

Železničář

9. ČERVNA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



12
ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Se členem představenstva ČD Cargo **Zdeňkem Škvařilem** jsme hovořili o obnově vozidlového parku hnacích vozidel dceřině firmy.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Cestování vlakem na severu Moravy komplikuje jedna z **největších** výluk roku. Uzavřen je úsek z Bludova do Jeseníku.

11-13 TÉMA

Přesně před 50 lety dostaly tehdejší ČSD první elektrický stroj zvaný **Laminátka**. Jde o jednu z nejelegantnějších evropských lokomotiv.

15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Někdejší dopravní kontrolor **Eduard Kapitola** sbírá železniční artefakty. V bývalé prodejně z nich udělal muzeum.

16-17 RECENZE

V další recenzi železničních modelů se zaměříme na **stroj řady 742** ve velikosti TT v barvách ČD Cargo, který pochází z dílny firmy MTB.



18-19 CESTOPIS

Pojďte se s námi podívat, jak se v turisticky oblíbeném **Turecku** jezdí vlakem. Poznáte zemi i z jiné stránky.

20-21 HISTORIE

Dlouhých deset let se jižním a středním Slovenskem proháněly typické **lokomotivy řady 242**, jimž se také říká Plecháče.



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: Petr Slonek | **VEDOUČÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **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. 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 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 *Osobní vlak z Lysé nad Labem právě mjí hrad Střekov v Ústí nad Labem.*



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Premiérový příjezd první z celkem pěti vícesystémových lokomotiv Vectron na naše území, které zakoupila dceřiná společnost ČD Cargo, si v Děčíně nenechal ujít **Zdeněk Zimmermann**. Na snímku vůz 383.001-5. To **Daniel Jakubec** dal přednost klasice – v neděli 29. května zachytil u Lobodice motorovou lokomotivu Hurvínek M 131.1454.



SLOVO ÚVODEM

po loňském náročném roce plném rekonstrukcí železniční infrastruktury jsou výluky už zase v plném proudu. Všichni věříme, že letošní plán SŽDC nedozná podstatnějších odchylek jak v rozsahu činností, tak při naplňování časových termínů doby opravy té které akce příslušnými zhotoviteli. Do konkrétních opatření by mělo být rovněž zajištěno promítnutí ostatních dopadů ze souběžně probíhajících plánovaných stavebních akcí. To je další krok ke vnímání spolehlivosti síťového charakteru železniční dopravy.

Velmi si vážíme svých zákazníků, proto chceme umět podávat stále kvalitnější informace. Naplníme také náš interní závazek daný provozním zaměstnancům, kteří tyto zprávy zprostředkovávají. Po zkušenostech s komunikací se zákazníky při ledovce v prosinci 2014, kdy se České dráhy ne vlastní vinou dostaly do ostře negativního mediálního světla, byla hned zkraje roku 2015 provedena další opatření ke zkvalitnění předávání informací při nepravidelnostech v provozu. Změna technologie dispečinku Českých drah, pravidelné vyhodnocování spolupráce se složkami integrovaného záchranného systému, jakož i aktivace zcela nové technologie kontaktního centra národního dopravce, jež proběhla před pár týdny a umožňuje vstupy dalších operátorů do systému, přičemž jej současně výrazně zkapacitňuje, to vše jsou již završené úkoly, které jsme zvládli.

Posledním naplňovaným závazkem je řešení požadavku na zajištění pružnějšího přenosu informací mezi dispečinkem a vlakovými četami při mimořádnostech tak, aby bylo možno našim cestujícím podat nejlépe on-line potřebnou zprávu a snížit tak jejich stres způsobený nedostatkem informací potřebných k řešení nebo zajištění jejich další cesty, resp. nemožností včas se rozhodnout, zda pokračovat v cestování nebo si jinak upravit svůj program. Hned na jaře 2015 začaly práce na aplikaci tehdy pracovně zvané „ČD-krizo“ a byly definovány parametry, na jakém základě bude v provozu aktivována a kdo a jak ji bude využívat. Na sklonku loňského léta byla tato aplikace připravena k postupnému testování a následnému rutinnímu nasazení od jara 2016.

A proč ještě není v provozu? Tehdy, prakticky na poslední chvíli, specialisté z odboru obchodu osobní dopravy, kteří ovlivňují vývoj nové aplikace, přišli po dohodě s vedením odboru provozu osobní dopravy se zásadním námětem. Na základě jednoduchých vývojových úprav a díky rozvoji nových technologií lze provést úpravu, která umožní z původního systému pro „větší krizové provozní situace“ vytvořit univerzální nástroj pro komunikaci vlakových čet s dispečinkem i kontaktním centrem. Tím se umožní rychlá a efektivní výměna zpráv. Pozitivem také bude, že se významně eliminuje dopad špatného signálu mobilních operátorů na nezanedbatelném rozsahu sítě českých tratí, jež jsou předmětem dlouhotrvající diskuze o kvalitě pokrytí.

ČD Komunikátor bude automaticky rozřazovat jednotlivé okruhy dotazů a požadavků na informace a jejich odesílání bude zajištěno formou datových či SMS zpráv. Odpověď přijde tou stejnou platformou, a obsluha vlaku tak nebude závislá na opakovaném telefonování, nekulí marných pokusech při navazování spojení. ČD Komunikátor umožní i další propojení informací se systémy používanými dispečery a operátory kontaktního centra, čímž se příslušná zpráva „neztratí“ a nezapadne. Během letních měsíců se ČD Komunikátor začne dostávat do provozu, samozřejmě nejprve v testovacím režimu. Věřím, že se brzy zařadí mezi úspěšné projekty, podobně jako třeba "Můj vlak" a další.



Michal Štěpán

člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu



Pavel Krtek se zúčastnil otevření Gotthardského tunelu

První vlak s cestujícími projel ve středu 1. června Gotthardským tunelem, nejdelší a nejhlubší železniční stavbou svého druhu na světě. Stavba měří 57,1 kilometru a v některých místech je až 2,3 kilometru pod povrchem alpského masivu. Do plného provozu dopravní stavbu uvedou švýcarské železnice v prosinci. Tunel, s jehož výstavbou se začalo v roce 1999, současně na obou stranách stavby slavnostně otevřeli prezident švýcarské konfederace Johann Schneider-Ammann a zdejší ministryně dopravy Doris Leuthardová. „Je to velký krok pro Švýcarsko, ale také pro celý kontinent. Sblížíme národy a národní hospodářství,“ řekl Schneider-Ammann o stavbě, která má jízdu mezi severem a jihem kontinentu zkrátit asi o hodinu. Přítomen byl i předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. (red)

Vlak plný úsměvů jel již potřinácté

Elektrická jednotka CityElefant, která dostala v Olomouci pomocí speciálního spřáhla motorovou posilu v podobě Brejlovce řady 754, odvezla na Mezinárodní den dětí tradiční Vlak plný úsměvů. Souprava národního dopravce, která putovala po trase Praha – Pardubice – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – Zábřeh na Moravě – Olomouc – Zlín byla zcela zaplněna více než třemi stovkami handicapovaných dětí a jejich doprovodem. Zájem byl obrovský a jen ze Zábřehu na Moravě cestovalo 140 dětí. Spoj letos odvezl i dvacet vozíčkářů, což je rekordní počet. Ve stanici Zlín střed přivítaly děti plyšové postavičky králíků Boba a Bobka a také Večernička v nadživotní velikosti. Po uvítání se ratolesti rozjely autobusy do Zlínské ZOO, kde se mohly zúčastnit křtu v pavilonu tučňáků a také zhlédnout některý z mnoha filmů na 65. zlínském filmovém festivalu. (mah)



Do Poličky zamířila

Už 120. výročí oslavila v sobotu 21. května regionální dráha ze Svitav do Poličky. Na trati bylo v provozu několik historických vlaků, které se průběžně potkávaly na poličském nádraží, kde byl k dispozici bohatý doprovodný program a podobně jako ve Svitavách i výstava lokomotiv. Největšími magnety, zvláště pro fotografy, se stala parní lokomotiva 423.009 z roku 1922, přezdívaná Líza, a také motorový vůz řady M 240.0 zvaný Singrovka. Hlavním bodem programu byly právě

Lednicko-valtický areál oživil parní vlak

Na cestu romantickým Lednicko-valtickým areálem, zapsaným na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, se v sobotu 28. května letos poprvé vydala souprava historických vozů Rybáků v čele s parní lokomotivou 423.041. Během léta pojede parní speciál ještě čtyřikrát každou poslední sobotu. Jinak bude o víkendech a svátcích v provozu nostalgický spoj zajišťovaný motorovým vozem řady M 131.1, Hurvínek. V Lednici mohou cestující navštívit tamní architektonicky ojedinělý zámek, kde po předložení jízdenky z historických vlaků obdrží pro každého dospělého vstupenku za snížené vstupné pro děti. Lákadlem je i muzeum na lednickém Zámeckém náměstí, kde je aktuální výstava s názvem „Jak se žilo za tatíčka Masaryka“. (mah)





Singrovka i Líza

jízdy s Lízou a soupravou sestavenou z historických vozů bývalé třetí třídy. V soupravě, doprovázené vlakovým personálem ve stejnokrojích ze třicátých let dvacátého století, byl zařazen i vůz s fungujícím úřadem vlakové pošty. Slunečné počasí vylákalo na výlet stovky lidí, kteří si mohli vyzkoušet ještě další historický vlak v čele s diesellovým strojem T 444.1 a také nejmodernější jednotku RegioShark, která na této trati běžně nejezdí. (mah)



Japonští novináři otestovali služby ČD

Zástupci Českých drah v Praze na konci května přivítali sedmičku japonských novinářů. Ti se vydali do Evropy poznávat turisticky atraktivní destinace a vyzkoušet zdejší cestování vlakem. Do metropole žurnalisté přicestovali z Vídně railjetem a po krátké zastávce a seznámení se službami národního dopravce přestoupili na rychlík vyšší kvality mířící do Mariánských Lázní. Po dvou denní návštěvě západočeských lázní odcestovali osobním vlakem do Německa. Evropské „turné“ začali v italském městečku Civita di Bagnoregio a pokračovali přes slovinský Piran a rakouský Sopron do Čech. Odsud vyjeli do německého Quedlinburgu a nizozemského Hindeloopenu. Itinerář novinářům zajistila agentura Eurail. (hol)



Aplikace Můj vlak si připsala další úspěch

České dráhy si s aplikací Můj vlak připsaly další velký úspěch. Ziskaly ocenění v soutěži Internet Effectiveness Awards, kterou pořádá Asociace dodavatelů internetových řešení. Národní dopravce za tento užitečný nástroj při cestování vlakem získal první cenu v kategorii Cestovní ruch a doprava. Porota vybírá vítězná řešení na základě jejich efektivity a úspěchů. Měřítkem je celkový úspěch vztahený k nákladům na projekt. Soutěžít mohou e-shopy i charitativní instituce. Rozhoduje pouze úspěšnost řešení. Ceny asociace tradičně za speciální ocenění efektivity byly rozděleny v těchto kategoriích: Nejlepší mobilní řešení, Nejlepší využití sociálních sítí, virálního marketingu a videa, Nejlepší integrovaná kampaň. (red)



Počátkem května se v prostorách kontaktního centra Českých drah na oddělení rezervací a na pražském hlavním nádraží uskutečnilo natáčení České rady dětí a mládeže (ČRDM) coby zástupců jedné z důležitých cílových skupin cestujících. Filmování se týkalo objednávkového systému přepravy skupin, který je nasazen od loňského roku v pilotním provozu. Výsledkem bude krátký instruktážní snímek pro členské organizace ČRDM popisující výhody tohoto způsobu nákupu jízdenky. ČD poskytly maximální podporu, od výběru lokací, přes koordinaci natáčecích sekvencí na jednotlivých pracovištích až po ochotu a vstřícnost jednotlivých zaměstnanců a jejich nadřízených. (M. Zach)

Děti natáčely s ČD instruktážní video

Nákup lokomotiv Vectron je pro nás důležitý

ČD Cargo připravuje velké investice do obnovy vozidlového parku hnacích vozidel. V polovině června se v barvách dopravce oficiálně objeví první německá vícesystémová lokomotiva Vectron od společnosti Siemens, další čtyři stroje budou následovat do konce roku. Dceřiná firma plánuje další nákupy a postupné vyřazování přestárých elektrických strojů. Nejen o tom jsme hovořili se členem představenstva ČD Cargo Zdeňkem Škvařilem.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Proč jste si zvolili jako novou lokomotivní řadu stroje Vectron od Siemensu? Jaký má tento nákup význam pro ČD Cargo?

