvatského Splitu a do černohorského Baru na jaderském pobřeží. Vozy pojedou od poloviny června do konce srpna 2x týdně. Rezervační období pro letní sezonu začne u vagonu do Splitu 1. dubna, v případě Baru už začalo. Na trati Praha – Split pojede jeden z klimatizovaných lůžkových vozů ČD. Více najdete na www.cd.cz. **(PEŠŤ)**

FOTO: ČD, VÝTOPNA JAROMĚŘ, MIROSLAV PETR, CER

České dráhy mají v rámci Evropy pevné postavení

Obstát na liberalizovaném trhu s férovými podmínkami podnikání, být pro cestující dopravcem první volby, lépe plánovat dopravní procesy a komplexní obslužnost regionů. To jsou některé z bodů strategického plánu národního dopravce. Nejen o vnitrostátních aktivitách, ale i o postavení Českých drah v rámci Evropy a o informačních technologiích jsme hovořili se členem představenstva Českých drah Romanem Štěrbou.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Na železnici se hodně mluví o připravované strategii skupiny České dráhy do roku 2020. Jaké jsou základní cíle této strategie?
Od pololetí loňského roku se dělá revize a tvorba strategie 2020 skupiny České dráhy. Předchozí dokument z podzimu 2014 se nové představenstvo společnosti rozhodlo revidovat a zaktualizovat. Nejdříve jsme zpracovali strategie hlavních činností, poté komplexní strategii ČD a nakonec se propojí s jednotlivými strategiemi dceřiných společností. Je nutné, abychom obstáli v konkurenci na liberalizovaném přepravním trhu. Základem je šest strategických projektů – lepší plánování dopravních procesů, optimalizace nákladů ve vybraných procesech, komplexní obslužnost regionů, rozvoj služeb pro cestující, rozvoj zaměstnanců v klíčových procesech a opravárenství. Cílem je udržení podílu drah na přepravním trhu, růst tržeb a zvýšení hodnoty provozního zisku ve střednědobém výhledu. Představenstvo ČD deklarovalo vizi být jedním z důležitých zaměstnavatelů a síťovým dopravcem první volby na liberalizovaném trhu veřejné dopravy a doprovodných služeb. Chceme být i ziskovou společností řízenou podle mezinárodních principů „corporate governance“, což je rozdělení práv, odpovědností a povinností mezi managementem a akcionářem.

Jakou roli mají ve strategických plánech zaměstnanci?
Bez kvalitních, dobře proškolených a loajálních zaměstnanců zůstanou strategické plány jen na papíru. Máme ambici stát se atraktivním zaměstnavatelem, což z meziválečné minulosti bývalých Československých státních drah stále ještě zůstává v povědomí lidí. Naším cílem je vytvářet hodnotné pracovní příležitosti, účinně se zabývat kvalitou a systémem bezpečnosti práce zaměstnanců, zejména s ohledem na jejich odbornou přípravu, licencování a osvědčování a také oprášit kariérní postup zaměstnanců.

Chystá se něco nového na poli informačních a komunikačních technologií v rámci skupiny ČD?
Klíčovou oblastí pro informatiku zůstává i nadále podpora a rozvoj osobní dopravy. Klademe důraz na vzrůstající podíl prodeje jízdních dokladů přes on-line kanály a maximální zjednodušení nákupu. V rámci e-Shopu je dále rozvíjen věrnostní program pro podporu zákazníků využívající tento typ odbavení. Věrnostní body lze sbírat nejen v e-Shopu ČD, ale i v aplikaci Můj vlak. Mobilní aplikace Můj vlak pro platformy Android a iOS se rozšířila o další užitečné funkce. Nasazení aplikace zajistilo významné zlepšení informovanosti a odbavení cestujících. Kromě vlastní funkcionality byla aplikace opakovaně velmi pozitivně oceněna odbornou veřejností. V dalších obdobích lze předpokládat rozšíření aplikace Můj vlak i na platformu Windows Phone/ Windows 10.

Dostává se nová technika k zaměstnancům v provozu?
V oblasti moderního vybavení vlakových čet a revizorů jsou nasazeny a využívány chytré mobilními telefony. Na nich instalované aplikace slouží ke zvýšení informovanosti cestujících převážně v případech výluk SŽDC a z nich pramenících zpoždění. Jde o aplikace Můj vlak, služební e-mail, mobilní web ČD, mapy.cz či rady první pomoci.

> Naším cílem je udržení podílu drah na přepravním trhu, růst tržeb a zvýšení hodnoty provozního zisku. Chceme být jedním z důležitých zaměstnavatelů a dopravcem první volby na liberalizovaném trhu veřejné dopravy.

Posilují České dráhy jednotné řízení informatiky v rámci společností skupiny národního dopravce?
Jednoznačně ano. V oblasti jednotného řízení informačních technologií ve Skupině ČD jsme loni schválili závazné dokumenty vymezující takzvané IT Governance (způsob řízení a rozdělení kompetencí v oblasti informačních technologií – pozn. red.) a strategie informačních a komunikačních technologií do roku 2020, včetně pravidel pro řízení společných projektů informačních technologií v celé skupině. Ta jsou zaměřena na ochranu investic a společně sdílenou licenční politiku.

Jaký dopad na informatiku Českých drah má legislativa Evropské unie?
V oblasti řízení provozu jsme loni pokračovali v zavádění technologií podle Technických specifikací inter-

ROMAN ŠTĚRBA

V roce 1990 absolvoval SOU železniční v Praze s praxí elektromechanika v bývalém Lokomotivním depu ČSD Praha-střed. V letech 1990 až 1994 studoval provoz a ekonomiku železnic na VŠDS v Žilině. Během studia autorizoval jako výpravčí u bývalého Oblastního ředitelství Praha. Po rozdělení Československa studium dokončil na Fakultě dopravní ČVUT, kde od roku 1995 externě přednáší. V letech 1995 až 1998 pracoval v ROPIDu. Absolvoval studijní a vědecko-výzkumné pobyty na TU Dresden, Polytechnice Barcelona a College of Europe v Bruggách. Na GŘ ČD působí od roku 1998 v úseku náměstka generálního ředitele pro ekonomiku. Zastupuje podnik v mezinárodních organizacích CER, EUROFIMA, FISAIC, OSŽD a UIC. Od 10. listopadu 2014 je členem představenstva Českých drah.

operability nákladní a osobní dopravy. Tato legislativa Evropské unie vyžaduje změny v našich systémech pro řízení provozu dráhy primárně v dispečerském systému – konkrétně jde o aplikaci DISOD. V systémech pro tvorbu jízdních řádů a oběhů se jedná o aplikaci KASO. Tyto změny se očekávají i v letech 2016 až 2018 ve spolupráci s manažerem infrastruktury SŽDC.

Můžete objasnit úlohu Společenství evropských železnic, jejímiž jsou České dráhy členem?

Společenství evropských železnic (CER) je lobbistická organizace evropských železnic, která formuluje názorová stanoviska vůči legislativním návrhům Evropské komise. Společenství CER se dlouho soustředilo na železniční dopravu, konkrétně na otevření trhu pro přeshraniční dopravu, provozní propojitelnost mezi členskými státy a na závazky veřejné služby a oddělení infrastruktury od dopravců. České dráhy mají v rámci euroasijského železničního společenství nadstandardní postavení, aktivně pracují nejen ve Společenství evropských železnic, ale i v Mezinárodní železniční unii (UIC) nebo Organizaci pro spolupráci železnic (OSŽD). Nezanedbatelná je i účast v organizaci EUROFIMA, což je jakási železniční „kampelička“ pro financování obnovy kolejových vozidel za výhodných úrokových podmínek.

Na co se nyní zaměří pozornost Evropské komise?

Po více než dvaceti letech se soustředí na harmonizaci podmínek podnikání v silniční a železniční dopravě včetně poplatků za dopravní cestu. Jednostranné dopady další a další regulace bruselské byrokracie do nákladů železniční dopravy ji totiž z pohledu ceny za přepravu vytěsňují z trhu. Po schválení v pořadí již čtvrtého železničního balíčku by EK měla konečně přijít s dlouho očekávaným takzvaným silničním balíčkem. I ten se bude dotýkat železnice, neboť by měl obsahovat právě i principy výkonového zpoplatnění silniční dopravy a měl by směřovat k harmonizaci úhrad nákladů infrastruktury mezi silnicí a železnicí a tím přispět k přerozdělení přepravních výkonů ve prospěch ekologického druhu dopravy, tedy železnice. Komise při schválení direktivy Eurovignette, což je elektronická platba mýtného prozatím v zemích Beneluxu, slíbila, že bude prosazovat princip spravedlivější struktury ceny za přepravu. Právě zde by měl zákazník zaplatit i náklady na infrastrukturu a externí náklady, což je znečišťování ovzduší emisemi, nehodovost nebo takzvané kongesce, neboli kolony a neprůjezdné silnice.

ČDBike

Elektrokola letos nabízí více půjčoven

Půjčovny kol Českých drah připravily s nadcházející sezonou další novinku – zájemci si budou moci vypůjčit elektrokola ve více stanicích. Ceny za tuto službu začínají na částce 250 korun. Stroje na jedno dobití vydrží až devadesát kilometrů jízdy.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Půjčovny kol ČD jsou mezi lidmi velmi oblíbené, vždyť jen za minulý rok takto využili 5 540 bicyklů. A České dráhy se poptávce přizpůsobily. „Pro příznivce cykloturistiky nabízíme v rámci služby ČD Bike hned několik druhů kvalitních kol od trekových, přes krosová a horská až ke zmíněným elektrokolům poháněným dobíjecí baterií," řekl člen představenstva ČD Michal Štěpán. Sezona začala s aprílem, tedy v pátek 1. dubna.

Počet míst, kde si mohou lidé vyzvednout elektrokolo, se od letošní sezony zvyšuje. Oproti minulému roku, kdy si bylo možné vypůjčit bicykl na baterii v několika stanicích Karlovarského kraje, se nabídka rozšířila do dalších měst v celé republice. Dopravce nyní nabízí zapůjčení běžných bicyklů na bezmála stovce nádraží, elekrokola pak v jedenácti z nich.

Makej, bude energie

Elektrokolo šetřící především lidskou sílu je určeno hlavně staršímu spektru cyklistů, kteří se nemohou příliš fyzicky namáhat, ale na výjížďky do přírody nebo jen tak po městě nedají dopustit. Pochopitelně stejně dobře poslouží i těm, kteří si chtějí užít spíše pohodovou jízdu. Navíc si projížďku všichni mohou vychutnat opravdu dosyta, baterie v průměru vydrží od čtyřiceti do devadesáti kilometrů. Přirozeně záleží například na hmotnosti cyklisty, dopravních podmínkách a rovněž na stylu jízdy. Kdo šlape víc, dojede dál. V půjčovnách ČD také zájemcům poskytnou nabíječku. To se však předpokládá spíše u vícedenních výpůjček.

Standardně se kola na baterie nabíjejí přímo v půjčovnách, a zákazník se tak může opřít do pedálů s „plnou nádrží". Zapůjčení nabíječky je zdarma. V případě potřeby ale trvá plné nabití zhruba čtyři hodiny. Pro elektrokola jsou vhodné zpevněné cesty, cyklostezky nebo silnice. Nezpevněné povrchy vyloženě nesnáší.

Za dvě stě padesát korun na den

Půjčovné elektrokola činí zhruba dvě stě padesát korun na den, což je zhruba dvojnásobek půjčovného za běžné kolo. Vždy je u sebe nutné mít občanku či pas a druhý osobní průkaz. Personál výletníky vyzve i k podpisu nájemní smlouvy a zaplacení zálohy u elektrokola, která činí 2 500 Kč v hotovosti. Peníze dostanou zpět po vrácení kola v kterékoli stanici, kde lze kolo odevzdat, a pochopitelně i v té, kde si ho zapůjčili. V každé z celkem šestadevadesáti provozoven jsou připraveny i cyklistické helmy. Elektrokola mají v nabídce na nádražích v Domažlicích, Karlových Varech dolním nádraží, Mariánských Lázních, Chebu, Ostravě hl. n., Děčíně hl. n., Kolíně, Praze-Smíchově, v Olomouci hl. n., Třeboni a Třeboni lázně. Všem zákazníkům, kteří by si rádi jízdu vyzkoušeli, doporučujeme bicykl dopředu rezervovat.