Náš lokomotivní park každým rokem stárne, a tím pádem se firmě zvyšují náklady na jeho údržbu a opravy. Po stránce ekonomické jde navíc o snižování finančního majetku ČD Cargo. Starší elektrické lokomotivy řad 122 nebo 123 nejsou vybaveny pro provoz v sousedních státech, což je jejich zásadní mínus. ČD Cargo má již dnes řadu přeprav nasmlouvaných napříč celou Evropou a k tomu právě potřebujeme odpovídající vícesystémové lokomotivy. Pokud chce naše firma uspět v konkurenčním boji, tak její jedinou šancí je operovat i v dalších státech Evropské unie. Nové stroje Vectron náš záměr stoprocentně splňují a budou tvořit jakousi vlajkovou loď ČD Carga. Nezanedbatelným hlediskem rozhodování při nákupu byla operabilita těchto strojů. Navíc ušetříme spoustu neproduktivního času při výměně lokomotiv v pohraničních stanicích. Hledali jsme celý rok možnosti financování nákupu, což se nám nakonec podařilo. Máme kladné výsledky v dálkových přepravách a jsem přesvědčen, že budeme perspektivním dopravcem, jenž k úspěchu potřebuje moderní techniku.

Jak moc rozhodovaly při nákupu technické parametry strojů Vectron, které v České republice dnes vídáme i u jiných dopravců?

Naprosto zásadně. Lokomotiva je vícesystémová, sestavená z modulů, které se dají vzájemně doplnit nebo vyměnit ve velmi krátké době, a hlavně je schopná projet všemi evropskými trakčními napájecími systémy. Podobný stroj naše firma nikdy nevlastnila, a tak je tato nová lokomotivní řada pro nás doslova historický milník. S Vectrony zamýšlíme jezdit z bulharských a slovinských námořních přístavů přes Maďarsko, Slovensko a naši republiku až do severoněmeckých přístavních překladišť. To znamená, že tyto silné a moderní stroje budou stát v čele autovlaků, kombinované či kontejnerové dopravy. Do konce roku budou ve zkušebnímu provozu na různých relacích a od nového jízdního řádu 2016/2017 pak již na přesně určených nákladních spojích na konkrétních vozebních ramenech. Každý stroj má naplánován denní proběh kolem sedmi set až tisíce kilometrů a má minimální nárokovost na průběžné opravy, takže již v tomto okamžiku je pro nás rentabilní a konkurenceschopný.

Museli jste na nové stroje speciálně vyškolit některé strojvedoucí?

Pro vozbu na Vectronech se školí celkem dvacet vybraných strojvedoucích z Provozní jednotky Ústí nad Labem, kde budou tyto stroje deponovány, a následovat bude školení i v dalších obvodech. Nicméně všechna naše Střediska oprav kolejových vozidel – Českými Budějovicemi počínajíc a Ostravou konče – budou umět tyto lokomotivy opravovat. První lokomotivu představíme v polovině června na Czech Raildays 2016 a od září navíc přijde každý měsíc další nový stroj, takže k novému Grafikonu vlakové dopravy 2016/17 budeme mít k dispozici celkem pět strojů s odpovídajícím personálem. Nejvíce zkušeností mají ústečtí kolegové dlouhodobě s vozbou do Německa, kam vozí nákladní vlaky s našimi staršími dvousystémovými lokomotivami řady 372, takže volba deponie největší lokomotivní flotily byla vcelku jasná.

Počítáte s rozšířením mezinárodní vozby českých strojvedoucích do jiných zemí než na Slovensko nebo do Německa, kam vaši zaměstnanci jezdí řadu let?

Pro ČD Cargo je výhodné, aby se strojvedoucí, který přejíždí hranice státu, stačil během směny ještě vrátit zpět do Česka. Ano, naše lokomotivy již běžně operují například v Maďarsku, na Slovensku či Polsku, ale na delší vzdálenosti se naši lidé střídají se smluvními strojvedoucími z dalších států. Určitě zachováme vozební rameno do Drážďan, Žiliny a do Štúrova a nyní máme projednané i rozšíření vozby českých strojvedoucích až do polských Katovic. Důvodem je hlavně urychlení přepravy. Vlastních kompatibilních lokomotiv řady 163 máme relativně dost a nyní již školíme patnáct našich strojvedoucích, kteří si budou předávat operativně vlaky na ose s polskými kolegy s minimální časovou ztrátou. Jediný větší problém představuje úbytek strojvedoucích. Nestačíme si vychovávat nové mladé kolegy, a tak se celorepublikově potýkáme s trvalým podstavem strojvedoucích.

S Vectrony chceme jezdit z bulharských a slovinských námořních přístavů přes Maďarsko, Slovensko a ČR až do severoněmeckých přístavních překladišť. Budou stát v čele autovlaků, kombinované či kontejnerové dopravy.



ZDENĚK ŠKVARIL

Po dokončení studií na břeclavské Střední průmyslové škole dopravní v oboru Doprava a přeprava v roce 1978 odešel studovat do Žiliny na Vysokou školu dopravní. Po absolvování VŠD začal pracovat od roku 1983 jako výpravčí na jižní Moravě. V letech 1995 až 2007 pracoval jako náměstek ředitele pro nákladní dopravu v bývalém OPŘ Brno. 1. prosince 2007 byl jmenován do funkce ředitele Provozní jednotky ČD Cargo v Brně a od listopadu 2014 je pověřen řízením úseku provozu ČD Cargo a zároveň členem představenstva.

Budete kromě těchto strojů kupovat ještě nějaké další lokomotivy nebo si vystačíte se stávajícím vozidlovým parkem?

Do budoucna má být naší nosnou řadou lokomotiva Vectron. Počítáme, že bychom jich každý rok koupili pět. Tyto vysoce sofistikované mašiny doplní třicítka modernizovaných Es řady 363.5, která dnes jezdí v řadě evropských států, kde se používá trakční napětí 3, resp. 25 kV 50 Hz. Nákupy dalších řad proto nezvažujeme. A když budeme potřebovat třeba pár strojů jen na dva trakční napájecí systémy, není nic snazšího než objednat Vectron s takovou modulovou zástavbou. V případě potřeby se z takového stroje stane během několika hodin třeba čtyřsystémová lokomotiva. Navíc jsme nedávno odkoupili od mateřské společnosti České dráhy třináct polonizovaných Peršingů řady 163, s nimiž umíme dojet do pobaltských přístavů v Polsku, takže potřeba rozšiřování hnacích vozidel o další lokomotivní řady není na místě. Za každý nově dodaný Vectron plánujeme vyřadit až dvě starší lokomotivy řad 122 nebo 123. Nemají ani možnost evropské operability, takže jejich éra opravdu už pomalu končí. Jiná situace je v dieselové trakci, kde ale máme všechny výkony dostatečně pokryty stávajícím vozidlovým parkem, o jehož postupné obnově se pochopitelně bude časem také jednat. Zatím to není na pořadu dne.

ČD Cargo nejsou jen lokomotivy, ale pochopitelně vozy různých řad. Neplánujete modernizaci i v tomto segmentu?

V provozu udržujeme nákladní vozy jen těch řad, kde máme obchodní potřebu. Proto jsme vyřadili kolem tří tisíc vozů, které jsme odstavili a necháváme je postupně sešrotovat. Obdobný počet vozů potká podobný osud v nejbližší době. Nákup nových vozů není jednoduchý, protože jde také o velkou finanční investici. Pořizovat jednoúčelové vozy, které jsou využity třeba jen několik měsíců v roce, je ekonomicky zničitelné. Touto cestou opravdu nechceme jít. Zvažujeme snad jen nákup víceúčelových vozů například Innofreight, které lze s nástavbami využívat celoročně na přepravy různých druhů substrátů. Momentálně zpracováváme projekt na využití a zároveň jejich opravy a údržbu. A v neposlední řadě uvažujeme o pronájmu speciálních vozů na přepravu dřeva, ale jen v kratším časovém horizontu. ◆

Vlaky opustily Jesenicko na více než půl roku

Cestování vlakem na severu Moravy komplikuje jedna z nejmasivnějších výluk. Uzavřeny je osmapadesátakilometrový úsek z Bludova do Jeseníku a pravidelné spoje nahradily více než dvě desítky autobusů. Rekonstrukce trati, proslavené filmem o nádražákově Aloisi Nebelovi, měla původně začít už loni, ale jedna ze stavebních firem, která vyhrála výběrové řízení, práce nezačala. Modernizace tak musela být odložena až na letošek.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Mezi Jeseníkem, Hanušovicemi a Bludovem začali stavbaři 14. dubna v některých traťových úsecích vytrhávat koleje. Jedná se o čtyři stavební akce za bezmála dvě miliardy korun. Trať obnovují jak mezi stanicemi Jindřichov na Moravě a Lipová Lázně, tak mezi Bludovem a Hanušovicemi. V tomto úseku stavební firmy navazují na práce z loňského roku. Kompletně přestavěny budou i dvě důležité přestupní železniční stanice Hanušovice a Jeseník. Cestující musejí použít náhradní autobusovou dopravu v úseku Zábřeh na Moravě (resp. Šumperk) – Hanušovice – Lipová Lázně – Jeseník. „Vedena je ze Šumperka do Jeseníku, místo spěšných vlaků jezdí autobusy v úseku ze Zábřehu na Moravě do Jeseníku. Denně je v pracovní dny vypravováno až 17 autobusů, pětadvacet jezdí o sobotách a nedělích. Počty se liší s ohledem na jednotlivé dny v týdnu, nejvíce lidí je na Jesenicku přepravováno tradičně o pátcích, sobotách a nedělích. Spoje spěšných vlaků doprovází nákladní dodávka pro přepravu jízdních kol,“ řekl Pavel Salvét z olomouckého Regionálního obchodního centra (ROC) Českých drah.



Platí výlukový jízdní řád

ROC Olomouc připravilo podklady pro zajištění dlouhodobé výluky. Zaměstnanci musejí sestavit výlukový jízdní řád pro celý úsek ze Zábřehu na Moravě a Šumperka do Jeseníku, včetně stavbou dotčeného úseku z Hanušovic do Starého Města pod Sněžníkem, sestavit oběhy autobusů náhradní dopravy, zhotovit nejen mapy s trasami, ale i směrové tabule a označení pro autodopravce. „Jednalo se o technicky i časově náročnou práci, veškeré podklady jsme museli připravit v říjnu a listopadu loňského roku. Rovněž jsme vše potřebné projednali se zástupci objednatele, měst, obcí a v neposlední řadě bylo potřeba zajistit řádnou informovanost našich zákaz-



níků prostřednictvím médií a vývěsek ve stanicích,“ vysvětlila postup přípravy akce ředitelka olomouckého ROC Hana Motyková.

Motoráky jen z Lipové Lázně do Javorníku

S ohledem na poměrně neobvyklou délku výlukou postiženého úseku museli olomoučtí specialisté nahradit autobusy i spoje na přílehlé odbočné trati z Hanušovic do Starého Města pod Sněžníkem. Vyloučený úsek Bludov – Hanušovice a momentálně zahájená rekonstrukce samotné stanice Hanušovice zneumožňuje technickou a hygienickou údržbu motorových vozů řady 810 v šumperském depu a s ohledem na denní proběh vozu na trati 294 Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem není reálné ani zbrojení motoráku na provozním pracovišti Lipová Lázně. Limitující je kapacita nádrže na naftu u motorového vozu, která by nestačila na celodenní provoz. V současné době jsou na Jesenicku v provozu motorové vozy 810 pouze na regionální dráze z Lipové Lázně přes Velkou Kraš do Javorníku ve Slezsku. Technická údržba motoráků se odehrává přímo v malém depu v Lipové Lázních, kde je zároveň dislokován i přívěsný vůz pro potřeby posílení vlaků v turisticky atraktivním období.

Zachování přestupních vazeb prioritou

Jízdní řád náhradní dopravy je sestaven tak, aby zůstaly zachovány plánované přestupní vazby ve stanicích Lipová Lázně, Hanušovice, Bludov a především v Zábřehu na Moravě. Pro cestující do/ze Starého Města pod Sněžníkem se podařilo zajistit u vybraných spojů přímé spojení do/z Šumperka. Jelikož jsou autobusy v úseku Jeseník – Hanušovice rychlejší než vlak, který musí překonávat náročné sklonové poměry, urychlil se odjezd autobusu v Hanušovicích ve směru do Zábřehu na Moravě zhruba o deset minut tak, aby byly zaručeny veškeré přestupní vazby na zábržském nádraží. Odjezdy z výchozích stanic a příjezdy do cílových stanic se de facto nezměnily.

Při nasazení většího počtu autobusů, stejně jako při koordinaci při přestupech v Hanušovicích, pomáhají navíc vlakoví revizoři z olomouckého Regionálního pracoviště ZAP. Koordinaci a odbavení cestujících v Hanušovicích a na odbočné trati z Hanušovic do Starého Města pod Sněžníkem zabezpečují strojvedoucí, kteří na této trati běžně jezdí. ◆



ČD Komunikátor zrychlí tok informací

Vývojáři Českých drah brzy začnou testovat novou mobilní aplikaci ČD Komunikátor. Určena je především provozním zaměstnancům. O dopadech různých událostí na tratích by se vlakové čety měly jejím prostřednictvím dozvědět už za několik sekund.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Abyste se zrychlila komunikace mezi provozními zaměstnanci poskytujícími informace cestujícím ve vlaku, vyvinuli IT specialisté novou mobilní aplikaci ČD Komunikátor. Nyní se „laboratorně“ testuje, ostrý start ji čeká na sklonku léta. Vývojáři počítají, že jako první se do projektu elektronizace provozní a krizové komunikace připojí vlakové čety, dispečink národního dopravce a kontaktní centrum. Později by měli následovat i třeba strojvůdci. Projekt je napojen na informační systém pro podporu operativního řízení DISOD. Respektuje tedy trasu vlaku a konkrétní čety.

„Je to chatovací aplikace, kde si uživatel nevybírá adresáta, ale téma, o kterém chce komunikovat,“ vysvětlil autor projektu a vývojář Roman Menc z odboru obchodu osobní dopavy. „Podle vybraného tématu systém automaticky vyhledá adresáty,“ dodal. Zadavatel si tak může vybrat z kategorií: Chci pomoc, Chci informaci, Dávám na vědomí nebo Jsem v nebezpečí. Pod těmito položkami najde konkretizovaná témata, jež jsou už dnes mezi zaměstnanci běžně probírána. „Uživatel může třeba říci, že se něco stalo s lokomotivou, že někdo něco ve vlaku ztratil, že je vlaková četa jakkoliv ohrožena nebo že cestující má zdravotní problémy,“ uvedl Menc některé příklady. Pak stačí, aby zaměstnanec vyplnil několik požadovaných údajů a za pár sekund bude mít ucelenou informaci připravenou k odeslání. Oznámení o příchozí zprávě bude doprovázeno akustickým signálem.

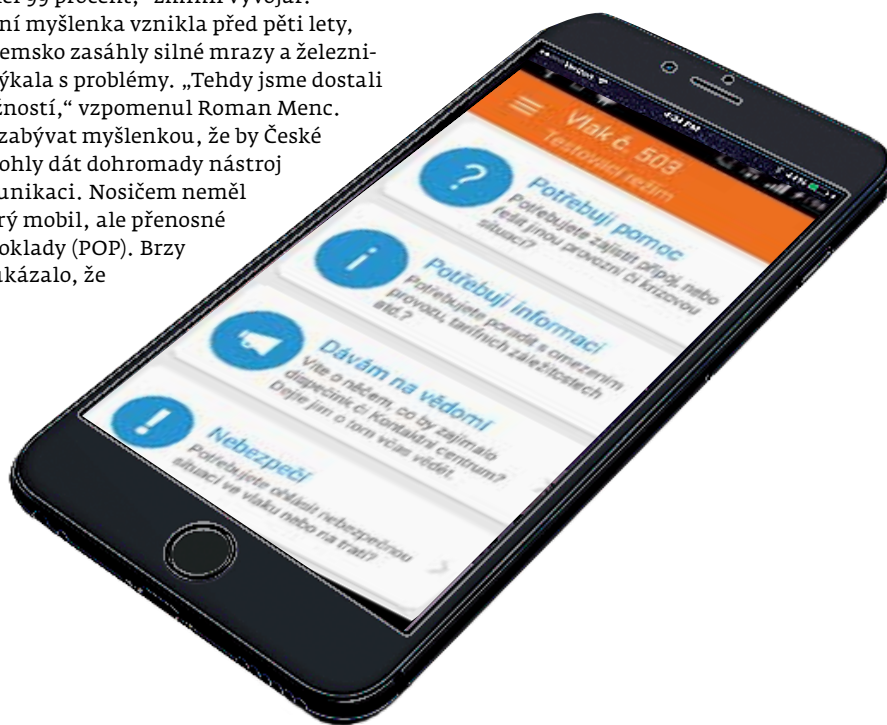
Úspěšnost systému až 99 procent

Systém funguje na datové síti pravidelně, zaměstnanci národního dopravce k němu budou neustále připojeni. „Běžné telefonní linky

dnes nestíhají. Na dispečinku máme jen několik telefonů, na kontaktním centru také, ale najednou mohou volat desítky vlakových čet s tím, že potřebují zjistit nějakou informaci a síť by tak mohla zkolabovat. To je dnes již nepřijatelné,“ konstatoval Menc. Nicméně pokrytí železnic datovou sítí není optimální, a pokud se uživatel nepodaří zprávu odeslat, systém ji zakóduje do klasické textovky a vyčká na síť hlasovou, na které SMS fungují. „Úspěšnost podání informace by tak měla být na hranici 99 procent,“ zmínil vývojář.

Původní myšlenka vznikla před pěti lety, když tuzemsko zasáhly silné mrazy a železnice se potýkala s problémy. „Tehdy jsme dostali řadu stížností,“ vzpomněl Roman Menc. Začal se zabývat myšlenkou, že by České dráhy mohly dát dohromady nástroj pro komunikaci. Nosičem neměl být chytrý mobil, ale přenosné osobní poklady (POP). Brzy se však ukázalo, že

„popky“ nejsou vhodným nástrojem kvůli méně častým aktualizacím – informace ze sítě se načítají „pouze“ každou čtvrt hodinu. A chytré telefony byly teprve v plenkách. Nápad musel k ledu. „Myšlenku jsme oprášili po nedávné letecké kalamitě. Vše jsme analyzovali a řekli si, že komunikátor nebude řešit jen krizové situace, ale i běžné provozní věci. To vše v reálném čase,“ připomněl počátky Roman Menc a pochválil podporu projektu na celém úseku osobní dopavy. ◆



POSÁDKY VLAKŮ SE ZDOKONALOVALY V KOMUNIKACI

MARTIN HARÁK

V několika bžích si vlakové posádky z Chebu, Prahy, Děčína, Bohumína, Břeclavi a Valašského Meziříčí, které doprovází vlaky vyšší kvality, mohly prohloubit komunikační dovednosti nebo debátovat s vedením úseku osobní dopavy ČD. Cílem seminářů je nejen obecná povědomost o dění ve firmě, ale zároveň posílení prozákaznického přístupu k cestujícím.

Pokud se člověk zajímá o druhého opravdu upřímně, umí se usmívat, dokáže pozorně naslouchat, je zdvořilý a laskavý a vzbudí u druhých pocit, že jsou pro něj důležití – je skoro vyhráno. To všechno jsou vlastnosti, které se také oče-

kávají u posádek vlaků kategorií Inter a EuroCity, Expres, Euro-night, railjet nebo SC Pendolino. Jde o zaměstnance obsluhující spoje, kde se nachází nejmodernější vozidlová technika. Tyto posádky tvoří první linii ve styku s cestujícími a musí jim být bezvýhradně k dispozici. Jsou velmi důležitou složkou mobilního personálu už proto, že se zákazník na palubě vlaku leckdy tráví celé hodiny jízdy. Proto je nutné, aby tyto vlakové posádky uměly předat i širší informace než jen běžné tarifní nebo provozní záležitosti. „Je žádoucí, aby náš personál na těchto spojích uměly jednoduše argumentovat při objasňování některých počinů národního dopravce a třeba i rea-

govat na základní témata, jež jsou v některých médiích nepřesně či tendenčně interpretována,“ řekl člen představenstva ČD Michal Štěpán.

Velký zájem o diskuzi

Díky vedení Zákaznického personálu (ZAP) a Odboru personálního ČD se frekvenci seminářů seznámili například s aktuální obnovou vozidlového parku, plánovaným redesignem vlaků Pendolino či novým konceptem vozby na trasách Praha – Linz a Praha – Hamburg. „Jsme rádi, že řada našich zaměstnanců projevila aktivní zájem v neformálních diskuzích na konci každého běhu. Zpětná vazba je pro nás hodně důležitá a vítáme každý

hodnotný podnět, který pomůže zlepšit image národního dopravce a navíc vytvořit lepší podmínky pro naše cestující. Podstata je jednoduchá – jen spokojený zákazník nám zachová věrnost a přinese další tržbu,“ potvrzuje ředitelka ZAP Jitka Kubíková.

Živá byla i debata se zástupci Odboru řízení provozu, kde se střídala ředitelka Ludka Hnulíková se svými zástupcem Lukášem Zástěrou. Zástupci odboru seznámili posádky vlakových čet s činností dispečinku i s chystanou horkou novinkou – ČD komunikátorem, který se stane pomocníkem v každodenní komunikaci mezi vlakovými četami a dispečinkem či Kontaktním centrem národního dopravce.



ELEGANTNÍ LAMINÁTKY SLAVÍ PADESÁTINY

Světově uznávaný architekt a designér Otakar Diblík vytvořil řadu neobvyklých a nadčasových užitkových věcí, mezi nimiž mají nezastupitelné místo dopravní prostředky. Z jeho dílny pochází i jedna z neelegantnějších evropských lokomotiv, jejíž futuristické křivky nakreslil profesor Diblík již začátkem šedesátých let minulého století. Bývalé Československé státní dráhy dostaly první elektrický stroj zvaný Laminátka přesně před 50 lety.

50

S4890001



Foto: Vlastimil Hybrant

MARTIN HARÁK

Proč se této lokomotivě přezdívá Laminátka? Odpověď je jednoduchá. Při výrobě byl poprvé ve větší míře použit laminát. Laminátka původní řady S 489.0, s továrním označením jako 47E, byla pokračováním díla, které začalo šestnácti letým prototypem S 699.001 (tovární označení 32Eo) a na trati se poprvé objevilo v červnu 1964. Nejprve z bran plzeňské Škodovky vyjela v roce 1965 první série strojů určená pro Bulharské státní dráhy. Až 23. května 1966 byla předána první lokomotiva s typovým označením S 489.0, později přeznačená na dnešní řadu 230, tehdejší Československým státním drahám (ČSD) do Lokomotivního depa v Brně Maloměřicích. V dochovaném předávacím proto-

kolu nesporně zaujme cena prvního stroje, která byla vyčíslena na 2 982 300 Kč. Za necelé tři miliony si bylo tedy možné pořídit tuto krásnou lokomotivu! Nezapomeňme ale, že to tenkrát byly úplně jiné peníze než dnes...

První dva stroje S 489.0001 a S 489.0002 byly oficiálně předvedeny zástupcům drah a ministerstva dopravy 18. května 1966 okolo poledne v plzeňské Škodovce, aby zamířily na zkušební jízdy na železničním zkušebním okruhu do Velimi. Za řídicím pultem „jedničky“ seděl tehdy škodovský zkušební technik Ladislav Procházka a o celé akci dokonce informovaly noviny Pravda (dnes Plzeňský deník).

Nahradily parní trakci

Elektrické jednofázové lokomotivy řady S 489.0 dodal v letech 1966 až 1967 pro Československé státní dráhy národní podnik Škoda Plzeň ve třech výrobních sériích označených jako 47E1 až 47E3. Celkem vzniklo 110 strojů, které byly deponovány jak v Plzni a Chebu, tak i v jihomoravské metropoli. Výjimku tvořily dva stroje S 489.0086 a 095. Ty byly po vyrobení v roce 1967 provozovány na Slovensku, odkud se zhruba po roce, po dodání nových strojů následující řady S 499.0, přesunuly do Brna.