ČD připravily nabídku i pro cyklisty s vlastním strojem. Vstříc jim například dopravce vychází výpravou cyklovlaků. Ty výletníky odvezou na turisticky atraktivní místa. Mimo to mají spoje zvýšenou kapacitu přepravy kol. Připomenout můžeme sobotní vlaky z Prahy na Kokořínsko (od 30. dubna) nebo víkendový Expres Pálava-Podyjí (od 25. března) brázdící tratě Mikulovska, Znojemska a příhraničí Rakouska. Za návštěvu stojí i vojenský prostor Libavá, který své brány otevře jen 1. května. Do místa České dráhy vyšlou vlak s kapacitou 108 kol. Veškeré informace najdete na www.cd.cd/cdbike. Sezona končí 31. října 2016.

TIP NA VÝLET

Mezi vyznavači cykloturistiky je velmi oblíbená Labská stezka. Na kole se tak můžete vydat podél tuzemského veletoku po trase, která je dlouhá zhruba 350 kilometrů a spojuje Vrchlabí s Hřenskem. Sto čtyřicet kilometrů z ní je pak vedeno krásnou přírodou po zpevněném povrchu. Do leckterých nádraží, která leží v blízkosti stezky, se dostanete i vlakem. Mapu a další tipy najdete na www.labskastezka.cz a v mobilní mapové aplikaci MAP4TRIP nebo na www.map4trip.cz.

Spoj pro nejmenší a cyklisty vyjel už do třetí sezony

AUTOR: VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: ČD

Esmeralda s veselými polepy opět vyjela na tratě ve středních Čechách. Tentokrát posílena o další vůz, takže souprava je již čtyřvozová. Poslední březnovou neděli vyrazil Cyklohráček letos poprvé a jel po tradiční trase z Prahy Masarykova nádraží do Slaného. Jezdit bude až do konce října a sedmkrát za sezonu se Cyklohráček mimořádně vydá až do železničního muzea ve Zlonicích.

Poprvé vyjel na jaře 2014 a zaznamenal velký úspěch. V následujícím roce byl kvůli zájmu cestujících posílen o jeden vůz a tato tendence pokračuje i letos. Řeč je o Cyklohráčku, výletním vlaku, který v první sezoně přepravil rekordních 10 809 cestujících a 1 169 jízdních kol. Vedle rodin s dětmi a milovníků cykloturistiky je ale zajímavý i pro řadu železničních fandů. Díky tomuto projektu byl totiž „vzkříšen" jediný předchůdce Regionovy, jednotka řady 812 přezdívaná Esmeralda podle svého zeleného nátěru.

Novinkou je vůz s balónky

O děti se i letos starají hrajvedoucí a každé vozidlo v soupravě má své speciální určení. První (vůz plný her) láká na možnost pozorovat práci strojvedoucího přes prosklenou stěnu nebo si zahrát Člověče, nezlob se! na připravených hracích plochách. V dalším (vůz plný kol) se přepravují bicykly a na cestu je možné si zapůjčit další stolní hry. Ty je možné

VUZ

Stříbrný šíp se v plné parádě vrací zpět

Společně se Slovenskou strelou patří k vrcholům předválečného umění československých železničních konstruktérů. Teď se unikátní historický motorový vůz Stříbrný šíp objevil znovu na českých kolejích. O jeho záchranu se zasadila dceřiná společnost Českých drah Výzkumný Ústav Železniční (VUZ). V úterý 15. března ho zástupci firmy pokřtili v nymburské továrně DPOV. Oprava vozu s označením M 260.001 přišla na třicet milionů korun.

MARTIN NAVRÁTIL | FOTO: ARCHIV ČD

Železniční klenot pokřtil středočeský hejtman Miloš Petera při nedávném kontrolním dnu. Vůz vyrobila továrna ČKD Praha v jediném kuse. Jeho prezentační jízdu z Prahy do Pardubic 14. března 1939 logicky zcela zastínily vážnější události spojené se zabráním Československa, většinu války prostál a i pak najezdil sotva pár desítek tisíc kilometrů. Nyní se jej díky Výzkumnému Ústavu Železničnímu, který vrak odkoupil od Českých drah, podařilo zachránit.

Vůz pokřtili šumivým vínem

Oficiálního představení Stříbrného šípu se zúčastnili členové představenstva ČD Ludvík Urban a Roman Štěrba a zástupci DPOV Přerov a VUZ včetně jeho šéfa Antonína Blažka. Podle Arnošta Kohla z firmy SKD, který je jakýmsi projektovým šéfem znovuzrozeného exponátu, se dosud nic takového v Česku potažmo v bývalém Československu nedělalo. Práce na opravě jsou těsně před dokončením. Po prohlídce provozního střediska oprav pokřtili aerodynamické čelo vozu šumivým vínem a stali se prvními, kteří si mohli střídmě luxusní, ale zároveň nadčasový interiér prohlédnout. Vůz nově označený 825.001 by měl být slavnostně představen veřejnosti počátkem května. ČD a VUZ ho chtějí využívat především ke komerčním jízdám, k dispozici ale bude i veřejnosti při občasných jízdách. Nezbytná však bude rezervace a zaplacení jízdného s povinnou rezervací.

Stříbrný šíp za svůj „první život“ najezdil sotva 50 tisíc kilometrů, roku 1953 byl vyřazen, postával v ŽOS Šumperk, pak v Ústí nad Orlicí, Praze-Libni, Lužné či v chomutovském depozitáři. Vůz M 260.001 dorazil do DPOV PSO Nymburk v březnu 2011 a vzhledem ke stavu veškerých pohonných a řídicích celků šlo prakticky o novostavbu. Vedle kmenových pracovníků DPOV se na celkové rekonstrukci podíleli zaměstnanci firmy FOTE, kompletní projekt elektrické části zajistila MSV elektronika Studénka a vzduchotechniku – pneumatické brzdy – společnost DAKO CZ. Pro ilustraci jen objem dat projektu činil přes 4 GB informací. Vůz má i nyní dva spalovací motory (tehdy ČKD výkonu po 169 kW), dnes TEDOP (2 x 242 kW) a mechanický přenos výkonu ZF s převodovkou Ecomat 5 HP 602 R (dříve systém Praga-Wilson).

si užít ve voze plném balónků, což je letošní novinka. Tam je připravena „balónková skluzavka“ a stavebnice pro ukrácení cesty. Poslední, čtvrtý (vůz plný hraček) nabízí možnost postavit si vlastní kolejiště a užít si i dalších hraček až do příjezdu do cílové destinace.

Kolem Okoře každý víkend

Tou je ve většině případů stanice Slaný, kam Cyklohráček zajíždí kolem známého hradu Okoř dvakrát denně během každého víkendu (sobota i neděle) a o svátcích. Z Prahy Masarykova nádraží odjíždí v 9:18 a 13:18, na zpáteční cestu se vydává v 11:16 a 17:16 ze Slaného. Cesta trvá cca hodinu a půl. Sedmkrát za sezonu bude trasa odpoledního páru prodloužena až do Zlonic (poprvé 23. dubna), kde je možné navštívit železniční muzeum.

Podobně jako loni je i v této sezoně připravena celá plejáda výhod pro cestující Cyklohráčku. Například celodenní vstup do místního aquaparku za zvýhodněnou cenu, slevu do místní cukrárny, 50% slevu do vlastivědného muzea a další. Ušetříte i na vstupném do zmiňovaného železničního muzea ve Zlonicích. Další podrobné informace včetně jízdních řádů a přehledu doprovodných programů v průběhu celé sezony Cyklohráčku najdete na webu www.cyklohracek.cz.

DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Přeprava RID

Přepravu nebezpečných věcí po železnici upravuje zejména Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí, tzv. RID. Aby železniční dopravci mohli nebezpečné věci v ČR dopravovat, musí při žádosti o vydání osvědčení dopravce doložit, že splňuje podmínky RID. V současné době je v ČR oprávněno k převozu nebezpečných věcí 22 tuzemských dopravců a 12 zahraničních.

Každý podnik, jehož činnosti zahrnují železniční přepravu nebezpečných věcí nebo s touto přepravou související operace balení, nakládky, plnění nebo vykládky nebezpečných věcí, musí jmenovat bezpečnostního poradce, odpovědného za možná rizika s ohledem na osoby, majetek a životní prostředí.

V ČR je ročně po železnici přepraveno několik milionů tun nebezpečných věcí a od roku 2012 mají rostoucí tendenci. Nejvíce přepravovanými nebezpečnými věcmi jsou hořlavé látky, kam spadají například paliva pro vznětové motory a zážehové motory a další ropné produkty.

Každý cisternový vůz musí splňovat příslušné normy včetně požadavků RID, což ověřuje Drážní úřad a vydává mu průkaz způsobilosti. Na bezpečnost přepravovaných nebezpečných věcí dohlíží formou kontrolní činnosti rovněž Drážní úřad formou státních dozorů a kontrol dle kapitoly 1.8 RID. **(DÚ)**

Špageta
i po čtvrtstoletí brázdí koleje

Dnes jezdí výhradně v dresu dceřiné společnosti ČD Cargo, před necelým desetiletím ale pravidelně vypomáhaly i v osobní dopravě. Lokomotivy řady 731 vznikly na konci 80. let jako zdokonalení předchozí série 730. Kromě dvou prototypů, dodaných v roce 1988, se na přelomu osmdesátých a devadesátých vyrobilo celkem 62 strojů.

MARTIN NAVRÁTIL | FOTO: AUTOR, TOMÁŠ KAŠPAŘÍK

Jejich posláním byla čistě nákladní doprava, hlavně vozby manipulačních vlaků, případně staniční posun, a představovaly další vývojový krok po Ponorkách řady 730 (původním označením T 457.0). V letech 1988–1992 opustilo brány závodu 62 lokomotiv řady 731, přezdívaných též Špageta, někde krajově i Favorit. Vyjma řady 714, jež je přestavbou, jde i o jednu z vůbec posledních konstrukcí libeňské ČKD Lokomotivka určenou výhradně pro domácí trh. Tehdy šlo o první stroje z ČKD vyrobené už s novým, nikoli Kryšpínovým označením (které by znělo T 457.1). Není to zrovna lichotivé konstatování, ale když nepočítáme rekonstrukce 753.7, jedná se o jedny z nejmladších motorových lokomotiv u ČD Cargo. Právě před čtvrtstoletím, roku 1991, výrobce dodal stroje první série 731.003 – 32.

Modernější než sedmsettřicítky

Kapotový stroj s věžovitou kabinou je modernějším pokračováním řady 730, ukrývá běžný naftový motor K 6 S 230 DR přímo spojený trakčním alternátorem TA 604A. V kratším představku vedle bloku přístrojů vzduchotlakové brzdy je i odporník elektrodynamické brzdy o výkonu 1 020 kW. Lokomotiva se ovládá elektronickým systémem řízení pro regulaci elektrického přenosu výkonu i EDB. Lokomotivy technici osadili zařízením impulzního pískování a možností manipulačního dojezdu na startovací baterii. Deformačními prvky za nárazníky na čelnících rámu uchránily při ťukancích nejednu Špagetu před zrušením. Z dvaašedesáti lokomotiv, které běžně disponují výkonem 600 kW, vyčnívají 731.062 a 031 s motorem silnějším o 200 kW. První z výroby, druhá úpravami po poškození. Významnou je ta vůbec první, 731.001, která je zároveň v pořadí 15 000. lokomotivou vyrobenou v ČKD Praha. A hlásá to i velký nápis na její kapotě. Oblibu mezi strojvedoucími získala řada 731 jak pro jednoduchost ovládání (a EDB), tak i pro prostorné a pohodlné stanoviště s dobrým výhledem z kabiny. Mašiny byly z výroby přiděleny do mnohých dep v Česku – Olomouc, Cheb, Nymburk, Brno-Maloměřice, Česká Třebová – a několik i na Slovensko, konkrétně Poprad-Tatry a Tisovec.