Lokomotivy řady S 489.0 se staly základním typem hnacího vozidla střídavé trakční soustavy a jejich úkolem bylo převzít celou vozbu od dosluhující parní trakce v jižní polovině republiky, kde se od šedesátých let začala ve větší míře rozvíjet střídavá trakční soustava. Proto je plzeňští konstruktéři navrhli jako univerzální stroje s max. rychlostí 110 km/h a trakčním výkonem 3200 kW. Laminátky převzaly velmi rychle vozbu vlaků všech kategorií, od nákladních přes osobní až po rychlíky na tratích o napětí 25 kV 50 Hz, především na rame-ni Kutná Hora – Havlíčkův Brod – Brno a Cheb – Plzeň. S postupnou elektrizací se pole jejich působnosti rozšiřovalo z Plzně do Českých

Budějovic a později i přes Jihlavu do Havlíčkova Brodu. A tak již v roce 1967 bylo možné vidět Laminátky i v Bratislavě a o necelé dva roky později dokonce až ve vzdáleném Štúrově a Komárně na maďarských hranicích.

Výroba lokomotiv skončila s politickými změnami po roce 1968

Na stroje řady S 489.0 navázala od roku 1968 další výrobní série 120 strojů označených jako S 499.0 (později jako řada 240), které byly oproti původním strojům určené hlavně na vozbu osobních vlaků a rychlíků s max. rychlostí 120 km/h. Výroba skončila v roce 1970, kdy vyjelo na koleje pětadvacet kusů s označením S 499.1. Díky zvýšené rychlosti 140 km/h byly primárně určeny pro vozbu rychlíků a expresů ČSD. Posledních dvacet kusů směřovalo do Bulharska, které nakoupilo z Plzně celkem devadesát Laminátek z několika výrobních sérií. Jde ale již o trochu jinou kapitolu, které se budeme věnovat v některém z příštích čísel Železničáře.

Kvůli politickým změnám po roce 1968, kdy byly zmařeny pokusy o demokratizaci společnosti, začaly problémy i v průmyslových odvětvích. A na to doplatily i naše nejkrásnější elektrické lokomotivy. Proč? Laminátka, jak již název napovídá, měla čela a boky vyráběné ze sklolaminátu, který byl z polyesterové živice. Ta se dovážela z tehdejší kapitalistické ciziny za devizy, jichž nebylo tehdy nazbyt. A tak se v roce 1970 rozhodlo o ukončení výroby celolaminátových karoserií pro elektrické lokomotivy a tento progresivní materiál se začal využívat pouze při výrobě některých dílů. To mělo negativní vliv mimo jiné na hmotnost lokomotivy, která se tím značně zvyšovala. Výrobce se vynuceně vrátil o pomyslný krok zpět a pro tratě napájené střídavým proudem začal od poloviny sedmdesátých let vyrábět lokomotivy s celokovovými karoseriemi, dnes známé jako řada 242. Železničáři následně tyto stroje slangově pojmenovali jako Plecháčce. Oproti Laminátkám vypadaly již tehdy velmi staromódně a designérsky se jim jednoduše nemožily vyrovnat. I taková byla doba reálného socialismu.



Foto: www.czechdesign.cz (2x)



Foto: Wikipedia

DESIGNÉR OTAKAR DIBLÍK 19. srpna 1929 – 12. února 1999

Významně se podílel na vzhledu dopravních prostředků. Po studiích spolupracoval s mnohými československými podniky (Karosa, Tatra, Zetor, Škoda a další). V roce 1968 emigroval a usídlil se v Itálii. Od následujícího roku působil jako designér v milánském studiu Bonetto, v roce 1983 se stal dokonce tamním šéfdesignérem. Od roku 1990 pracoval jako vedoucí ateliéru designu Vysoké školy uměleckopřmyslové v Praze. Zemřel na selhání srdce v ateliéru VŠUP.

Zdroj: Wikipedia

Laminátka je spolehlivý „držák“

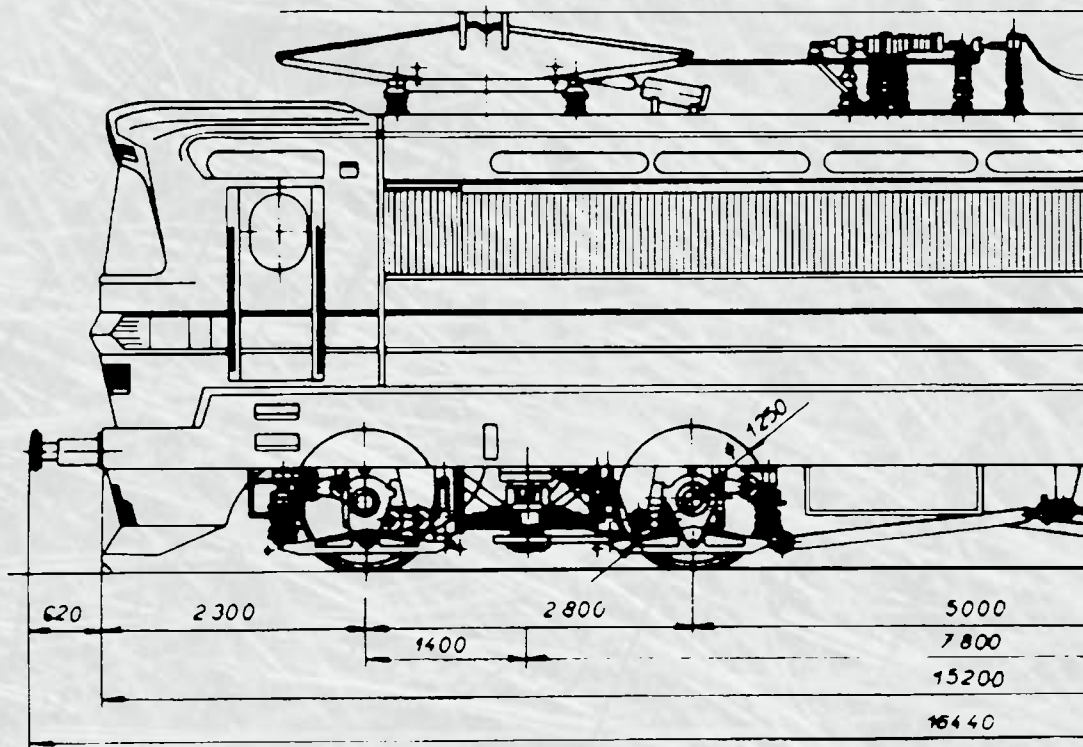
Technici a opraváři z SOKV Ostrava a České Budějovice, dceřiné společnosti ČD Cargo, kde jsou stroje řady 230 výhradně provozovány, tvrdí, že tyto lokomotivy přežijí všechno. I přes handicap krátkého rozvoru a zastaralých konstrukčních prvků v pojezdové části, způsobující horší chodové vlastnosti je Laminátka stále držák a jde o jednu z nejspolehlivějších lokomotivních řad u nákladního dopravce. Vzhledem k tomu, že byly postupně všechny zbývající stroje v posledních deseti letech předisponovány do nákladky, je řada z nich provozována ve mnohočlenném řízení. Dvojičky umožňují vozbu dlouhých ucelených vlaků bez zbytečných postrků či přípřeží, zvláště pak z Brna do Kutné Hory nebo z Havlíčkova Brodu přes Jihlavu do Veselí nad Lužnicí, kde tratě překonávají členitý terén Českomoravské vrchoviny. Šetří se tím čas i vlastní manipulace s vlaky.

Teprve po téměř čtyřiceti letech provozu začalo být v praxi používáno mnohonásobné řízení, tedy ovládání dvou lokomotiv jedním strojvedoucím. Stalo se tak v lokomotivním depu Brno Maloměřice, kde jako první byla spojena dvojice 230.030+230.032, která poprvé vyjela v GVD 2004/2005. Následně bylo takto spojeno do dvojic několik desítek strojů nejen řady 230, ale také 240. V souvislosti s nasazením dvojčat do čela většiny nákladních vlaků, které dříve vyžadovaly dva stroje, byla zrušena postrková služba v Brně, odkud postrky vypomáhaly do Vlkova u Tišnova či mezi Jindřichovým Hradcem a Doňovem nebo mezi Dynínem a Chotýčany. Pro zajištění spolehlivého chodu obou spojených lokomotiv bylo nutné provedení několika technických úprav, jako například vložení časového relé do obvodu přepínání odboček transformátoru na řídicí lokomotivě, které zajišťuje stejných chod voliče odboček na obou strojích.

Specifickou kapitolou tvoří u Laminátek modernizace sedmi strojů řady 230 v letech 2009 až 2010 v dílnách Pars nova v Šumperku. Tyto stroje byly vybaveny moderními stavišti s klimatizací, LED osvětlením, radiostanicemi GMS-R a také vlakovými zabezpečovací Mirel VZ 1 a 3A. Modernizované Laminátky mají navíc procesorový řídicí systém, vakuový hlavní vypínač, nové kompresory 3 DSK 100 a také systém měření elektrické energie. Po získání korporátního nátěru byly přiděleny do SOKV České Budějovice a díky softwarovému vybavení a vlakovému zabezpečovací VZ 3A mohou tyto stroje jezdit i v Maďarsku. Tam jsou ostatně k vidění na ucelených nákladních vlacích směřujících přes Slovensko až na rumunské nebo srbské hranice.

Jak stroje řady 230 vypadaly?

Laminátka původní řady S 489.0, od 80. let přeznačená na řadu 230, je čtyřnápravová elektrická skříňová lokomotiva s dvěma stavišti pro strojvedoucího a strojovnou ve střední části. Hlavní rám spočívá na dvou dvounápravových podvozcích, které jsou pomocí šikmých tyčí spojeny se skříňovou lokomotivou, což zajišťuje vyrovnávání nápravových tlaků při rozjezdu. Skříňová lokomotiva je vyrobená z vyztuženého polyesterového sklolaminátu a skládá se z několika částí. Na oba čelníky rámu jsou po-



Stroj 230.099 v klasickém polomáčeném nátěru ze 70. let

Foto: Martin Žabka



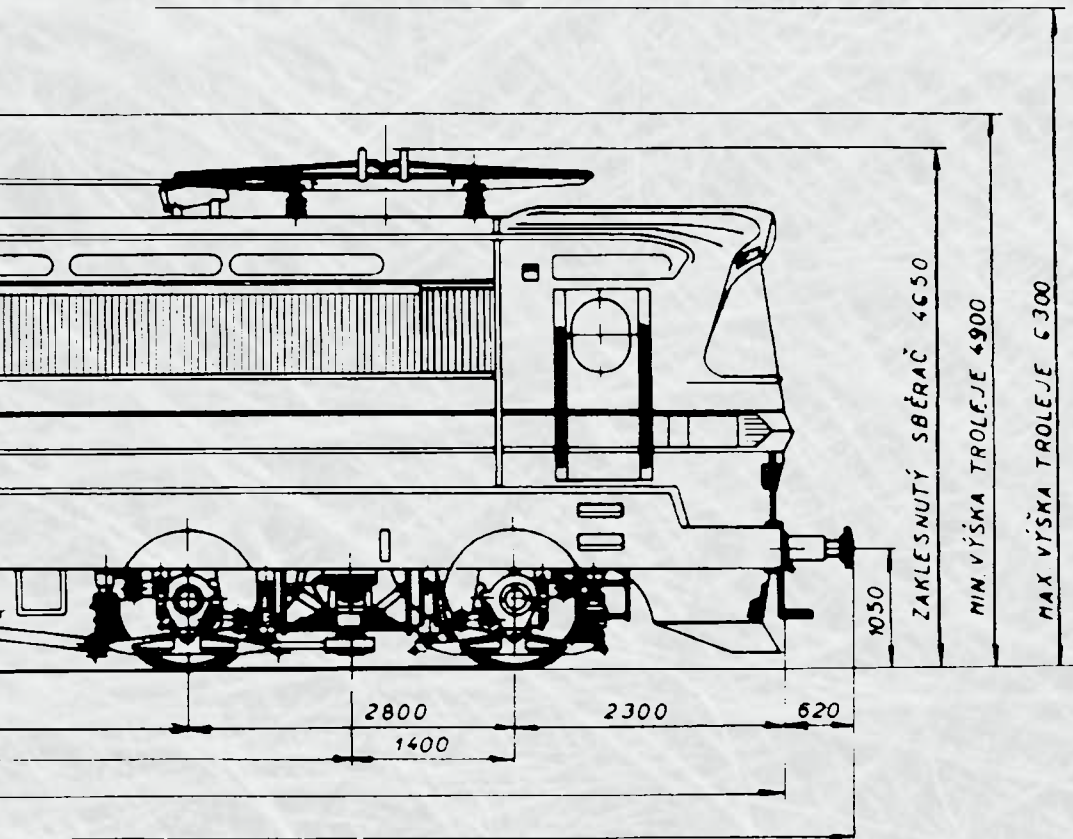
Laminátka a Sergej na viaduktu u Dolních Louč

mocí silentbloků připevněné kabiny se stavišti pro strojvedoucí. V čelních segmentech kabin jsou pomocí pryžových profilů vsazena esteticky tvarovaná panoramatická okna vyrobená z bezpečnostního skla. Mnohé možná překvapí, že ze sklolaminátu byly vyrobeny i ovládací pulty. Střechu strojovny tvoří tři odnímatelné kryty, které zároveň nesou sběrače proudu a hlavní vypínač. Dvounápravový podvozek je z obdélníkového rámu svařeného z lisovaných profilů. V podvozku jsou diagonálně umístěné dva, plně odpružené stejnosměrné sériové trakční motory s cizím buzením. Základ elektrické výzbroje tvoří hlavní transformátor a autotransformátor s regulací napětí trakčních obvodů na primární straně. Lokomotiva je vybavena dvěma hlavními kompresory poháněnými stejnosměrnými motory a napájenými z hlavního transformátoru. Zásoba stlačeného vzduchu tvoří dva vzduchojemy o objemu 2 x 500 litrů, které jsou umístěné pod čely lokomotivy za ochrannými pluhy. Stlačený vzduch se používá pro tlakovzdušnou



Vývoj laminátové karoserie

Foto: www.czechdesign.cz



TECHNICKÉ ÚDAJE

Uspořádání náprav	Bo' Bo'
Průměr hnacích kol	1 250 mm
Trakční převod	1 : 3,95
Hmotnost	88 000 kg
Délka stroje přes nárazníky	16 440 mm
Šířka	3 000 mm
Výška (stažený sběrač)	4 650 mm
Rozvor podvozků	2 800 mm
Max. rychlost	110 km/h
Hodinový výkon	3 200 kW
Trvalý výkon	3 080 kW
Počet trakčních motorů	4
Výkon 1 trakčního motoru	800 kW



útek 8. července 1976. Foto: Jaroslav Kocourek



Neméně moderně bylo pojato i stanoviště strojvedoucího.

Foto: autor

kdy se ČSD rozdělily na ČD a ŽSR, se přistoupilo opět k původním barvám. Od roku 2007 je nátěr u českých strojů postupně měněn na korporátní kombinaci modrých odstínů společnosti ČD Cargo.

Laminátky řady 230, jichž je v provozu stále ještě okolo osmdesáti kusů, jsou jedny z nejtypičtějším „československých“ elektrických lokomotiv, které na našich tratích vykonaly obrovský kus práce. Odvozily všechny druhy vlaků, od osobních přes mezinárodní expresy až po nákladní. Staly se typickými představiteli na všech tratích se střídavou soustavou.

(Poděkování za spolupráci Martinu Žabkovi a Richardu Plunárovi)

brzdu, ovládání hlavního vypínače, pohon přepínače odboček transformátoru, ovládání sběračů proudu, pískování, houkačky a stěrače oken.

Škodovacké Laminátky pro Československé státní dráhy měly poněkud odlišné barevné provedení než jejich bulharské „sestry“ typu E42. V unikátním nátěrovém schématu architekta Diblíka dominuje světle červená se žlutou se stříbrnou hliníkovou lištou na obou bočních vozídlu. Harmonicky zvolené barvy doplňují stříbřité sací žaluzie na bočnicích. Dokonalý design i barevné provedení podtrhují esteticky řešená poziční světla. Ta jsou zakrytá vroubkovaným plexisklem zajišťujícím dobrý rozptyl světla do stran. Během provozu strojů dnešní řady 230 se často měnilo jejich barevné provedení. V první polovině 70. let nařídilo Federální ministerstvo dopravy unifikovaný nátěr hnacích vozidel, kde každá trakce dostala vlastní barvu. Střídavé stroje, pochopitelně včetně Laminátek, se tak staly polomáčenými, kde spodní část byla červená a horní světle krémová. Následně byly zavedeny na čelech vozidel bezpečnostní oranžové, později žluté pruhy. Reálný socialismus nedbal na žádnou estetiku, a tak byla řada těchto krásných strojů zohydána celočerveným nátěrem, který se naštěstí dlouho neudržel. Od roku 1988 se začal používat další typ nátěru – světle rumělková se aplikovala na celou skříň a v střední části „obepínal“ stroj šedesát centimetrů silný žlutý pruh. Oko estéta, ale i řady železničářů zaplakalo, ale nebylo zbytní. Po roce 1993,



Laminátka původní řady nesla označení S489.0001. Škoda Plzeň 18. 5. 1966. Foto: Karel Vendler

INZERCE



POZOR VLAK

TV MAGAZÍN

sp5ort

PREMIÉRA

KAŽDOU POSLEDNÍ STŘEDU
V MĚSÍCI NA TV SPORT5

VŠECHNY
BARVY
ŽELEZNICE



WWW.POZORVLAK.CZ

Producent pořadu:
AŽD PRAHA

V bývalé Jednotě postavil železniční muzeum

Malá vesnička Radim nedaleko Vysokého Mýta na Chrudimsku v sobě skrývá jednu kuriozitu. Uprostřed obce v bývalé prodejně Jednoty se za staženými roletami nachází ojedinělé soukromé železniční muzeum Eduarda Kapitoly. Ve třech velkých místnostech najdeme osobní pokladnu, pracoviště výpravčího, úschovnu, telegraf, ale třeba i magacín nebo byt pana přednosty.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Bývalý hlavní dopravní kontrolor Oblastního ředitelství v Hradci Králové, který je dnes na zaslouženém odpočinku, sbírá nejen trojrozměrné předměty, ale všechno, co má nějakou souvislost se železnou dráhou. „V dobách divokého rušení a vyhazování všeho nepotřebného v 90. letech jsem ještě v pracovním procesu shromažďoval všechno, co mělo z historického hlediska hodnotu. A že toho bylo požehnaně,“ usmívá se Eduard Kapitola. A tak po odchodu do důchodu zřídil v rodné vsi železniční muzeum. Jediným nedostatkem je to, že do Radimi nikdy nevedla železnice, i když se tak za Rakouska-Uherska málem stalo. „Nejbližší železniční stanice je až v Chrásti u Chrudimi, ale to nevádí. Kdo chce, cestu si sem najde.“

Dráha ho ovlivnila už v dětství

Eduard Kapitola vzpomíná na své dětství, kdy v 50. letech jezdil jako malý kluk pomáhat tátovi vykládat z vlaků uhlí do Uherska. A nezůstalo jen u toho – malého Eduarda fascinovalo už tehdy celé dění na dráze. Počínaje dopravní kanceláří, kam zvědavě nakukoval, a konče dýmajícími lokomotivami různých řad. Není divu, že se rozhodl pro studium na českotřebovské železniční průmyslovce. Po ukončení studií se stal výpravčím, později přednostou stanice a také dopravním kontrolorem na „direkci“. Bývalou prodejnu Jednoty, která je v přízemí domu Kapitolových, po nezbytných úpravách začal postupně „zavážet“ železničními artefakty a budovat muzeum. „Bylo to docela náročné, protože většinu věcí jsem měl uložených v různých kancelářích, stodolách nebo garážích,“ vysvětluje pan Kapitola.

Kompostery, mapy a další archiválie

Při vstupu do muzea upoutá oko znalce nádherná dobová výdejna jízdenek včetně ternionu plného jízdenek a nezbytného označovače, neboli komposteru. Hrdý majitel muzea vypráví, že musí třeba méně znalým návštěvníkům vysvětlovat, že komposter nepochází od slova kompost. Navíc má pan Kapitola ve sbírce další unikátní označovače, včetně ojedinělého kousku, který patrně nikde v republice není k mání. „U tohoto přístroje se vyměňují datové raznice ještě pinzetou, což je poměrně jemná práce. Nevím v Česku o jiném takovém dochovaném zařízení,“ řekl.

Sbírku v Radimi doplňují i faksimile map železniční trati z České Třebové do Pardubic z 19. století. Na těchto mapách jsou vyznačeny kilometrické polohy, nadmořské výšky, oblouky, přejezdy, strážní domky neboli vechtrovny, ale také katastrální území jednotlivých úseků.

Staré původní věci jsou fascinující

Velkým hobby Eduarda Kapitoly je sdělovací a zabezpečovací technika, ale také železniční literatura, mapy, předpisy a třeba i jízdní řády. Jednoduše všechno, co má něco společného s dráhou. Hrdě se chlubí ovládacím a indikačním panelem z chrudimské dopravní kanceláře, který ještě nedávno sloužil v provozu. „Miluji staré věci. Ne ty z bakelitu, ale z poctivého



EDUARD KAPITOLA

Po studiu Střední průmyslové školy dopravní v České Třebové v roce 1970 začal působit jako výpravčí tehdejšího Provozního oddělení Česká Třebová. Od roku 1984 pracoval v Moravanech coby přednost stanice. O rok později odešel na post dopravního kontrolora a kariéru u Českých drah, resp. SŽDC, ukončil v roce 2013 jako hlavní dopravní kontrolor na Oblastním ředitelství v Hradci Králové. Na provozní kontrole byl nejdéle sloužícím zaměstnancem v historii dráhy. Nyní je majitelem Železničního muzea v Radimi.

„V dobách divokého rušení a vyhazování všeho nepotřebného v 90. letech jsem shromažďoval vše, co mělo nějakou hodnotu. A že toho bylo požehnaně.“



dřeva nebo kovu. Třeba taková sto let stará lampa, nebo ještě modrá výpravka je pro mě něco fascinujícího. Ani pořádně nevím, kolik mám v našem muzeu v Radimi věcí, ale pro všechny zde najdu místo. Jsem rád, že se u nás návštěvníkům líbí a že jezdí z celé republiky. Lidé se u nás mohou podívat i na druhou stranu železnice. Uvidí telegraf, dopravní kancelář, pakrovnou, neboli úschovnu zavazadel, či pracoviště osobní pokladny,“ doplnil.

Malí i velcí se v muzeu dozví například i to, jak žila rodina pana přednosty za první republiky a že třeba přednost za Rakouska-Uherska měl nárok na koně a obrok, aby mohl jezdit v neděli do kostela. Zájemci si mohou prohlédnout i dětský stolek s vyklápecí deskou nebo speciální dřevěné sáňky, kam se vešlo dítě přednostových i se zavínovačkou. Pan Kapitola v sobě nezapře správného železničáře, a tak jsou zájemci zábavnou formou „poučení“ o správném postavení vlakové cesty se všemi návštěvnicemi a výhybkami a také, jak se správně ovládá třeba „elektromechanika“. Muzeum železnice Eduarda Kapitoly bývá otevřeno od dubna do září, ale na termínu návštěvy je lépe se raději domluvit na telefonním čísle 602 291 597.

Bangladéška ve velikosti TT

V další recenzi železničních modelů se tentokrát zaměříme na stroj řady 742 ve velikosti TT nesoucí barvy dceřiné společnosti ČD Cargo, který pochází z dílny firmy MTB. Kocoura 742 029-2, jak se také této lokomotivě říká, pro potřeby testování redakce zapůjčila firma TTmodelář.

MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Postupný růst výkonů na poli motorové trakce a postupná náhrada parních lokomotiv si vyžádaly vývoj nové lokomotivy, která by obstarala těžkou posunovací a lehčí traťovou službu. V roce 1976 bylo u ČKD objednáno 60 lokomotiv řady T 466.2, vzniknuvších z průmyslových strojů T 448.05, jež se v průmyslu osvědčily. Proběhlo však velké množství úprav. V roce 1977 a 1978 byly lokomotivy 1. série dodány a ihned nasazeny do provozu. Následovaly další série, výroba poslední 9. série pro ČSD skončila v roce 1986. Tehdejší ČSD

vlastnily celkem 453 kusů, přičemž se od sebe jednotlivé série v některých věcech lišily – například mnohočlenné řízení a volič tažné síly, sklopný můstek u kratšího představku, žaluzie na střeše, nové trakční motory.