Objevují se výjimečně i v osobní dopravě

Jejich zavedení do provozu umožnilo – k nelibosti všech přátel železnice – postupně odstavit staré lokomotivy řad 720, 721, 725, 726. Stavěny byly do nákladních turnusů a na posun, výjimečně se používaly v osobní dopravě. Například olomoucký stroj pro zálohu v Hanušovicích jezdil do Šumperka na provozní ošetření na osobních vlacích. Jelikož Špagety nevlastní parogenerátor pro vytápění vlaků, osobní soupravu tvořily vozy 020 (Bix) s vlastním naftovým topením. Jiná situace nastala v Poličce, kde 731 mnoho let vozila v pracovní dny zesílenou soupravu tvořenou vozy 810 a 010 v trase Polička – Žďárec u Skutče, respektive Borová. Kutnohorský stroj rovněž v pracovní dny se dvěma až třemi Baafx vrčel v čele odpoledního vlaku Kutná Hora hl. n. – Zbraslavice a zpět. Některé stroje pro potřeby osobní dopravy získaly napěťový zdroj a zařízení pro ovládání dveří přípojných vozů řady 010 a odvozených. Tím jsme zároveň připomněli některá dávná působiště řady 731.

Dnes na ranžírech a s manipulačními vlaky

Strojovky v Poličce, Kutné Hoře stejně jako v Července sice už dávno osiřely, lokálky na Hané, na Kutnohorsku nebo Chebsku obsluhují Špagety i dnes, i když vládnou hlavně posunu v Kolíně a Nymburce, na Ostravsku, Brněnsku, Děčínsku a Ústecku, nově v České Třebové. Po odstavení většiny Ponorek, lokomotiv řady 730, převzaly jejich výkony právě stroje typu 731. V okolí Brna jsou známé použitím ve dvoučlenném řízení. Na Slovensku jsou v provozu u ZSSK Cargo ve Spišské Nové Vsi 731.033 až 38 a 51 – 55. Podle údajů z loňského roku je čtyřiatřicet Špaget ve stavu SOKV Ostrava a sedmnáct v SOKV Ústí nad Labem. Kapitolou z doby zcela nedávné je výjimečné nasazení řady 731 na přípřežích osobní dálkové dopravy za ledovkové kalamity v prosinci 2014.

Chcete-li se o provozu těchto tak trochu nenápadných strojů dozvědět více, navštivte weby vlaky.net, strojvedouciplzen.cz, klubfoticu.estranky.cz, draha.logout.cz, zelpage.cz či k-report.

OKULIARNIK aneb sága rodu Brejlovců na Slovensku

Brejlovec T 478.3198 v čele osobního vlaku 1602 na viaduktu poblíž Švermova 15. července 1975 ***Foto: Ondřej Řepka***

MARTIN HARÁK, RICHARD PLUNÁR

Vývoj petrochemie a hlavně polymérů zažil v šedesátých letech minulého století velkou revoluci. Hlavní předností plastů je oproti kovům nízká hmotnost, relativně vysoká pevnost a hlavně výborné modelovací možnosti. Ocelový plech totiž nesnese příliš složité tvarování, které se při sériové velkovýrobě realizuje hlavně válcováním nebo lisováním. Plasty se tak začaly uplatňovat i v železničním průmyslu, byť zprvu nesměle.

Plasty nejen v Laminátce

Každému správnému železničnímu fanouškovi určitě při slově plasty naskočí pojmenování Laminátka. Jde o elektrickou střídavou lokomotivu, která má celou vozidlovou skříň vyrobenou z plastů. Na železnici se mimo Laminátek objevily i další stroje, které byly alespoň částečně vyrobeny z tohoto materiálu. Byla to nejen Bardotka původní řady T 478.1, ale později i Brejlovec, označovaný kdysi řadou T 478.3. U Bardotek se plasty využily pouze u čel a střech kabin, Brejlovci již měly z plastů vyrobeny kompletně celé kabiny. Díky laminátu se tak konstruktérům podařilo dosáhnout nadčasového designu.

Kdo by je neznal. Charakteristická čelní okna decentně vsazená do vystupující horní části kabiny lemované precizně formovanou obrubou, zatímco spodní polovina ustupuje směrem dolů k hlavnímu rámu lokomotivy, a tím ještě více zvýrazňuje typické a nepřehlédnutelné „brýle“. Řeč je o motorové lokomotivě původní řady T 478.3, od roku 1988 označované jako řada 753. Oblíbené stroje se rozjely po kolejích nejen v Česku, ale i sousedním Slovensku. A právě za nimi se nyní vydáme.

Brejlovec – nová lokomotiva, do které se vkládala velká naděje a měla navíc převzít těžkou dopravu od parní trakce na neelektrizovaných tratích, si žádala

Některé původní stroje jsou modernizovány na řadu 757. Typický tvar čela však zůstal zachován. **Foto: M. Harák/Dreamstime**

i nové výtvarné řešení. K tomu se váže jedna zajímavá historka přímo z konstrukční kanceláře ČKD Lokomotivka, na niž vzpomínal dnes již zesnulý Milan Horyna. „Jednou jsme takhle seděli v kanceláři, když se náhle rozletěly dveře, v nichž stanul sám vedoucí konstrukce. A hned začal křičet, že co se tady válíme, svět volá po inovaci, ať se konečně probereme a vymyslíme něco nového, co tu ještě nebylo. Rozhlédl se po místnosti, prásknul dveřmi a byl v trapu. Chvíli jsme se mlčky na sebe koukali a pak někdo řekl: „Když nového, tak nového. Hele, když může mít jedna lokomotiva prsa, proč by druhá nemohla mít třeba brejle! Všichni v kanceláři radostně zařvali a s nevšedním zaujetím jsme počali malovat své nahodilé nápady na kusy papíru. Potom jsme ideový návrh přednesli výtvarníkům, kteří myšlenku proměnili ve skutečnost. Takže základní rysy Brejlovce vznikly tak trošku z trucu…“

Telgárt v pětasedmdesátém **Foto: M. Harák**

U sousedů jezdí od počátku 70. let

Pojďme se nyní blíže podívat na provoz Okuliarniků, jak se slovensky Brejlovcům u našich východních sousedů přezdívá. První stroj se na Slovensku objevil v prosinci roku 1971 a směřoval do lokomotivního depa Bratislava hlavné. Celkem dorazilo pro tehdejší Východní dráhu bývalých Československých státních drah 71 kusů. Z výroby byly přidělovány pouze do Bratislavy a Zvolena, na dalších místech se objevily až v pozdějších letech. Počet strojů dosáhl čísla dvaasedmdesát v roce 1988, kdy dorazil ještě jeden Brejlovec, který původně jezdil v Liberci. Nové stroje původního označení T 478.3 pak byly na Slovensku přednostně nasazované na nejtěžší výkony v osobní dopravě.

Depo Bratislava vystavovalo stroje na rychlíky ze slovenského hlavního města do Púchova, respektive Žiliny, a na osobní vlaky v různých relacích od Bratislavy až po Dubnici nad Váhem. Brejlovci hrdě „vykračovali“ na rychlících zvučných názvů jako Nord-Orient, Báthory, Tatran, Dargov nebo Devín. Na prvním dodaném stroji T 478.3 017 se ověřovala spotřeba trakční nafty a vody pro vytápění souprav v zimním období na poměrně dlouhém rameni do Púchova. Současně se ukázalo, že nové motorové lokomotivy ani svým vyšším trakčním výkonem nedokáží plně nahradit výkonné rychlíkové „páry“ řad 498.0 a 498.1. Na relativně rovinaté trase dosahovaly motorové stroje nižších rychlostí, a překračovaly tak stanovené jízdní doby. Proto vedení drah na trase Bratislava – Púchov – Žilina rozhodlo o dvojčlenném řazení Brejlovců na rychlíkovou vozbu.

Okuliarniky se objevily na Detvanu, Horehronci či Polonii

Zvolenské stroje byly zařazovány hlavně na těžké rychlíky v úseku Zvolen – Banská Bystrica – Vrútky, resp. Žilina a také na trati Zvolen – Fiľakovo – Somosköújfalu v Maďarsku. Postupnou dodávkou dalších strojů se rozšířilo pole působnosti ze Zvolena až do Košic a také přes Brezno do Margecan. Zvolenské stroje zajížděly i z Košic až do maďarského Hidasnémeti. Zvolenské „trojky“ vozily rychlíky zvučných názvů jako například Detvan, Polonia, Bem, Hron, Fatra a samozřejmě legendární Horehronec. Podobně jako v Bratislavě byly i zvolenské Okuliarniky používány na vozbu těch nejtěžších rychlíkových spojů.

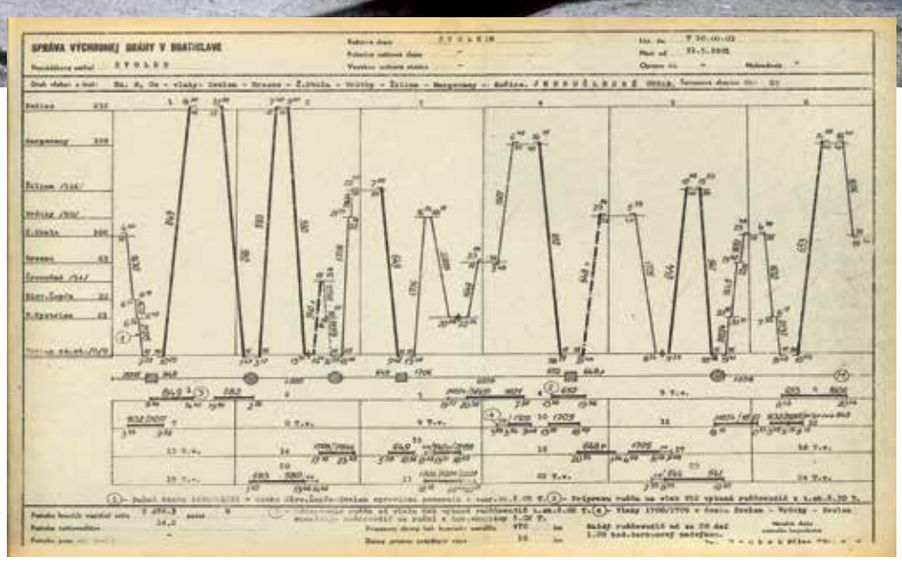
Nových moderních strojů se později dočkali i v dalších slovenských depech. Například No-

Depo Zvolen v září roku 1987 ***Foto: Ivo Mahel***

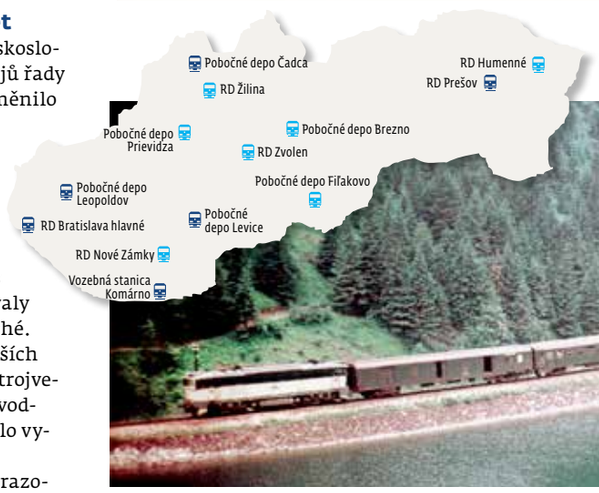
vé Zámky provozovaly nejprve Bardotky. Teprve v roce 1979, po dodávce nových strojů řady T 478.4 do Bratislavy, se uvolnily některé „trojky“ a Novozámčané je využívali na tratích z Palárikova do Zvolena a z Nových Zámků do Prievidze a také Leopoldova. Nejtypičtějším výkonem se stal rychlík Tekov. Ten vozili novozámečtí Brejlovci mezi Zvolenem a slovenskou metropolí. Košickému depu se Brejlovci zcela vyhnuli, i když personálně toto depo zabezpečovalo vozbu na některých výkonech. Podobně tomu bylo i v Prešově, kde se situace změnila až příchodem Hybridů řady 750. Roku 2008 bylo prešovské depo zrušeno a veškerá vozidla putovala do Humenného.