Pomineme-li modely z odlitků a leptů, které jsou na trhu již delší dobu, je prvním sériově vyráběným modelem stroje řady 742 produkt firmy MTB ve velikosti Ho i TT. Modely tohoto výrobce jsou určitým fenoménem, a to bez ohledu na modelovou velikost. Vždy vyvolají vášnivě debaty o kvalitě provedení a věrnosti předloze, vždy se najdou jedni modeláři, ochotní akceptovat nějaké drobné nedoko-

nalosti, ale i druzí, kteří naopak nechtějí přimnout na první pohled viditelné chyby a nedostatky. Na ten ve velikosti TT se nyní podíváme.

Vzhled

Balení modelů MTB je již léta stejné, dostatečné a funkční. Model je uložen v molitanové výstelce a vše je vloženo do líbivé krabičky. Příbaleny jsou stěrače, houkačky, hadice, háky (poněkud velké), anténa, přechodový můstek, dvojkolí s bandážemi a návod. Model na první pohled působí pěkně, běžného nenáročného a na detailech nelpícího modeláře neurazí. Nicméně druhý pohled je většinou kritičtější a nemusí již každého uspokojit. Záleží však i na kusu, který se modeláři dostane do ruky. Jen v kostce zmíním pár odlišností od skutečnosti, které jsou na první pohled zřejmé a mohly by náročnějším modelářům být překážkou. V první řadě prolisy – na boku skříně jsou naznačeny jako vystouplý kříž, měl by tam však být jehlan. Dekly na střeše jsou dokonce zcela ploché. Spodní víčka nádrží jsou příliš blízko u sebe, vrchní je utopené, skla oken zapuštěná a jejich rohy mají malý rádius. Chybí i naznačení těsnění, které je již v současnosti běžné snad u všech nových modelů. Výška ochozu nad TK je 14,5 mm, dle výkresu vychází 13,3 mm. Dekly na ochozu od zásobníků písku chybí, krablování rovněž neodpovídá. Ani schůdky nejsou zcela správně, jejich spodek je vůči podvozkům výše než u předlohy. Výrobce si vybral číslo stroje, který má na bočnici rámu tři podélné prolisy, ovšem model pouze dva. Na střeše není madlo. A našly by se další odlišnosti.

Povrchovou úpravu považuji za naprosto nejslabší stránku. Rozhodně nemohu akcep-



50%

HODNOCENÍ

U tohoto počínu vidím málo muziky za relativně dost peněz. Zpracování modelu v některých ohledech neodpovídá technologickým možnostem ani nárokům současnosti. Nízká kvalita provedení zásadních věcí, ale hlavně zjevné odlišnosti od předlohy – skutečnosti, jichž bylo možno se vyvarovat bez dalších nákladů navíc, pokud neberu v potaz větší dávku úsilí, což by u výrobce modelů mělo být samozřejmostí.

z plné rychlosti při výpadku napájení je 28 mm. Některými modeláři zmiňované problémy při projíždění výhybek jsem u toho kusu nezaznamenal.

Sběr proudu zajišťuje všech osm kol, sběrače jsou opět zdvojené, jak je u MTB zvykem. Jen nevím, jak znásobený styk kolo-sběrač zlepšil sběr proudu mezi kolem a špinavou kolejnicí, jak je v návodu uvedeno. Nebo jsem to nepochopil správně. Všechna kola jsou bez bandáží, avšak přibaleno je jedno plně bandážované dvojkolí. Tento přístup oceňuji. Modelář má možnost volby mezi vyšší tažnou silou, nebo spolehlivějším sběrem proudu. U tohoto exempláře však sběr degradují přehnaně namazané převody, mastnota se z nich dostává na sběrače i na kola.

Závěr

Nepochybuji o tom, že model má své příznivce. Diskusní fóra jsou jich plná, stejně tak i odpůrců. Také mně zasvítily oči, když jsem zjistil, že se tento model od MTB dostal na trh. Byl jsem nalomený a uvažoval jsem o verzi ČSD. Samozřejmě jsem záležitost nechal uzrát a čekal na reference i na případné osobní zkušenosti, což nakonec rozhodlo o tom, že si model nepořídím. V této kvalitě rozhodně ne. Osobně velice oceňuji fakt, že se našel tuzemský výrobce modelů domácích vozidel, ale jen velmi nerad musím dodat, že kvalita jeho produkce i po letech pokulhává, což v mém případě vedlo k tomu, že ve sbírce doposud nemám žádný jeho výrobek. ◆

Na stránce výrobce naleznete dokumentaci k modelu. Informace o předloze jsou na Wikipedii a v Atlasu lokomotiv.

tovat nedokonalosti v nástřiku a potisku. Jakési „pavučiny“ na bocích kabiny hovoří za vše. Některé nedostatky lze vidět i při běžném pohledu. V první řadě se jedná o rozpité popisky a loga a o špatný soutisk (ČKD). Totéž se týká řadových tabulek a chybějících částí znaků. Dalším problémem je prach. Na střeše i na bocích jsou nečistoty zalité barvou. Na jednom ze střešních deklů je pozůstatek zřejmě po vtoku, který se nepodařilo dost dobře začistit. Ten byl na všech modelech, které jsem viděl. Skla pozicních světel mají patrné otřepy a obroučky by také snesly lepší provedení. Kabina, jejíž boční díly jsou na skříň dosazeny zvlášť, nelícuje, což je vidět na stycích ve střeše.

Osvětlení je řešeno pěticí SMD LED na každém čele – 2x červená, 3x teple bílá. U ČSD verze, kterou jsem měl také na kolejišti, světla velice silně prosvítala skrz skříň. U tohoto modelu „pouze“ prosvítají červená do bílých a naopak. Na spodku DPS je LED pro osvětlení kabiny. Milý detail, pokud by bylo v kabině něco k vidění. Je tam však jen plastový kryt, kabely a propojka, respektive dekodér v rozhraní Next18S.

Délka modelu je 112,8 mm, po přepočtu 13.536 mm. Popisky na modelu zmiňují 13.600 mm. Průměr kol je 8,6 mm, měl by být 8,3 mm, u skutečného stroje činí 1000 mm. Rozdíl je však zanedbatelný. Líbí se mi provedení zábradlí. Je relativně tenké, s průměrem

trubky 0,5 mm. Výrobce použil nelámaný nebarvený plast. Na čelech zábradlí proniká ochozem a na jeho spodní straně vyčnívá. Působí to trochu rušivě, ale pravděpodobně by se dala přečnívající část odříznout, případně zakamuflovat barvou rámu.

Lokomotiva je vybavena kinematikami s normovanými šachtami. Fungují spolehlivě a bez problémů se vrací do střední polohy. V krátkém představce je pro ozvučení připraven i reproduktor. Jeho kvalitu nechť posoudí povolanější.

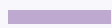
Pohon a jízdní vlastnosti

Poháněna jsou všechna čtyři dvojkolí, motor je opatřen jedním setrvačником. Výkon se přenáší na podvozky prostřednictvím kardánů. Veškeré převody jsou plastové. Model se rozjíždí při napětí 2,1 V s odběrem proudu 70 mA přepočtenou rychlostí cca 5,2 km/h. Nejvyšší rychlost při 12 V jsem naměřil 87,8 km/h, odběr proudu 120 mA. Maximální rychlosti předlohy, tedy 90 km/h, tento model vůbec nedosáhl. Hmotnost činí 158 g, což je dostatečné pro zajištění dobré tažné síly. Jízda je celkem plynulá. Hlučnost pojezdu po zjetí nijak nepřevyšuje většinu modelů jiných výrobců a je naprosto přijatelná.

Průjezd obloukem o poloměru 286 mm je bezproblémový, výrobce garantuje dokonce poloměr 250 mm, tedy i obloukové kolejivo Tillig R267 využitelné především na vlečky, nebude žádnou překážkou. Dojezd modelu



- jemné, nelámané zábradlí
- rozjezd při nízkém napětí
- dobré jízdní vlastnosti



- povrchová úprava
- odlišný vzhled od předlohy
- prosvítající světla



Putování vlakem zemí půlměsíce

Turecko není pro nás neznámá destinace. Mnozí Češi jezdí do letovisek u Středomoří, kde naložení do hotelových bazénů tráví svou dovolenou u stolů plných jídla v rámci all-inclusive pobytu, někteří navštívili i nejvýznamnější turecké město Istanbul. To právě Turecko se však ukrývá někde zcela jinde a my se nyní podíváme na to, jak se v této zemi jezdí vlakem.

JIŘÍ MAZAL | FOTO: AUTOR

Zdejší železniční síť není nijak hustá, navíc většina tratí nevede k moři, proto zůstávají turistům téměř utajené. Kdo by však čekal pomalé vlaky s obstarožními vagony, bude velice překvapen. Dnešní Turecko si dokonce staví i síť vysokorychlostních tratí.

Orient express nahradilo letadlo

Do země ležící v Malé Asii a z menší části v jihovýchodní Evropě se můžete dostat i vlakem, ale cesta je to drahá a pomalá. Doby, kdy legendární Orient Express jezdil z Paříže až do Istanbulu, je nenávratně pryč. Proto volíme, tak jako většina turistů, letadlo, ale ani to nemusí být zcela bez zážitků. Při pohledu do palubního časopisu nízkonákladové společnosti Pegasus zapochybujeme o redaktorových znalostech zeměpisu, když rozsáhlému článku o Budapešti dominuje fotka pražského tančícího domu. I letmé zhlédnutí interaktivní mapy se znázorněním letu budí rozpaky – z České republiky jsou tu znázorněna města Praha, Brno... a Telč. Slovensko přišlo úplně zkrátka, z mapy vykukuje pouze Čaňa, vesnice u maďarských hranic. Bratislavané by takovou mapu asi neocenili. A když potom autobus kličkuje na letištní ploše kolem popadaných zavazadel, začneme se pomalu loučit s těmi našimi.

Podívejme se však na nádraží, v Istanbulu naleznete hned dvě. Vedle Sirkeçi na evropské straně leží přímo u břehu Bosporského průlivu v asijské části monumentální budova nádraží Haydarpaşa. Kdo chtěl pokračovat z Evropy dále do tureckého vnitrozemí, nezbylo mu nic jiného než přejít lodí do Asie. My však již využíváme nedávno otevřený tunel pod Bosporským průlivem a zbrusu novou elektrickou jednotkou jsme během pár minut v Asii. Škoda jen, že nové vlaky již nenabídnou takovou romantiku jako staré ošuntělé električky. Během jízdy se v nich objevovalo procesí nejrůznějších obchodníků nabízejících vše od zubních past přes kosmetiku až po ruční šicí stroje.

Po VRTkách až dvěstěpadesátkou

Při naší další cestě do Ankaru, tureckého hlavního města, nás čeká chloubka Tureckých železnic – vysokorychlostní vlak uhánějící rychlostí až 250 km/h, cestu dlouhou 576 km tak zvládne za necelé čtyři hodiny. Tyto vlaky si mezi Turky rychle získaly oblibu, a tak není divu, že jezdí vyprodané do posledního místa. Nejprve musíme projít obdobnou kontrolou jako na le-

tišti, včetně skenování zavazadel, a až poté se můžeme usadit do pohodlných sedadel. Sympatický stevard roznáší nápoje a drobné občerstvení a na závěr cesty rozdává vlhčené ubrousky, kterými se Turci velmi často myjí, a někteří si dokonce kvůli desinfekci polévají ruce kolínskou vodou. K naší smůle však Turecké železnice při náročném výběru svého „prémiového“ personálu na cizí jazyky důraz příliš nekladly. Stevard se chlubí, že hovoří kromě turečtiny

i kazašsky, v tomto ohledu mám ovšem mezery já. V potměšilé Ankaře se příměstskou jednotkou dostáváme přímo k hlavnímu bulváru města, nazvanému (jako všechny hlavní bulváry v Turecku) Atatürk po prvním tureckém prezidentovi. Zdejší systém příměstské železnice již hodně pamatuje a jízdenky tu stále prodávají v budkách u vchodu, zatímco jinde již dominují čipové karty. Hotel není daleko, ale najít ho je pěkná dřina! S vyvěšováním názvů ulic se tu nikdo příliš neobtěžoval, takže než ho nalezneme, v deštivém večeru pěkně promokneme.

Městem velkokapacitní lanovkou

V Ankaře, která jinak neoplývá mnoha historickými památkami, nás upoutá především





kolem měsit prohánějí nejnovější české tramvaje z produkce firmy ŠKODA. Vedle staříčkových autobusů působí spíše jako zjevení. Město je silně nábožensky založené, a tak zatímco muži nosívali obvyklé západní oblečení, řada žen tu stále chodí zahalených a narazíte i na čáďor, který dovoluje ženám odkrývat pouze oči. Všichni si však bez výjimky osvojili nejmodernější vymoženosti západní civilizace, takže se nejen v tramvajích neustále ozývá bzucení smartphonů a ze sluchátek se linou vedle oblíbeného tureckého popu i poslední skladby světových hitparád.



jedna dopravní zajímavost – velkokapacitní lanovka. Když si ankarští radní lámali hlavu nad tím, jak přepravit velké množství lidí a zároveň nezruinovat městskou kasu, někoho napadlo postavit lanovku o úctyhodné délce přes tři kilometry. Od stanice metra nás zaveze až na konečnou za obzorem a jízda nad paneláky je opravdu nevšedním zážitkem. Kabinky po deseti lidech jezdí v hustém sledu jedna za druhou a o svezení je takový zájem, že ve stanicích musí lidé dlouho čekat, než se najde nějaké volné místo. Lanovka ovšem má i své mouchy – uprostřed cesty se najednou zastavujeme a na laně se ve značné výšce houpeme dobrých deset minut, než se opět rozjedeme. Do lanovky přitom všemi skulinami nepříjemně fouká studený podzimní vítr. Raději si nepředstavovat, jaká zima tam musí být v ankarských mrazech.

Z Ankary pokračujeme dále na jih, opět vysokorychlostním vlakem. Do 320 km vzdáleného města Konya, města řádu tančících dervišů, potřebujeme pouze 1 h a 40 minut. Po Konyi, kde se nachází pro turecké věřící nejposvátnější muslimská svatyně Mevlâna se pak přímo

Nechybí lůžkové a lehátkové vozy

Turecké železnice samozřejmě nepředstavují jen vysokorychlostní nebo příměstské vlaky. Většinu spojů stále tvoří klasické rychlíky, které nabízí pohodlné cestování v klimatizovaných vozech. Při delších jízdách nechybí ani lůžkové či lehátkové vozy a samozřejmě jídelní vůz nabízející výbornou tureckou kuchyni. Nezbytným doplňkem jeho interiéru je i všudypřítomný portrét Atatürka.

V jednom z těchto rychlíků pokračujeme i my do Izmiru, třetího největšího tureckého města u břehů Středozemního moře. Naše lehátkové kupé je zcela obsazeno a dlouhá cesta nám umožňuje jedinečný kontakt s domorodci. Zatímco obchodní cestující, který jede v lehátku úplně poprvé, hovoří plynouu němčinou, mladý student žurnalistiky se v angličtině zjevně zasekl v první lekci. Komunikace tak vyžaduje notnou dávku improvizace, budoucí žurnalista asi bude psát pouze do domácích rubrik. Do cíle dojíždíme s devadesátiminutovým zpožděním, což je pro nás trochu záhadou, jaktoho turečtí železničáři docílili – na trati s nemnoha nákladními vlaky jsme jediným osobním.

V křivolakých uličkách izmirského starého města se nám téměř podaří ztratit, ale „zachraňuje“ nás zdejší samozvaný průvodce, zjevně místní figurka, která se s každým zdraví, a nám je brzy jasné, že bude chtít za své služby zaplatit. Domluvíme se však na dobré ceně a on nám na oplátku ukazuje místní karavanseraj (starý zájezdní hostinec) s nádhernou výzdobou, který bychom jinak asi stěží našli.

Z izmirského supermoderního letiště, které spíše připomíná futuristický terminál, Turecko plní dojmů opouštíme s jediným přáním – opět se sem vrátit!



TURECKÉ ŽELEZNICE V KOSTCE

Délka železničních tratí: 11 940 km
 Z toho elektrifikováno: 3 304 km
 Počet přepravených osob: 20,9 mil. (2013)
 Počet přepravených tun nákladů: 25,7 mil. (2012)
 Počet zaměstnanců: cca 25 000

SPOJE DO ZAHRANIČÍ

S Evropou má Turecko spojení rychlíkem Balkan Express do Sofie s přímými vozy do Bukurešti. Vlak však v současné době končí v Čerkezköy 115 km před Istanbulem a dále funguje náhradní autobusová doprava. Vlaky do Sýrie vlivem válečných událostí nejezdí a z bezpečnostních důvodů v současnosti nefunguje ani Transasíjský expres jezdící jednou týdně mezi Ankarou a Teheránem.

PLECHÁČE

brázdily trati na Slovensku 10 let

Dlouhých deset let se jižním a středním Slovenskem proháněly typické střídavé lokomotivy řady 242, jimž se také říká Plecháč. České dráhy půjčovaly na Slovensko tyto stroje formou vyrovnávky výkonů v letech 2004 až 2014, kdy naopak na tuzemských tratích duněly legendární dvousystémové mašiny řady 350 z Rušňového depa Bratislava. Vozba řady 242 na Slovensku je ale již minulostí, naopak Gorily řady 350 se u nás ještě turnusově objevují, byť v mnohem menší míře než v dobách nedávných.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR, RICHARD PLUNÁR

Pro karoserii z ocelových plechů si stroje řady 242, v počátcích označené jako S 499.02, vysloužily přezdívku Plecháč. Prvních třicet strojů bylo sice objednáno v roce 1973, ale vyrobeny byly až o dva roky později. Lokomotivy zamířily do dep v Plzni, Chebu a Českých Budějovicích. Další sada padesáti šesti strojů putovala v letech 1979 až 1981 opět do bývalé Jihozápadní dráhy, zcela stranou však zůstala bývalá Východní dráha se sídlem v Bratislavě. Na Slovensko se dokonce plánovala dodávka čtrnácti strojů z první výrobní série, k čemuž ale již nedošlo. Plecháč se na Slovensku etablovaly až koncem roku 2004.

Vše zavinila vyrovnávka výkonů

V Grafikonu vlakové dopravy (GVD) 2004/2005 bylo Depo kolejových vozidel Brno pověřeno vyrovnávkou výkonů za dvousystémové stroje řady 350 zvané Gorily, kdysi výhradně nasazované na mezinárodní vozbu vlaků kategorie EuroCity z Budapešti do Prahy a zpět. Jediné střídavé stroje, jež byly v té době v dostatečném množství k dispozici, byly lokomotivy řady 242. „Br-

něnské depo zpracovalo v té době třídní oběh na trasu Brno – Bratislava – Štúrovo, k němuž později přibyl krátce i úsek z Bratislavy do Nového Mesta nad Váhom. Navíc začaly naše stroje zajíždět na rychlicích z Bratislavy do Zvolena. Od nového grafikonu 2006/2007 se brněnské lokomotivy začaly objevovat až v Banské Bystrici a naopak postupně přestaly jezdit do Nových Zámků a Štúrova. Nakonec se dostaly kuriózně i do maďarské přechodové stanice Rajka, kam

odvážely od roku 2007 z Bratislavy mezinárodní vlak Báthory,“ vysvětluje Jaroslav Bár z brněnského DKV.

Obstaraly většinu spojů na Zvolen

Na Slovensku byly české Plecháče provozovány zpravidla na rychlicích, svoji práci odvedly i v regionální vozbě. Přestože konstrukcí byla vozidla 242 téměř shodná s řadou 240, podléhala dodatečnému schválení řady pro provoz





na tratích Železnic Slovenskej republiky (ŽSR). Schvalování se uskutečňovalo postupně vždy na skupiny konkrétních vozidel nasazovaných na výkony až do 28. dubna roku 2010. Tehdy Úřad pro reguláciu železničné dopravy, což je obdoba českého Drážního úřadu, schválil všechna česká vozidla řady 242 pro provoz na ŽSR, s výjimkou inventárních čísel 222 a 271, která byla provozována v DKV Plzeň.

Typické hranaté stroje, zpravidla v červeno-krémovém nátěru, ale později i v „korporátu“ českého národního dopravce, se nejdéle objevovaly prakticky na všech rychlících z Bratislavy do Zvolena, potažmo Banské Bystrice. Na této trase byly v provozu celých osm let. Výjimkou byl rychlík Hron, který vozily bratislavské lokomotivní čety s Laminátkou řady 240 a některé spěšné vlaky v relacích Bratislava – Šurany, respektive Levice, které vedly novozámecké Laminátky. Dnes na trase ze slovenského hlavního města do Zvolena slouží zpravidla dvousystémové stroje řad 362 nebo 363. Nahrazením většiny „budapeštských“ spojů EuroCity českými lokomotivami řady 380 se zmenšila vyrovnávka výkonů natolik, že brněnské Plecháče byly staženy opět na „domácí půdu“ a zabezpečují regionální dopravu v jihomoravském regionu.

Údržba a opravy v Brně-Maloměřicích

Kompletní údržba a opravy českých strojů řady 242 se odehrávaly vždy v domovském depu v Brně-Maloměřicích. Aby se tam stroje spolehlivě dostaly, byl pro ně sestaven speciální turnus. Návoz a odvoz lokomotiv řady 242 na Slovensko průběžně zabezpečovali břevlávští strojvedoucí na nočních spojích EuroNight 476 a 477, respektive na rychlících 374/375, ale také na některých

dalších spojích regionální dopravy Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Celkem bylo na Slovensku „turnusovaných“ sedm Plecháčů Českých drah a do rozdělení na osobní a nákladní dopravu v roce 2007 navíc ještě dvě Laminátky řady 230. Stroje řady 242 byly na Slovensku výkonnými pomocníky, protože denní proběh u každého stroje činil okolo 700 kilometrů, což bylo u střídavé trakce absolutní maximum. Jiné stroje tolik kilometrů nikdy ne-najezdily!

Na Plecháčích se střídali jak bratislavští, tak zvolenští strojvedoucí. Slovenští kolegové si zpravidla naše stroje pochvalovali, což podle manažera DKV Brno Zbyňka Rederera není příliš divu. „Na slovenské výkony jsme vystavovali stroje s nižším kilometrickým proběhem zpravidla po vyvazovacích opravách, tak-

že na trati měly klidnější chod než leckteré Laminátky řady 240, které jsou na Slovensku stále poměrně rozšířené. V našich Plecháčích bylo navíc v létě přeci jen o něco chladněji než v Laminátkách, které mají větší prosklenou plochu a naopak v zimě si slovenští strojvedoucí pochvalovali výkonnější topení,“ dodal Zbyňk Rederer.

Jediným mínusem snad bylo, že Plecháče nejsou vybaveny elektrodynamickou brzdou, což byl oproti starším Laminátkám, která naopak EDB mají, poněkud handicap,“ popsal Rederer. Jinak se řízení Plecháčů prakticky ničím neliší od Laminátek, až na drobné zálzetosti jako je například ovládání stěračů či osvětlení, takže pro slovenskou obsluhu nešlo o žádné novum a na stroje si rychle zvykla. To je ale dnes již minulostí...



Poděkování zaměstnancům ČD za skvělé zvládnutí výluky

V pevnosti Josefov u Jaroměře se od 13. do 16. května uskutečnilo 49. mezinárodní skautské setkání, jehož se zúčastnilo 2 623 skautek a skautů a 476 členů servisního týmu ze 13 zemí. Při přípravách akce nás zaskočila skutečnost, že se na trati z Hradce Králové v době projektu koná výluka. Naše zděšení se znásobilo, když se ukázalo, že bude zároveň uzavřena i silnice I/33. Představa, že se v Hradci Králové nakupí stovky skautů v plně polní toužících po přepravě do Josefova nenechalo spát nejednomu členovi přípravného týmu. Obětavost a vstřícnost zaměstnanců Českých drah byla v tomto úkolu stěžejní. Během několika málo hodin dokázali přepravit cca 900 skautů příjíždějících posílenými vlaky a speciálně vypravenými výlukovými autobusy v pátek téměř na tábořiště a v pondělí zpět k vlakům do Hradce Králové. Jejich pomoc sahala tak daleko, že v pondělí otevřeli pokladnu na prodej jízdenek přímo v našem registračním stanu, aby pomohli plynulosti celého složitého přesunu. Za to jim patří velké poděkování řady skautek a skautů, kteří se mohli bez problémů dostat do svých domovů.