Rekonstruované Hybridy z 90. let

V roce 1991 přistoupily ještě tehdejší Československé státní dráhy k rekonstrukci strojů řady T 478.3, později označených jako 753. Změnilo se parní vytápění osobních souprav na elektrické a parní generátor byl nahrazen vytápěcím alternátorem. Nedílnou součástí se staly konstrukční úpravy lokomotiv. Na většině z nich se objevila elektronická regulace výkonu, která měla za úkol zhospodárnit provoz Brejlovců. Slangově se tyto stroje nazývaly Hybridy. A proč? Vysvětlení je jednoduché. Strojovna byla uspořádána jako u novějších provedení řady T 478.4, ale stanoviště strojvedoucího bylo až na několik detailů v původním provedení řady T 478.3, takže vozidlo vypadalo, jako by bylo složené ze dvou lokomotiv. Hybridy řady 750 začaly nahrazovat v osobní dopravě původní Brejlovce řady



Historické a současné deponování Brejlovců na Slovensku



Slovenský ráj je díky trati 173 zároveň rájem železničních fanděl. Brejlovec u obce Dedinky v roce 1975. ***Foto: Ivo Mahel***

Brejlovec T 478.3030 krátce po dodání do depa Zvolen. Tento stroj byl zrušen po těžké nehodě v roce 1982. ***Foto: Štefan Lacković***

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE PŮVODNÍ T 478.3

- Uspořádání náprav: Bo´ Bo´
- Počet náprav: 4
- Hmotnost: 73 t
- Max. rychlost: 100 km/h
- Trvalá tažná síla: 120 kN (12 000 kp)
- Výkon motoru: 1 325 kW
- Max. otáčky motoru: 1 100 ot/min
- Počet válců: 12
- Přenos výkonu: elektrický, stejnosměrný
- Vytápění: parním generátorem PG 500
- Tlakovzdušná brzda DAKO GP
- Délka stroje přes nárazníky: 16 540 mm
- Výška: 4 250 mm
- Šířka: 3 074 mm
- Celkový rozvor stroje: 11 400 mm
- Vzdálenost otočných čepů: 9 000 mm

753, a dostaly se tak do nových působišť, jako byla například Čadca nebo Prešov. Hybridy se dostaly v rámci vyrovnávky výkonů v polovině devadesátých let i na trasu Bratislava – Marchegg – Vídeň, kde vozily čtyři páry mezinárodních rychlíků.

Poslední modernizace slovenských Brejlovců začala v roce 2008 pro nákladní společnost ZSSK Cargo a o tři roky později i pro Železniční společnost Slovensko (ZSSK). Firma ZSSK Cargo si nechala zmodernizovat deset strojů původních řad 750 a 753 na novou řadu 756, vybavenou novými motory Caterpillar a moderní elektronickou výzbrojí. Naopak osobní dopravce, společnost ZSSK, modernizuje průběžně od roku 2011 stroje řady 750 na novou řadu 757, kde je podobná zástavba nových prvků jako u strojů 756 určených pro nákladní dopravu. Navíc jsou tyto lokomotivy vybaveny elektrickým vytápěním souprav. Speciální kapitolou se stala rekonstrukce na novou řadu 755 s názvem „Tatranský orol“, kde se kompletní přestavby dočkal v roce 1998 pouze stroj 753.055, u něhož bylo označení změněno na 755.001. Tento „prototyp“ se ale nikdy nedostal do provozu. Našli byste jej v depu Vrútky, ve sbírkách historických vozidel jako neprovozní exponát.

„První stroj se na Slovensku objevil v prosinci roku 1971 a směřoval do lokomotivního depa Bratislava hlavné. Celkem sem dorazilo 71 kusů.“

Smutná kapitola provozu – nehody

Slovenským Brejlovcům se nevyhnuly ani různé havárie. Mezi nejznámější patří nehoda expresu Detvan ve stanici Kostiviarska 28. ledna 1982. Stroj T 478.3030 vjel v čele expresu v důsledku nesprávně postavené vlakové cesty na obsazenou kolej a asi v šedesátikilometrové rychlosti narazil do stojícího nákladního vlaku Pn 61673. Brejlovec byl zcela zničen a později sešrotován. Prudký náraz bohužel nepřežil strojvedoucí Ján Šamo, který po vypuknutí požáru v lokomotivě uhořel. Bylo to největší neštěstí slovenských Brejlovců, bohužel zdaleka ne jediné. Například den před Silvestrem 1982 se čelně srazil rychlík 644 vedený strojem T 478.3149 s lokomotivou T 444.0057 mezi Kremnickými Baněmi a Horní Štubňou. Nehoda se naštěstí odehrála v malé rychlosti, neboť šlo o místo, kde se projíždělo kvůli spadaným stromům velmi pomalu.

Brejlovci jsou na slovenských tratích charakterističtí svým nezaměnitelným vzhledem a odvedli spoustu užitečné práce. Na Slovensku jezdí už přes čtyřicet let, během kterých odvezli statisíce rychlíků, spěšných a osobních vlaků a nespočet vlaků nákladních. Dostali se téměř do všech koutů země a v rámci výpomoci při napěťových výlukách se příležitostně dostali i do míst, kde běžně nejezdili. Modernizované verze budou zvládat dopravu ještě další léta, takže se dá směle prohlásit, že jde o skutečnou legendu na kolejích.

A dobrá zpráva na závěr – historický Brejlovec původního označení T 478.3109 byl po různých peripetiích letos 1. března oficiálně zařazen do historické sbírky Muzejně-dokumentačního centra (MDC) Bratislava, které spadá pod Výzkumný a vývojový ústav železnic ŽSR. Tím se tento stroj stal jediným historickým zástupcem původní řady T 478.3 na Slovensku.

Historie teprve nedávná – lokomotiva 754.055 ve Vrútkách roku 2006 ***Foto: Ivo Mahel***

CO SE ODEHRÁLO U STUDÉNKY

Úryvek z Železničáře č. 15/2015

Vlak SuperCity Pendolino 512 odjíždí ve středu 22. července ráno v 7:06 z Bohumína na svoji pravidelnou trasu přes Ostravu a Prahu do Františkových Lázní. Stroj vede zkušený strojvedoucí DKV Praha Jan Černý. Netuší, že ve Studénce čeká na něj a 150 cestujících peklo, které někteří nepřežijí. Nehoda se stala v 7:43 hod. na přejezdu zabezpečeném světelnou signalizací se závorami. Na něj vjel pár vteřin před příjezdem vlaku polský kamion, ačkoliv svítila výstražná světla. Když se zavřely závory, nechal řidič auto i s návěsem, naložené těžkými plechy v kolejišti a jen trochu popojel, aniž se snažil prorazit závory. V té chvíli se ale řítilo z Ostravy Pendolino plnou rychlostí 160 km/h. Díky okamžité reakci strojvedoucího se podařilo snížit rychlost vlaku na 142 km/h, což některým cestujícím zachránilo život. Strojvůdce se po zabrzdění vlaku snažil utéci ze své kabiny do prvního vozu. Na vše ale bylo jen pár vteřin, takže ho bohužel dostihlo „plechové tsunami", které mu rozdrtilo nohu a poškodilo páteř. Dílo zkázy dokonaly svazky plechů v prvním voze jednotky, kde hned nebo po převozu do nemocnice zemřeli postupně tři lidé a řada dalších byla vážně zraněna. V prvním voze jednotky ten den cestovalo 31 cestujících.

Strojvedoucí Jan Černý: Odpouštět je lidské

Na loňský 22. červenec nezapomene. To středeční ráno strojvedoucí Jan Černý jako obvykle vedl Pendolino jedoucí z Bohumína do Františkových Lázní. U Studénky se však srazil s plně naloženým kamionem, který zůstal stát na přejezdu mezi staženými závorami. Co se dělo pak, je už dobře známé. Spolehlivému strojvůdci začala nová životní etapa plná operací, lékařských vyšetření a rehabilitací. Jak se mu vede dnes, více než půl roku poté? A omluvil se mu vůbec viník této tragédie?

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Měla to pro něj být jízda jako kterákoli jiná. Bohužel se však do historie železnice zapsala černým písmem. Pendolino se srazilo na přejezdu u Studénky s polským kamionem. Následky byly děsivé – tři mrtví a přibližně dvacet zraněných. Mezi nimi byl i strojvůdce vlaku Jan Černý. Přežil jen zázrakem a přišel o levou nohu.

> „V pořadí dvacátá operace snad už byla tou poslední. Pokud se vše zahojí a budu mít dobrou protetiku, věřím, že snad začnu zase chodit.

Na Vánoce šel prvně domů

V prosinci ho lékaři dočasně pustili domů, Vánoce tak strávil s rodinou, která se pro něj stala hlavní oporou. „Návštěva domova mi hodně pomohla. Vyzkoušel jsem si na chvilku, jaké je to být po dlouhých pěti měsících zase doma, byť na invalidním vozíku," zavzpomínal nedávno na svátky Jan Černý. Mezi blízkými se mu pochopitelně ulevilo a očividně pookřál. „O to větší to byla rána, když jsem se vrátil zpátky do nemocnice, kde mi doktoři v pravém kotníku opět diagnostikovali sepsi. Ta mě mimochodem potrápila už několikrát. Vše vyvrcholilo začátkem března, kdy sepse začala ohrožovat můj život. Proto se lékaři urychleně rozhodli pro odebrání i pravé nohy. V pořadí již dvacátá operace snad už byla tou poslední. Pokud se vše dobře zahojí a budu mít dobrou protetiku, věřím, že snad začnu zase chodit," nevzdal se naděje strojvůdce.

V nejtěžších chvílích Jana podpořila životní partnerka Jitka, jeho sestra a také oba synové s rodinami, kteří mu věnují prakticky všechen volný čas. A také řada kamarádů a přátel, již ho v nemocnici vytrvale navštěvují. „Psychická podpora je v mém stavu to nejdůležitější, co potřebuji. Pochopitelně tím ale nijak nesnižuji finanční pomoc," dodal Jan Černý.

Na podporu strojvůdce a pořízení vhodných protetických pomůcek mu kolegové uspořádali finanční sbírku.

Od viníka nehody dostal omluvný dopis

Nehodu způsobil polský řidič kamionu Slawomir Wojciech Sondaj. Koncem ledna si u Okresního soudu v Novém Jičíně vyslechl verdikt. Ve vězení si má odpykat nepodmíněný trest 8,5 roku. Sondaj sice nepopřel, že na přejezd vjel, ale odmítl uznat chybu. Argumentoval tím, že za vše může špatné zabezpečení přejezdu. Příliš nespěchal ani s omluvou. „Nedávno jsem od pana řidiče prostřednictvím jeho advokáta dostal omluvný dopis. Omluvu přijímám, protože odpouštět je lidské. Nicméně ve světle následných událostí jde spíše o formální záležitost. Vždyť přeci všichni vědí, co se ve Studénce přihodilo, tak k tomu není potřeba už žádných slov. Bohužel, co se stalo, nejde vrátit a žádná omluva na světě to nedá do pořádku," řekl Jan Černý.

Pozorně sleduje debatu o bezpečnosti na přejezdech

Vyšetřování tragické srážky samozřejmě pozorně sledoval z lůžka pražské vinohradské nemocnice, kde se dlouhodobě léčí. Na pokoji má k dispozici internetové připojení wi-fi, notebook a chytrý telefon, takže je plně propojen s okolním světem. „Pochopitelně že sleduji dění nejen okolo svého případu, ale i jaké se například vedou diskuze na téma železniční přejezdy. O tomto tématu jsem ostatně debatoval i s ministrem dopravy Danem Ťokem, který mě v nemocnici rovněž navštívil. Z mediálních výstupů v poslední době mám ale pocit, že se zrovna v záležitosti železničních přejezdů hledají samá zástupná řešení," prohlásil strojvůdce.

Za jedno z nich považuje identifikaci vozidla, které vjelo nepovoleně na přejezd a zůstalo tam stát. „Tomu nerozumím. Vždyť se tím vytrácí základní princip, který je daný zákonem – a tím není nic jednoduššího než, že červené světlo znamená stůj! A to kdekoli a kdykoli. Na přejezdu, na silnici, přechodu pro chodce. Tyto zásady by přeci měli dodržovat všichni účastníci silničního provozu, notabene ti profesionální. Jiné diskuze a řešení podle mě nemají smysl. Jsou kontraproduktivní. Vždyť přeci každé malé dítě ví, že červená znamená stát a zelená jet. Nerozumím tomu, proč se mluví ještě o něčem jiném," rozzlobil se.

Ideálním řešením by podle něj bylo všechny úrovňové přejezdy, především ty na koridorových tratích, kompletně zrušit. „Ale to je samozřejmě dost drahé. Nicméně mám pocit, že na rychlostních tratích na západ od našich hranic žádné úrovňové přejezdy neexistují. To ponechávám bez komentáře..."

JAN ČERNÝ

Od roku 1975 pracoval v bývalém Lokomotivním depu Praha-střed jako kandidát strojvedoucího, o rok později pak již jako samostatný strojvedoucí. Jako jeden z prvních českých strojvedoucích začal od roku 2002 zkušebně pilotovat italské rychlovlaky Pendolino, které navíc řídil v turnusové službě až do osudného střetu 22. 7. 2015. Předloni v dubnu předešel vážné nehodě, když rovněž v Pendolinu zabránil jisté srážce s autem, které uvázlo před stanicí Hranice na Moravě na přejezdu se závorami. Navíc pohotově varoval i strojvůdce protijedoucího nákladního vlaku, který díky tomu začal včas brzdit. Za tento čin byl oceněn na Dni železnice.

Třídílná jednotka M 494.0

V další recenzi železničních modelů se tentokrát podrobněji věnujeme třídílné motorové jednotce M494 typu Köln ve velikosti TT, kterou představila firma Kres v několika provedeních, mimo jiné také ve verzi ČSD pod katalogovým číslem 1 379. A právě tuto variantu pro napsání dalšího dílu pravidelné rubriky redakci Železničáře zapůjčila firma Hobby Shop s.r.o.

MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Ve 30. letech 20. století vzrostla u Říšských drah (DR) poptávka po rychlých motorových vozech s vyšším komfortem pro cestující. Vzniklo několik řad dvou a třídílných motorových jednotek v různých množstvích, která se odvíjela od úspěšnosti vozidel v praktickém provozu.

Konstrukční řadu Köln dodala v letech 1936 až 1938 v rámci tří smluv v počtu 14 kusů firma Linke-Hofmann ve Wroclavi s provozními čísly 137 273 až 278 a 137 851 až 858. Poháněly je motory Maybach GO6 o výkonu 441 kW (krajní podvozky) a 180 kW při napětí 750 V (vnitřní podvozky krajních vozů). Jejich hmotnost činila 160 tun. Jednotky původně určené pro rychlíkový provoz mezi velkými městy Německa a ostatních států byly během 2. světové války částečně poškozeny. Dvě šly jako kořistní do USA, respektive SSSR, jedna přešla k ČSD. Říšské dráhy měly zpočátku k dispozici jednotky 137 273 a 278. Většina jich zůstala na území budoucího západního Německa. Některé byly původně používány jako služební vlaky americké armády. Jednotky používané u DB byly přeznačeny na VT 06, opraveny a částečně zmodernizovány pro rychlý příměstský provoz, v němž vydržely až do počátku 60. let. Čtyři kusy DB v roce 1958 odprodaly k DR, kde sloužily na vlacích známých jako Vindobona, Hungaria nebo Berolina. Dosloužily v roce 1982.

Vzhled a vybavení

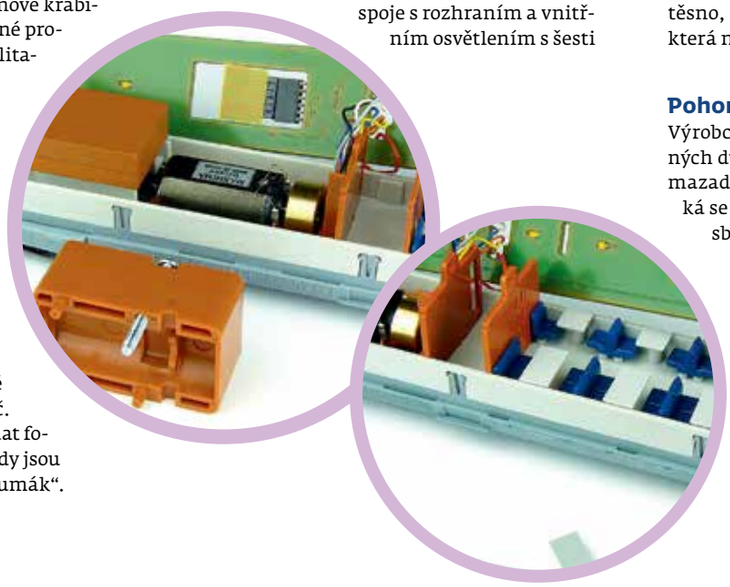
Třídílný model se nachází v rozpojeném stavu v molitanové výstelce a v kartonové krabici (ta je připravena i pro čtyřdílné provedení), překrytý je dalším molitanem. Přiložena je též dokumentace. Jako jediný přibalený doplněk se zde nachází spojovací tyč, kterou lze použít při spojení dvou vlaků. Když jsem tímto dílem zkušebně spojil krajní vozy jednotky, zarazilo mě, že jsou od sebe dosti daleko. Mezera mezi spřáhly měří cca 14,5 mm. Na důvod jsem však nepřišel. Jednou větou výrobce zmiňuje, že pro realizaci dvojité trakce je přibalena spojovací tyč. Víc nic. Na internetu lze dohledat fotografie spojených jednotek, vždy jsou na nich takříkajíc „čumák na čumák“.

První vůz, který je zároveň hnaný a označený nad čelními okny písmenem Z, slouží jako jídelní. Druhý a třetí jsou řešeny jako oddílové. Ve všech nalezneme vnitřní vybavení (sedačky, stolečky, řídicí pulty) i osvětlení. Stolečky v jídelním voze však moc nedrží, jsou přichyceny malými čepy do stěny vozu a občas vypadávají.

Povrchová úprava nemá sebemenší chybu, popisky jsou ostré a čitelné. Na střední modré části skříně se nachází označení vozu, oddílu pro kuřáky/nekuřáky a vlastnické označení. Ostatní jsou dole na šedém rámu. I ty lze s pomocí lupy přečíst.

Do útrob hnaného dílu je možno se dostat sejmutím střechy, která drží na dvaadvaceti zámečcích a se skříní lícuje velmi přesně. Pod ní je v místě stropu deska plošného spoje s rozhraním a vnitřním osvětlením s šesti LED. Ve středním dílu jich je patnáct, ve druhém krajním čtrnáct. Deska sedí na čtyřech přepážkách a zajištěna je třemi pojistkami. Po sejmutí skříně, kterou na čele drží pouze imitace spřáhla, se objeví malý plošný spoj s LED pro čelní osvětlení. To je dvoubodové přední teple bílé a dvoubodové koncové červené. Skříň na rámu nedrží kromě spřáhla žádné zámky, shora na ni tlačí pojistkami upevněná DPS, díky čemuž spolehlivě a přesně sedí.

Průměr kol je 7,8 mm, po přepočtu vychází 936 mm, skutečnost byla 930 mm. Celková délka modelu činí 585 mm, což prakticky přesně odpovídá reálným 70.205 mm. Spojení jednotlivých dílů je provedeno prostřednictvím kinematik s miniaturními zámky, do nichž výrobce umístil 4pinové konektory pro elektrické propojení celé jednotky. Vozy jsou spojeny natěsno, pouze s nutnou minimální mezerou, která neruší.



Pohon a jízdní vlastnosti

Výrobce model řádně namazal, a to včetně běžných dvojkolí, což se projevuje přítomností mazadla i v místech, kde to není žádoucí. Týká se především podvozků, které mají za úkol sbírat proud, tedy těch vnitřních na krajních dílech (jsou označeny i v manuálu). Proud pro celou jednotku totiž sbírají právě pouze čtyři nápravy těchto dvou podvozků. Sběrače na kola přiléhají zezadu. I když je „zásobování“ modelu elektřinou dostačující a během zkušebního provozu se zatím neprojevily žádné komplikace související se mžikovými výpadky napájení, je s podivem, že zde není

+

- **Těsné spojení vozidel**
- **Bezvadná povrchová úprava**
- **Dobré jízdní vlastnosti**

–

- **Stékající mazadlo**
- **Občasné skřípání dvojkolí**
- **Vypadávající stolečky v jídelním voze**
- **Cena**

využito možnosti sbírat proud z více míst vlaku. Tím spíše, že střední vůz, který proud nesbírá vůbec, se nachází mezi dvěma sběrnými místy vzájemně propojenými. Mazadlo sice na plíšcích ani na kolech zatím neulpívalo, ale je jen otázkou času, kdy se tak stane. Je totiž spíše olejové než vazelínové konzistence, stejně jako například u modelů Piko, u nichž jsem problém s mastnými sběrači a koly musel řešit. V takovém případě by byl větší počet sběrných míst jedině ku prospěchu.

Pětipólový motor Mashima, usazený v rámu pod hnědým krytem a závažím, je opatřen jedním mosazným setrvačníkem o průměru 11 mm a síle 5 mm. Pohon ze všech dvanácti náprav obstarávají pouze dvě na krajním podvozku jídelního vozu, bandáže mají na všech čtyřech kolech.

Průjezd obloukem o poloměru 286 mm je bezproblémový jak v jednostranném oblouku, tak v protioblouku. Rám v místech podvozků je navržen tak, aby se jeho část při průjezdu obloukem vychýlila, čímž vznikne místo pro natočení podvozku.

Hnaný díl váží 128 g, střední díl 67 g a druhý koncový díl 69 g. K rozjezdu dochází při napětí cca 3,9 V rychlostí 21 km/h s odběrem proudu 94 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 176 km/h a odběr proudu je 135 mA. Maximální rychlosti předlohy, tedy 160 km/h, model dosahuje při napětí 11 V a odebírá proud 130 mA. Při napětí 6 V a odběru 104 mA model dosahuje rozumné rychlosti 62,8 km/h. Ideální stav pro modeláře, kteří se rádi kochají jízdou vlaku v krajině. Dojezd samotného hnaného dílu z plné rychlosti při 12 V je 59 mm. Jako vždy byl model před testováním dostatečně zajetý. Jízdní vlastnosti i hlučnost jsou v obou směrech stejné, odpovídající standardům tohoto výrobce. Pravdou však je, že v porovnání s dříve probíraným motorákem BR 173 je tento přeci jenom trochu tišší. Při jízdě nehnaným dílem vpřed se ozývá od krajního podvozku občasné skřípání či pískání, způsobené drhnutím jednoho z dvojkolí o vnitřní stranu masky podvozku.

Závěr

Jedná se o zajímavý a precizně zpracovaný model, který si však bude moci dovolit pouze málokterý modelář. Cena je opravdu vysoká, což je u firmy Kres také jedním ze standardů. Ruku v ruce s tím jde sice výborná kvalita a perfektní zpracování, ale přesto mi přijde cena přesahující 11 000 Kč za jedno hnací vozidlo a dva vozy poněkud vysoká. V tomto případě samozřejmě hraje roli i fakt, že se jedná o limitovanou sérii ve verzi ČSD.

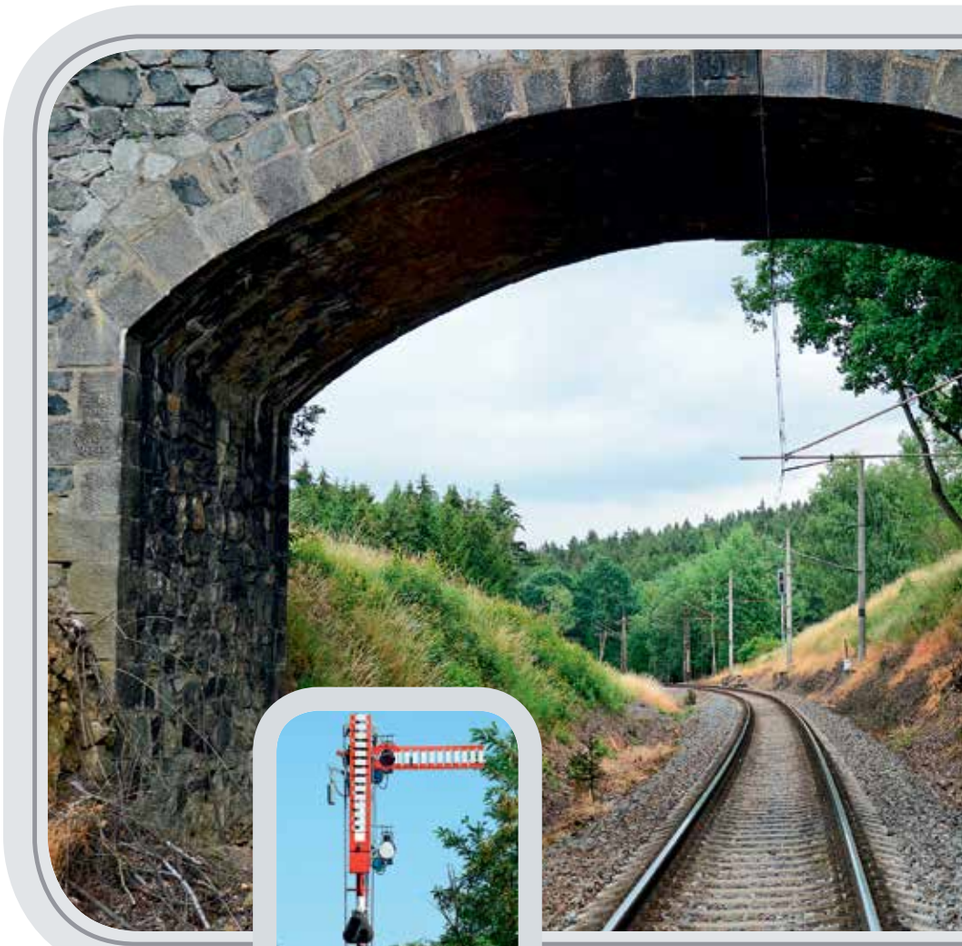
HODNOCENÍ

92 %

Výborně zpracovaný model bez jakýchkoli zbytečných vzhledových kompromisů. Pohon dvou plně bandážovaných náprav by měl dostačovat i pro provoz na mírně kopcovitých tratích, je jen škoda nevyužité možnosti sběru proudu z více míst vlaku. Díky délce není model úplně vhodný na malá kolejiště s krátkými stanicemi a malými poloměry. Ideální bude provozovat jej na modulech, kde se poloměry oblouků i délky stanic přeci jenom více přibližují realitě. Krátké video s modelem jednotky v akci si můžete prohlédnout na https://youtu.be/xoobszoyrb0.

Poznejte tajemství drsné České

Rychlíky zdejší končiny křižují každou hodinu, točí se jedním obloukem za druhým a krajina jako by vypadla z obrázku. Ještě před několika kilometry kola vlaku brázdila svršek nového koridoru na moderní trati 21. století. Tady ale jako by se zastavil čas – zvoní mechanické přejezdy, ramena mechanických návěstidel ukazují volno a na stavědlech signalisté mávají strojvedoucím. Řeč je o oblasti České Sibiře ležící mezi Benešovem u Prahy a Táborem na rušné trati 220.



ONDŘEJ PUSZPÁN | FOTO: AUTOR

Při cestě do Českých Budějovic mě zaujal úsek, kdy rychlík projížděl z Votic do Sudoměřic u Tábora. Dýchl na mě nostalgickým dojmem a jedinečností, která je v dnešní době vidět už jen na zlomku tratí. Bylo jasné, že sem se musím vydat. Proč je zrovna tenhle úsek tak výjimečný? Neváhal jsem a v sobotu ráno vyrazil odhalit tajemství České Sibiře, jak se této oblasti říká.

Oáza historie u Heřmaniček

První stanicí, která se stane mým cílem, jsou čtyřkolejné Heřmaničky. K cestě volím přímý sobotní spěšný vlak z Prahy. Cesta ubíhá rychle, metropoli záhy střídá krajina Středočeského kraje, za Voticemi nahrazuje nový koridor jednokolejná trať. Blížím se k oáze historie. Na pražském zhlaví Heřmaniček přejíždíme dva přejezdy s mechanickými závorami a vzápětí se ozývá skřípění brzd. Jsem na místě. Hned na mě dýchne atmosféra, kterou jsem očekával – skoro ospalá venkovská idylka kontrastující s vytíženou elektrifikovanou tratí. Nádražní budova je vyzdobena kytičkami, z dopravní kanceláře se line typické rachtání hradel klasické elektromechaniky. Po chvíli vychází paní výpravčí a odbavuje vlak směřující do Tábora. Pár okamžiků nasávám čerstvý vzduch a prohlížím si stanici, kde za pár let po vlaku nebude vidu ani slechu, trať se přesune o pár desítek metrů na východ a lidi na trati nahradí počítače.

Na ješetickém zhlaví ukazují vlakům volno mechanická návěstidla (vjezdové a společné odjezdové). V mírném oblouku u vjezdového návěstidla je také můj první cíl. Vyfotit rychlík směřující do Českých Budějovic se zmíněnou „mechanikou“ bude za pár let již nemožné. V horku červencových tropů se škrábu na mírný svah vedle trati, sluníčko svítí přesně podle plánu a všechno napovídá tomu, že fotka bude úspěšná. Eso s deseti vozy na háku projelo místo na minutu přesně a v dáli pozoruji další přibližující se vlak. Ovšem na osobní vozy to nevypadá, nechám se proto překvapit, co míří vstříc mému objektivu. Za obloukem ve stanici končí příprava vlakové cesty, mechanické závory jdou k zemi, návěstidla ukazují volno a nic nebrání průjezdu mně zatím neznámému vlaku do Ješetic. Strojvedoucí houkačkou potvrzuje návěst odjezd a vlak vjíždí do oblouku. Spoušť má co dělat, aby stíhala zachytit soupravu na tom nejideálnějším místě. Ani centimetr nazmar. Konečně dochází k odhalení na dálku neodhalitelného nákladu. Stroj řady 363 s dvaceti vozy vezoucí osobní auta mě nevelkou rychlostí míjí. Auta mířila do slovinského přístavu Koper, takže tou dobou měla před sebou ještě pěknou štreku.

Hurá na jih do Ješetic

Signalista staví návěstidlo do polohy stůj a já se vydávám směrem na jih. Za obloukem u vjezdového návěstidla potkávám statek s ovcemi, dále narážím na malý rybník u nevelkého stavení. Přicházím k přejezdu v poli. Ten kříží polní stezku, což na mě působí dojmem, že se nacházím na železnici devadesátých let. Ze zamyšlení mě vytrhne zvuk pohybujícího se železa, což věstí přibližující se vlak. Do Heřmaniček míří osobák. V jeho čele stanulo zase Eso, tentokrát v retro nátěru se dvěma velkoprosto-

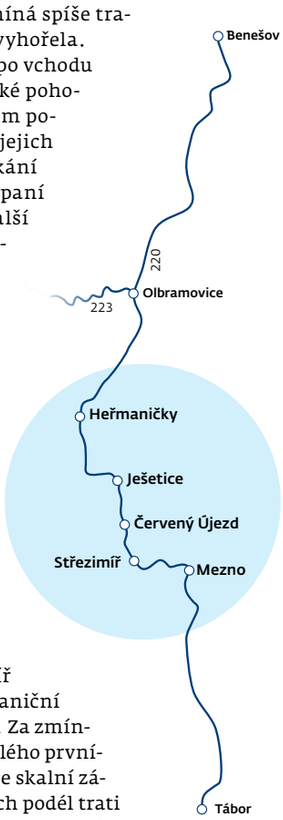
Sibiře

rovými vozy. Nepatrný detail, avšak napomáhá mi představit si podobu železnice v době, kdy jsem nebyl na světě.

Volným krokem pokračuji a po chvíli se mi otevírá pohled na stanici Ješetice. Dříve tu byla jen zastávka Horní Borek a stanice vznikla, aby rozdělila dlouhý mezistaniční úsek Heřmaničky – Střezimíř. Leží v táhlém oblouku a každé dvě hodiny zde křižují osobní vlaky. Staniční budova působí provizorně a je jasné, že je mnohem mladší než historie stanice, protože připomíná spíše trafostanici. Původní stavba totiž vyhořela. I přes její nynější vzhled na mě po vchodu do čekárny působí pocit domovské pohody, je útulná a udržovaná. Musím pochválit zaměstnance stanice za jejich snahu zpříjemnit cestujícím čekání na vlak. Z okénka mi usměvavá paní výpravčí prodává jízdenku na další cestu. Škoda, že s nástupem rovného koridoru i tady zanikne rodinná atmosféra a vytratí se lidská blízkost. Na peroně si ještě pár minut vychutnávám krásný výhled do okolí, pak úžasné ticho rozčeří příjezd spěšného vlaku z Prahy do Tábora, který mě veze dál.

Rampouchy u trati vydrží až do jara

Cestou do Střezimíře zastavujeme v zastávce Červený Újezd u Votic, která byla vybudována hlavně pro chataře z okolních osad. Stanice Střezimíř nesla původně název Stupčice, staniční budova byla postavena roku 1894. Za zmínku stojí zdejší zvláštnost – u bývalého prvního stavědla (budějovické zhlaví) je skalní zářez, ve kterém se v zimě na skalách podél trati tvoří rampouchy, jež vydrží až do jara. Je tedy možné vidět jarní kvítí a rampouchy najednou. Pozoruji dění ve stanici z okna a když k vlaku vychází zase výpravčí – žena, říkám si, že dnes se na trati 220 asi koná dámská jízda. Jsem upřímně zvědav, jakého pohlaví bude zaměstnanec v mé poslední destinaci…



Přijíždíme na hradlo Mezno. Zároveň je tu zastávka, kde spěšný vlak zastavuje. Vydávám se na průzkum. Už z dálky vlak sleduje hradlařka, takže na té dámské jízdě asi něco bude. Zdejší zařízení ale disponuje i jinou kuriozitou – je posledním svého druhu na jednokolejné trati. Zdejším strážníkům oddílu zpříjemňují službu květiny, o které pečují, snad proto dojem souznění člověka a železnice dostupuje vrcholu.

Vycházím na silniční most, který se nachází nedaleko hradla, a fotím odpolední rychlík do Prahy projíždějící zdejšími oblouky. Představa, že za pár let bude z živé trati s tolika působivými místy koridor ohraničený protihlukovými stěnami, mě skoro dojímá. Možná si teď říkáte, co je právě na této trati tak kouzelného, třeba tudy projíždíte denně a nijak zvláštní vám to nepřijde. Zkuste si někdy udělat výlet do těchto končin, pozorujte, přemýšlejte, vnímejte. Rybníky, pole, lesy, stezky, historické budovy a spoustu dalšího se vám odhalí, pokud sem zavítáte pěšky jako já. Jistě se budete chtít vrátit. Ale pospěšte si. Kolejím přetínajícím Českou Sibiř v původní stopě už zvoní umíráček.

ŠOTOINFO:

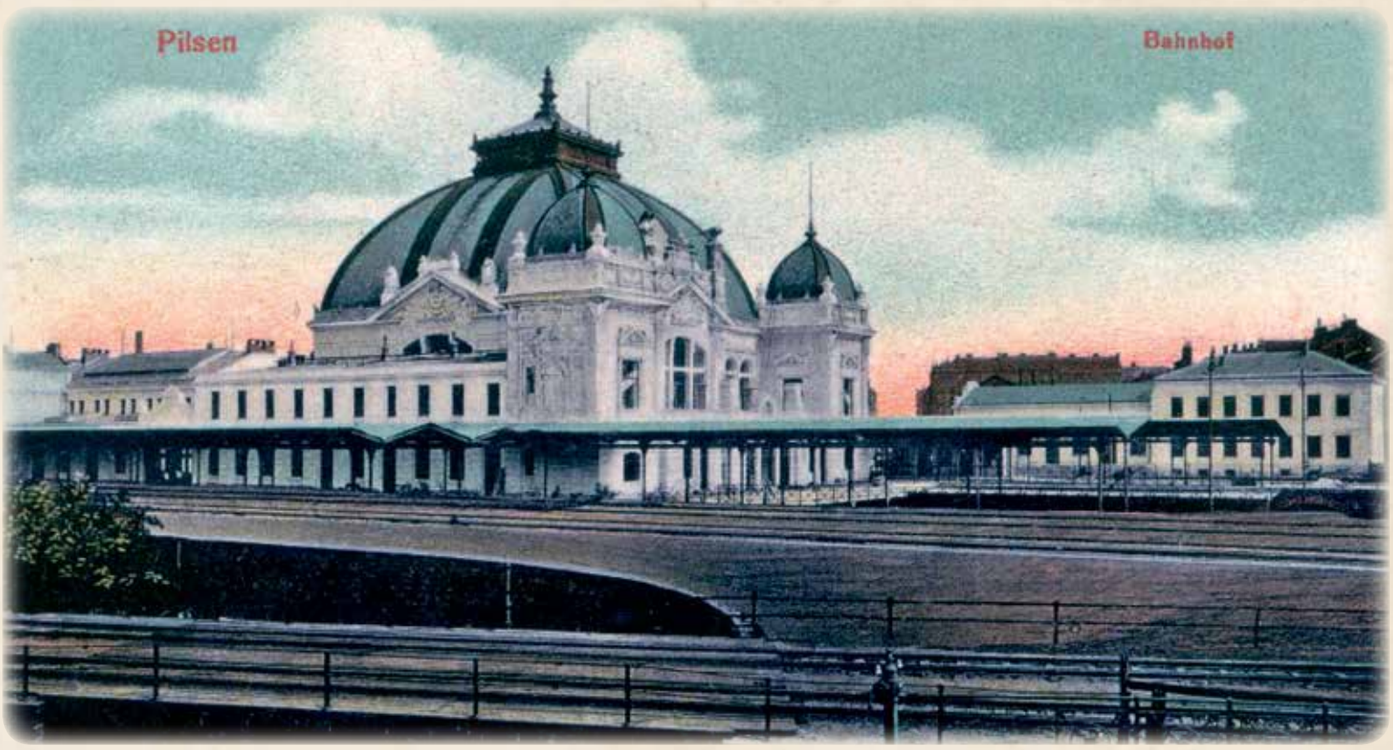
Česká Sibiř je oblast na rozhraní středních a jižních Čech umístěná mezi Voticemi, Sedlcem-Prčicí a Táborem. Dosahuje nadmořské výšky i přes 700 metrů. Pojmenování získala díky drsným klimatickým podmínkám, protože je zde zima delší a tužší než jinde. Prochází tudy frekventovaná trať 220 (Praha –) Benešov u Prahy – České Budějovice, která je součástí IV. tranzitního koridoru a patří mezi nejdůležitější trasy v Česku. Její část z Prahy do Benešova je vyčleněna jako Trať 221. Vznikla jako Dráha císaře Františka Josefa. Většina trati mezi Benešovem a Budějovicemi je jednokolejná, postupně je však zdvojkolejňována. Úsek z Benešova do Veselí nad Lužnicí byl zprovozněn v roce 1871, mezi Veselím a Českými Budějovicemi začaly vlaky jezdit v roce 1874.

Nádražím na pohlednicích vévodí plzeňské hlavní

Jaké je naše nejfotografovanější nádraží na pohlednicích, když od začátku minulého století snad každé město a městečko i obce prodávaly pohlednice s těmito železničními stavbami? Je to snad pražské Masarykovo nádraží, nedaleké hlavní s historickou budovou či naopak olomoucké? Nebo to v Hradci Králové? Pátrání nebylo ani tak složité, protože se brzy ukázalo, že tímto objektem je současné plzeňské hlavní nádraží.

7 2 0 1 6

Rakousko-uherská pohlednice v německém jazyce z roku 1907 vznikla v době dokončovacích prací na železniční stanici.



JAN DVOŘÁK | FOTO: SBÍRKA AUTORA

Je s podivem, že se tou nejfotografovanější železniční stanicí nestala třeba nějaká pražská. Například smíchovského nádraží byla svého času vydána pěkná řádka pohlednic, která předčila v počtu vydaných druhů i pražské Wilsonovo nádraží, tedy dnešní hlavní. Ačkoli tato nádražní budova patří svou architekturou mezi nejhezčí stanice v zemi, na pohlednice pro město Prahu tak atraktivní nikdy nebyla. Nejspíš proto, že hlavní město má historických památek, které stojí za ukazování na pohlednicích, obrovské množství. A tak pražská nádraží vždycky živořila na úkor Hradčan, Karlova mostu, Prašné brány, Staroměstské radnice s orlojem, Vyšehradu, Václavského náměstí s Národním muzeem v pozadí…

Nutno podotknout, že i v roce 1985 zbytečně zbouraná nádherná výpravní budova nádraží Praha-Těšnov by v mnoha jiných městech byla

Pro nakladatelství Orbis pořídil v 60. letech minulého století Dalibor Kusák několik fotografií na pohlednice města Plzně. Na dvou z nich zachytil krátce po sobě tehdejší Gottwaldovo nádraží. Barevná pohlednice byla pořízena ve 14:25 hodin, černobílá ve 14:29 hodin. Na snímcích je krásně zachycen i ruch v době dopravní špičky s trolejbusy Škoda 7Tr na lince č. 12, autobusy Škoda RO a RTO 706 a na první koleji vpravo osobní dělnický vlak s dýmající Šlechtičnou v čele. Na budově nádraží je pod názvem železniční stanice transparent poplatný tehdejší době: ŽELEZNIČÁŘI DO BOJE ZA PRAVIDELNÉ PLNĚNÍ PLÁNU.

Jedna z dalších pohlednic ze začátku 20. století již v českém jazyce sdělovala, že plzeňskému nádraží se říkalo Ústřední. Je na ní zachycena i tehdejší konečná tramvaje v pravém rohu přednádraží.

jednou z hlavních náplní pohlednic. A kdyby budova pražského hlavního nádraží stála třeba v Brně, jistě by výčet druhů jejích pohlednic býval větší než tomu bylo v metropoli, i když současné brněnské hlavní nádraží se na pohlednicích také několikrát objevilo. Protože v západočeské metropoli samozřejmě není tolik architektonických skvostů jako v Praze, stala se tak výpravní budova největšího plzeňského nádraží tou nejfotografovanější u nás. Vždyť i svým výtvarným řešením a bohatou štukovou pseudobarokní výzdobou a mohutnou kupolí se spíše podobá divadlu či muzeu.

Architekt se oběsil

Centrální železniční stanice v Plzni postavená v nadmořské výšce 325 metrů byla zprovozněna v roce 1862, když se uvedla do provozu část České západní dráhy z Prahy do Plzně. Současnou budovu tohoto nádraží zástupci železnice slavnostně otevřeli 17. července 1907 ve 12 hodin za účasti ministra železnic rakousko-uherské monarchie dr. Derschatty a vysvěcena také byla plzeňským arciděkanem P. Augustinem Střízkem. Budova vznikla podle projektu Jana Bašty, stavitelem byl Rudolf Štech, který se podílel i na financování stavby. Přitom se zadlužil a nevida východiska z tíživé situace se 2. ledna roku 1908 oběsil.

Plzeňské nádraží mělo od zahájení provozu dobře vyřešenou návaznost na městské dopravní prostředky (zprvu tramvaj, později i trolejbus a autobus). Na konci 2. světové války plzeňský železniční uzel těžce strádal americkým bombardováním. Velké škody utrpěla i budova nádraží, ale podařilo se ji zrekonstruovat do původní podoby. Stavba i s blízkým okolím byla 15. května 2000 vyhlášena kulturní památkou a nejvíce je charakteristická svou velkolepou kupolí sahající do výšky 40 metrů. V letech 2011-12 se uskutečnila další velká rekonstrukce nádražní budovy. Za vlády komunistické strany bylo toto největší plzeňské nádraží pojmenováno na Plzeň-Gottwaldovo nádraží, a to na počest dělnického prezidenta Klementa Gottwalda. Po sametové revoluci v listopadu roku 1989 nese toto nádraží název Plzeň-hlavní nádraží. Vychází z něj šest tratí směrem na České Budějovice, Domažlice, Cheb, Klatovy, Prahu a Žatec.

Našich pět pohlednic v časovém rozestupu osmdesáti let je jen zlomek z dosud vydaných pohlednic tohoto největšího západočeského nádraží.

Pohlednice z 80. let minulého století nám ukazuje komu „patří“ největší západočeské nádraží. Busta Klementa Gottwalda je toho důkazem. Pod jménem železniční stanice je tentokrát nápis: VPŘED KE KOMUNISMU.

Budete v časopise publikovat reprodukce starých článků?

Železničář se velmi proměnil a vidím mnoho dobrého: například spolupráci se špičkami modelářů, což dalo vzniknout rubrice o modelech, která se mi líbí. Také oceňuji kvalitní fotografie od renomovaných tvůrců, třeba Mikádo od Drahoše Švestky. Líbí se mi i kontrast historických a současných podob strojů na plakátech. Nechápu ovšem styl časopisu, který mi zejména u prvních čísel připadal jako „mnoho volného místa“. Možná jsem si zvykl, ale u Kaleidoskopu je to stále evidentní. Přesto se mi líbí, že časopis je svůj. Něco jiného je Svět Železnice, Železniční Magazín, Dráha. Mám však jednu prosbu: Můžete otiskovat materiály ze starých Železničářů? Když zmiňujete v článku Mikádo, kdysi vycházel v Železničáři na pokračování z pera Vlastimila Mareše seriál o provozu Mikád, a lámu si hlavu, jak se k němu dostat? Přímo se nabízí reprodukce v Železničáři. **JAN GAJDUŠEK**

Odpověď redakce: Děkujeme za zpětnou vazbu, grafické pojetí titulu se stále vyvíjí, změn dozná i rubrika Kaleidoskop. Reprodukci starých článků neplánujeme, neboť na tyto texty nemáme autorská práva a je prakticky nemožné (vzhledem k datu původní publikace) je získat.

Členové zemského svazu FISAIC se sešli v Praze na výročním jednání

V únoru se uskutečnilo výroční jednání členů Českého zemského svazu FISAIC. Přítomné přivítala Jarmila Šmerhová, která jednání moderovala. Prezident ČZS FISAIC Vladimír Vokoun informoval o ročním působení ČZS FISAIC pod OSŽ. Spolupráce je podle něj na vysoké úrovni, skupinám se věnuje maximální podpora. FISAIC by měl i nadále získávat mladé železničáře. Miroslav Kaprálek z MO OSŽ uvedl novou skupinu ČZS FISAIC – Literáti na trati. Její vedoucí František Tylšar přítomné seznámil s náplní a záměry nově vzniklé skupiny, jejíž členové s literárním zaměřením působí u železnice již několik let. Nyní bude pracovat ve spolupráci s ostatními skupinami pod ČZS FISAIC. Jarmila Šmerhová informovala o hlavních bodech jednání Prezidia FISAIC, které se uskutečnilo loni v září v Liberci. Na závěr konstatovala, že jako pořadatelská země jsme za organizaci této akce získali pochvalu od zúčastněných zemských svazů FISAIC z celé Evropy. Následovalo vystoupení jednotlivých vedoucích skupin ČZS FISAIC, kteří podali informace o aktivitách v roce 2015 a o připravovaných letošních akcích, jako jsou semináře, výstavy, soutěže či jednání. **JARMILA ŠMERHOVÁ**

Uvítal bych více parních lokomotiv na plakátech v Železničáři

Jsem pravidelným čtenářem Železničáře, nicméně e-mail do redakce píši poprvé. Chtěl bych celému týmu poděkovat za jeho práci a vypíchnout zejména článek uveřejněný v čísle 6, Mikádo: 90 let ikonické elegance. Jako velký fanoušek těchto strojů a syn strojvedoucího, který v 60. letech vodil Mikáda v čele různých vlaků v labském a vltavském údolí, mě velice potěšil styl, jakým byl článek napsán. Nešlo o monografický výčet nebo technický popis, ale příběh, který byl předán opravdu barvitě. A zcela se ztotožňuji s autorovou pointou – zachování jednoho Mikáda v Česku je příjemný odkaz umu našich předků. Jejich vzpomínky to však nahradí jen částečně. Na závěr mi dovolte vyslovit jednu prosbu: Věnujte se parním lokomotivám víc i na plakátech. Myslím, že by to udělalo radost i dalších fanouškům našich nezapomenutelných legend. **ADAM POVOLNÝ**

Odpověď redakce: Záběry z dob před digitalizací se snažíme hledat u renomovaných autorů. Ne vždy se však podaří zajistit snímek odpovídající kvality pro tak velký plakát, který zveřejňujeme v Železničáři. Samozřejmě budeme hledat dále.

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

Pendolino čeká výrazná omlazovací kúra

Pendolina Českých drah projdou v příštích letech poprvé výraznější omlazovací kúrou. Dopravce vylepší interiér rychlovlaků, které slouží na kolejích už přes deset let. V první řadě půjde o přečalounění sedaček, v první třídě bude materiálem kůže. Podlahy včetně druhé třídy zakryjí nové koberce, cestující se dočkají i zásuvek s konektorem USB nebo nových monitorů s informacemi o průběhu jízdy. „Stane se tak v příštích letech v rámci vyšších stupňů oprav plánovaných pro tyto jednotky. Je to podobné jako u jiných vysokorychlostních vlaků v Evropě po zhruba deseti až patnácti letech jejich provozu,“ řekl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Podle něj zatím nebyl určen termín výběrového řízení, jasné nejsou ani náklady. ČD mají celkem sedm Pendolin, jedno zůstává mimo provoz po loňské tragické srážce s kamionem u Studénky. První jednotka dorazila do Česka od výrobce firmy Alstom v roce 2003, po řadě zkušebních jízd jezdí vlaky v pravidelném provozu od prosince 2005. Jde o nejrychlejší spoje v ČR, na trase Praha – Ostrava činí jejich průměrná rychlost 120 km/h. **E15.CZ 12. 3. 2016**

Chystá se mohutná obměna vlakového vozového parku

Už žádné drncání, špinavé nefunkční toalety či roztrhané a nepohodlné sedačky. Chystá se velká obměna vozového parku, který brázdí Česko nejen na rychlíkových tratích, ale i na lokálních. Stát a kraje v nejbližších letech nakoupí stovky nových vlaků. Výběrová řízení na dodavatele se rozjedou už letos, celkem se za ně utratí 24 miliard korun. Naprostá většina peněz půjde z evropských fondů. Zhruba 11 miliard je určeno na nové soupravy pro regionální dopravu. Z toho se podle propočtů ministerstva dopravy nakoupí 77 elektrických jednotek a 80 motorových vozů pro tratě bez trolejí. „Vlaky se vždy pořídí pro konkrétní linku, nepůjde je dát jinam,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok. Kromě toho se budou pořizovat i nové rychlíky, na které je ve fondech připraveno zhruba 9,5 miliardy korun. To odpovídá několika desítkám souprav. Nakupovat se budou výhradně nové vozy, nikoliv repasované starší ze zahraničí, jak to v minulosti často dělali jak České dráhy, tak jejich soukromí konkurenti. Průměrné stáří českých vlaků je kolem 20 let. Výrobci jsou připraveni se o zakázky poprat. **HN 22. 3. 2016**

Ťok chce zpřísnit kontroly alkoholu u strojvedoucích

Kontroly strojvedoucích i ostatních klíčových zaměstnanců na železnici budou častější a mohou být i neohlášené. Přísnější režim nařídil ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) v reakci na tragickou nehodu v Golčově Jeníkově, při níž 21. 3. přišli o život dva lidé, a dechová zkouška u strojvedoucího privátního dopravce prokázala alkohol, měl téměř dvě promile. Nehoda podle Ťoka ukázala na nedostatečnou kontrolu alkoholu u strojvůdců soukromých nákladních dopravců, hodlá se proto obrátit na Drážní inspekci a Drážní úřad. Tyto instituce ani SŽDC totiž podle předpisů nemohou namátkové kontroly zaměstnanců železničních firem provádět, aniž by o tom zaměstnavateli daly předem vědět. Taková kontrola se logicky míjí účinkem. Příčinu havárie v Golčově Jeníkově zjišťuje nyní Drážní inspekce. „Přejezdové zabezpečovací zařízení bylo zřejmě vypnuto a závory v okamžiku srážky zvednuty. Přestože strojvedoucí byl o vypnutí přejezdu informován, nepřizpůsobil tomu svou jízdu a nehodě poté nedokázal zabránit,“ sdělil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřoli. **ČTK 22. 3. 2016**

Plán rychlodráhy Praha – Drážďany se zatím odkládá

Výstavba vysokorychlostního železničního koridoru z Prahy do Drážďan, který by mohl ulehčit přetížené dopravě v údolí Labe a zkrátit cestování mezi Ústím a Prahou zhruba na 20 minut, se podle všeho přinejmenším na nějaký čas odkládá. Minulý týden se totiž na německé straně rozhodlo, že tato stavba, od které si zejména Ústecko slibovalo výrazné rozvojové možnosti, nebude zařazena do spolkového dopravního plánu důležitých staveb, s jejichž výstavbou Německo počítá do roku 2030. Původní německá studie počítala například s tím, že na trase vznikne jeden z nejdelších železničních tunelů v Evropě. Podle projektů je totiž tunel pod Krušnými horami jediným řešením, jak cestu výrazněji zkrátit. Trasa údolím Labe příliš mnoho možností pro zrychlení nenabízí. Tunel má začínat za Ústím nad Labem mezi Chlumcem a Chabařovicemi a končit před saskou Pirnou. Na konec tunelu by měl navazovat ještě přes kilometr dlouhý viadukt, kratší tunel a další most až do saského Heidenau. Nová trať z Prahy do Drážďan má mít celkem 123 kilometrů. **MF DNES 23. 3. 2016**

Česká republika – Liberec
WELLNESS HOTEL BABYLON****

Výhodná nabídka od 1. 4. do 31. 10. 2016
1 dospělý + 1 dítě do 12 let 1 490 Kč/1 NOC se snídaní.
Snídaně formou bufetu, neomezený vstup do iQLANDIE, iQPARKU, LUNAPARKU s ADVENTURE GOLF, AQUAPARKU a saunového světa po celou dobu pobytu.
Příplatky za večeře formou bufetu 299 Kč/ dospělý, 169 Kč / dítě 3–11,99 let.
Tato akce platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní.

Španělsko – Alcoceber
Hotel EURHOSTAL***

poslední volná místa v termínu 7. 9.–16. 9. 2016. Letecky, plná penze, velice pěkný hotel přímo u moře ve velice klidné části Alcoceberu.
Cena po dotaci 14 900 Kč. Více na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 054.

Slovensko, Orava
hotel Studnička

Klidná dovolená ve vyzkoušeném hotelu s domácí kuchyní termíny 18. 6. – 17. 9. 2016, pokoje 2–4lůžkové s vlastním soc. zař. a balkonem, ***cena po dotaci do 2 650 Kč za osobu a 7 nocí s polopenzí, slevy pro klienty 55+ a děti 3-15 let.***

Slovensko – Bešeňová

*Kombinovaný pobyt na 3 noci v hotelu Bešeňová*** v Bešeňové a 3 noci ve Vysokých Tatrách v hotelu FIS*** zahrnuje ubytování s polopenzí, 2 celodenní vstupy do termálního parku Gino Paradise Bešeňová, vstupy do wellness centra v hotelu FIS, komplexní cestovní pojištění. Doprava je vlastní.* ***Cena v letních termínech 6 650 Kč po dotaci/dospělá osoba a pobyt, slevy pro děti. Více na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 055.***

ČD Travel
Člen Skupiny ČD

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

INZERCE

Předplatné čtrnáctideníku Železničář

Darujte sobě nebo vašim blízkým roční předplatné Železničáře za 475 Kč.

Součástí předplatného je také 6 oboustranných plakátů formátu A2 s železniční tematikou. Objednat si můžete také výhodný balíček společně s magazínem ČD pro vás za 600 Kč, kdy za obě periodika získáte slevou přes 20 %. Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese **balikova@gr.cd.cz**, telefonicky na čísle **972 233 090** nebo na stránkách **www.cdprovas.cz/predplatne**.

	14. dubna	
	28.dubna	plakát
	12. května	
	26. května	
	09. června	
	23. června	plakát
	14. července	
	28. července	
	11. srpna	
	25. srpna	plakát
	08. září	
	22. září	
	06. října	
	20. října	plakát
	03. listopadu	
	18. listopadu	
	01. prosince	
	15. prosince	plakát

ČDBody
MOŽNOST UPLATNĚNÍ ČD BODŮ
www.cd.cz/cdbody

FOTO: DR. CHRISTOF SCHRÖFL

15 AŽ 17. DUBNA 2016

Do Drážďan na setkání parních lokomotiv

Drážďanské železniční muzeum připravilo na víkend 15. – 17. dubna už 8. drážďanské setkání parních lokomotiv. Při této příležitosti se otevřou dveře muzea ve výtopně Dresden-Altstadt a prostory DB Regio v ulici Zwickauer Strasse. Z drážďanského hlavního nádraží bude k areálu zajištěna kyvadlová doprava historickým autobusem. Kromě výstavy historických a současných vozidel DB se můžete těšit i na modelovou či zahradní železnici nebo třeba prezentaci policie a spolkové ochrany hranic. Největším lákadlem jsou samozřejmě zatopené parní lokomotivy a nostalgické jízdy. Na setkání přijedou velké lokomotivy německých řad 01, 03, 23, 50, 52 a tendrovky 95, 131 a 75. Ze Slovenska a Česka mají zavítat Albratros 498.1 a Šlechtična 457.1. Zvláštní vlaky budou vypraveny z Drážďan do Löbau, Chemnitz, Děčína (16. 4.), Freibergu nebo Nossenu. Více na www.igbwdresden-altstadt.de.

Nejbližší železniční stanice:
Dresden Hbf

DO 30. ŘÍJNA 2016

FOTO: ARCHIV KŽC DOPRAVA, S. R. O.

Svezte se Kamenickým motoráčkem

I letos se můžete svézt o víkendech a státních svátcích historickým motoráčkem Hurvínkem (M 131.1) po malebné muzejní železnici z České Kamenice do Kamenického Šenova. Vlaky po tzv. sklářské lokálce jezdí jako turistická linka T1 DÚK (Dopravy Ústeckého kraje) a jízdenku koupíte pouze u průvodčího ve vlaku. Z České Kamenice odjíždí motoráček čtyřikrát denně, a to v 9:12 h, 11:12 h, 15:12 h a v 17:12 h. Jízda po pětikilometrové trati kolem Zámeckého vrchu trvá čtvrt hodiny. V Kamenickém Šenově lze navštívit sklářské muzeum, vydat se na výlet k nedaleké Panské skále, známé z pohádky Pyšná princezna, nebo se v sedle bicyklu vypravit po cyklostezce Varhany až do České Lípy (17 km). Pokud budete chtít využít motoráček i pro zpáteční cestu do České Kamenice, pak počítejte s odjezdem z Kamenického Šenova v 10:30, 14:30, 16:30 nebo v 18:30 h.

Nejbližší železniční stanice:
Česká Kamenice

21. AŽ 24. DUBNA 2016

FOTO: ARCHIV VÝSTAVIŠTĚ FLORA OLOMOUC, A. S.

Se slevou Vlak+ na jarní Floru Olomouc

Do hanácké metropole se na jarní etapu naší největší a nejstarší květinové výstavy Flory Olomouc (21. až 24. dubna) můžete svézt vlakem na zpáteční jízdenku se slevou Vlak+ Flora. Sleva představuje 50 % na zpáteční jízdné. Pro cestu do Olomouce si lze tuto výhodnou jízdenku koupit z jakékoli stanice v ČR. Aby vám jízdenka platila i pro cestu zpět, je potřeba si ji nechat orazítkovat na výstavišti ve stánku Českých drah. Ústřední expozice letošní jarní Flory Olomouc má název Karel IV. – Otec vlasti a pomocí nespočtu barev, tvarů a vůní připomene 700. výročí narození tohoto významného panovníka. Součástí výstavy jsou opět Jarní zahradnické trhy a veletrh drobné zahradní mechanizace Hortifarm. A kolik stojí vstupné? Dospělí zaplatí 120 Kč (100 Kč při prodeji přes internet), důchodci a studenti 80 Kč, děti 6–15 let 30 Kč. V nabídce je také rodinné vstupné za 210 Kč.

Nejbližší železniční zastávka:
Olomouc-Nová Ulice/Olomouc-Smetanovy sady

DO 22. ČERVNA 2016

FOTO: STAVBA MOSTU NA OSTROVĚ ŠTVANICI, CARL ROBERT CROLL (1800–1863), OLEJOMALBA, 1846–1847

Negrelliho viadukt očima malířů

U příležitosti 170 let od zahájení stavby Negrelliho viaduktu se před budovou Muzea hlavního města Prahy v ulici Na Poříčí koná obrazová výstava věnovaná nejstaršímu železničnímu mostu přes řeku Vltavu. K vidění jsou unikátní reprodukce obrazů, které dokumentují historii mostu od jeho stavby až do současné doby. K autorům patří významní malíři té doby, k nimž patřili třeba Carl Robert Croll nebo Fridrich Anděl. Neméně zajímavé jsou fotografické záběry viaduktu z období od konce 19. století do druhé poloviny 20. století. Výstavby mostu se ujal rakouský inženýr Alois Negrelli von Moldelbe (1799–1858). Stavět se začalo na jaře 1846 a už 1. června 1850 byl viadukt uveden do provozu. Výstavba mostu měla za úkol přivést železniční tratě ze severu, z Děčína a Drážďan, do pražského nádraží státní dráhy – nynějšího Masarykova nádraží.

Nejbližší železniční stanice:
Praha Masarykovo nádraží

České dráhy
Národní dopravce