ALENA HAUPTMANOVÁ

Výhodnější by bylo postavit VRT Praha – Plzeň – Norimberk

Patřím mezi pravidelné čtenáře vašeho čtrnáctideníku. V minulém čísle Železničáře mě na straně 5 v rubrice Kaleidoskop zaujal článek s titulkem „Zástupci ČD jednali v Berlíně o spojení z Prahy do Mnichova“. Rád bych řekl, že již před mnoha roky jsem posílal různým činitelům články a dopisy poukazující na to, že použít k rychlejšímu spojení Prahy a Mnichova dnešní trať je nevhodné a neekonomické kvůli jejím zcela nevyhovujícím parametřům. Prakticky to znamená postavit ji celou znovu téměř v celé délce, která činí celkem 440 km! Doporučoval jsem proto vždy, aby se jako součást magistraly Praha – Frankfurt – západní Evropa postavila vysokorychlostní trať Praha – Plzeň – Norimberk v délce 270 – 280 km (podle variant). Dnešní železniční trať přes Cheb nebo Domažlice mají při tom délku kolem 360 km! Cesta z Prahy do Mnichova by se pak zvládla za méně než 3 hodiny: z Norimberku do Mnichova jezdí již desetiletí po nové trati expresy pouhou 1 hodinu, z Prahy do Norimberku by to trvalo 1,7 až 1,9 hodiny podle počtu zastavení.

ANTONÍN JANOVSKÝ

Poctiví lidé stále žijí, najdou se také na Českých drahách

Ráda bych poděkovala dvěma zaměstnankyním Českých drah – paní Kolínské a paní Vaverkové. Moje maminka chtěla udělat radost svým vnoučkům, Jeníčkovi (4 roky) a Matějčkovi (2 roky), tak je vzala na výlet vláčkem z Českých Budějovic do Nové Vsi u Českých Budějovic. V tom shonu starostí o vnoučky ale zapoměla tašku se všemi věcmi ve vlaku. Na tašku si vzpomněla ve chvíli, kdy se vláček rozjížděl a spolu s vnoučky vláčku mávali. Poprosila sousedku o telefon a zavolala mi, že kabelku se všemi věcmi (doklady, mobil, klíče od domu) nechala ve vlaku a že se ani s dětmi nemůže dostat domů. Naštěstí starší vnouček měl na kole pár drobných, tak si zašli do obchodu pro pití a čekali... Zavolala jsem na zákaznickou linku Českých drah paní Kolínské a začali jsme hledat kabelku. Zjistili jsme, že se jedná o spoj číslo 2161, kde vlakvedoucí osobního vlaku paní Vaverková tašku našla a předala nám ji opět v Nové Vsi, a to se všemi věcmi. Mockerát děkujeme paní Kolínské a paní Vaverkové za profesionální přístup a předání všech věcí. Opravdu jsem ráda, že poctiví lidé stále žijí.

MARKĚTA STAŠKOVÁ

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



Řídicí výbor definitivně potvrdil převod nádraží na SŽDC

Řídicí výbor Českých drah ve středu 25. května schválil převod nádraží na státní SŽDC. Souhlas výboru složeného z náměstků ekonomických ministerstev byl posledním bodem schvalovacího procesu dlouhodobě připravované transakce zhruba 1500 nádražních budov za 3,3 miliardy korun. Dráhy budovy i zaměstnanci, kteří se o ně starají, převedou nejpozději k 1. srpnu. Správa zaplatí Českým drahám z prostředků ministerstva dopravy. Správa železnic může na opravy nádraží čerpat více evropských peněz. Na rozdíl od Českých drah, které mohou z dotací do oprav vložit maximálně 40% podíl evropských peněz, státní správce infrastruktury může dosáhnout až na 85% dotaci. S opravou zhruba 60 nejzanedbanějších nádraží by správa železnic měla začít do dvou let. Mezi prioritními nádražími, která by měla být nejdříve opravena, je například nádraží v Hradci Králové, Děčíně, Chebu, Liberci a Teplicích. Peníze na převod nádraží z Českých drah na SŽDC plánuje ministerstvo dopravy vzít z rezerv úřadu. V loňském rozpočtu počítal úřad s částkou zhruba 870 milionů korun.

ČTK 26. 5. 2016

Vysokorychlostní trať v Česku se rodí pomalu

Česko se nesměle pouští do plánů na první vysokorychlostní železniční trať. Znamenalo by to položení nových kolejí, po kterých by se moderní vlaky pohybovaly rychlostí nejméně 250 kilometrů za hodinu. Některé linky by ale mohly dosáhnout i 350 kilometrů. První by mělo být spojení mezi Prahou a Drážďany, které by napojilo zemi na německou vysokorychlostní síť a na rychlé tratě do Berlína, Hamburku nebo Frankfurtu nad Mohanem. „Vůči Evropské unii máme závazek vystavět první úseky vysokorychlostní tratě do roku 2030, je to velmi blízko, takže máme co dělat, abychom to stihli,“ uvedl na konferenci o vysokorychlostní železnici v Česku v Náměšti nad Oslavou Martin Švehlík ze SŽDC. První přijde podle Stehlíka na řadu stavba úseku mezi Prahou a Lovosicemi, který má být částí budoucí moderní linky z Prahy do Drážďan. Nových kolejí s méně ostrými zatáčkami se ale jen tak nedočkáme. Vše je teprve ve fázi analýz. „Studie technické proveditelnosti na celý úsek Praha-Drážďany by však měla být už během několika měsíců,“ řekl Švehlík.

HN 30. 5. 2016

Zabezpečení ETCS přijde v tuzemsku na miliardy korun

SŽDC chce investovat miliardy korun do zabezpečení ETCS, které by umělo zpomalit příliš rychle jedoucí vlak. Zabezpečení hlavních tratí vyjde na tři miliardy, přes 10 miliard si vyžádá vybavení zejména starších vlaků (ČD, ČD Cargo a soukromých dopravců). Hlídací přístroj však často stojí víc než lokomotiva. Na dodavatele zabezpečovačů už vypsal Český úřad pro železniční dopravu, v Evropě ho dodává pět firem. ČD, resp. jejich dceřiná firma ČD Cargo, počítají s tím, že zabezpečovač dostanou i stroje staré půl století, jejichž hodnota je nižší než zabezpečovač. Takové lokomotivy stojí pod pět milionů korun, tedy polovinu ceny zabezpečení. Na části české železnice už tyto zabezpečovače jsou nebo probíhá jejich instalace. Podle rozhodnutí Evropské komise musí všechny tratě mít ETCS do roku 2050, hlavní do roku 2030. SŽDC chce do roku 2020 pokrýt například hlavní spojnici z Prahy do Ostravy a Brna. Už vlastní investice do ETCS na kolejích je poměrně drahou záležitostí – jen zasiťování úseku z Petrovic u Karviné do Břeclavi vyjde na téměř 700 milionů korun.

MF DNES 31. 5. 2015

České Budějovice obnoví vlakové spojení s Vídní

České Budějovice budou od prosince znovu spojeny přímou vlakovou linkou s Vídní. Alespoň tomu nasvědčují všechna dosavadní jednání. Linku prosazují Jihočeský kraj a Dolní Rakousy. Půjde o prodloužení dosavadní linky Rakouských spolkových drah (ÖBB) z vídeňského nádraží Františka Josefa do Českých Velenic. Deníku E15 to potvrdil kraj i České dráhy. „České dráhy s ÖBB jednají, Rakušané nyní řeší, s jakými soupravami spoje budou jezdit. Rozhodnutí musí padnout do srpna,“ uvedla mluvčí ČD Radka Pistoriusová. V úvahu připadají moderní elektrické jednotky Cityjet od Siemensu, které rakouské dráhy nasazují do provozu od loňského prosince a počítají s nimi i na linku do Českých Velenic. Vlaky ale zatím nemají schválení pro provoz na kolejích v českém vnitrozemí. „Záleží na dohodě dopravců, jak plánují tento provoz zajistit,“ ředitel divize Mobility Siemens ČR Roman Kokšal. Pokud skutečně Cityjety pojedou do jižních Čech, budou se potkávat na stejné trati s RegioPantery od Škody Plzeň. Od prosince by měl Budějovice a Vídeň spojit denně jeden pár vlaků.

E15 27. 5. 2016



Itálie Silvi Marina – apartmány Macrinum

Ideální dovolená pro rodiny s dětmi ve střední Itálii s povoleným vstupem do moře. Nabízíme devět apartmánových domů vybavených kuchyňkou, soc. zařízením, balkonem nebo zahradou. Všechny apt. max do 100 m od moře. Doprava vlastní (žst. Silvi na FIP ÖBB, FS) nebo pohodlným autobusem (od 1 200 Kč/os tam i zpět). **Ceny s dotací již od 850 Kč/osoba/týden. Ceník a obrázky všech apartmánů najdete na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 054.**



Itálie – Silvi Marina

Elena Club Resort Aparthotel****

apartmány ve střední Itálii vybavené kuchyňkou, soc. zařízením, pračkou, balkonem s výhledem na moře, TV, klimatizace za poplatek. Residence má k dispozici bazén, solární terasu, fitness, parkování a pláž. servis v ceně. Stravování vlastní nebo možnost dokoupení polopenze na místě.

Cena s dotací od 1 200 Kč/os/týden, možnost autobusu za 1 200 Kč tam i zpět.

Ceník a obrázky hotelu najdete na stránkách www.cdtravel.cz. Více na tel. 972 243 054.



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.**

Slovensko nové Relax balíčky

Bešeňová + Nízké Tatry a Tatralandia + Nízké Tatry

Kombinovaný pobyt na 3 noci v Bešeňové nebo Tatralandii a 3 noci v Grandhotelu Jasná. V ceně balíčku je 6 nocí s polopenzí, 2 celodenní vstupy do termálního parku v Bešeňové nebo do Tatralandie a v hotelu Grand Jasná vstup do wellness centra, parkování a komplexní cestovní pojištění. Více na tel. 723 811 984 nebo www.cdtravel.cz



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

Předplatné čtrnáctideníku Železničář

Darujte sobě nebo svým blízkým roční předplatné Železničáře za 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.



Železničář
475 Kč

ČD pro vás
300 Kč

ČD pro vás
+ Železničář
600 Kč

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

Výherci soutěže z čísla 10

Správné odpovědi: 1b, 2b, 3a, 4c, 5b, 6c

Knihu Nádraží Libereckého kraje na historických pohlednicích získávají Vít Krejčí, Kaplice, Josef Jelínek, Olomouc, Antonín Cekota, Krnov, Martin Kostka, Praha 5, Marie Hrdinová, Tišnov, Tomáš Kmínek, Pavlovice u Kojetína, Jaroslav Jágr, Smiřice, Jan Purm, Jablonec nad Nisou, Marta Kubičková, Prachatice a Jaroslav Novák, Česká Lípa.



Jedeme vlakem!

19. ČERVNA 2016

Z Brna na okružní jízdu historickými vozidly

V rámci festivalu Brno – město uprostřed Evropy můžete v neděli 19. června absolvovat historické dopravní kolečko. Na jednu jízdenku se můžete svézt z Brna do Kuřimi parním vlakem (odj. 10:25 h, 13:25 h nebo 16:25 h), z Kuřimi pokračovat historickým autobusem do Bystrce, z Bystrce do Pisárka pak historickým trolejbusem a z Pisárka na brněnské náměstí Svobody historickou tramvají. Okruh je možné projet i opačným směrem – z náměstí Svobody odjet historickým vlakem. A kolik zaplatíte za jízdenku? Speciální cena za jízdné celého okruhu je 80 Kč pro dospělého. Děti do 15 let, ZTP a ZTP/P a senioři nad 70 let zaplatí jen 40 Kč. Jízdenky koupíte v předprodeji v ČD centru na brněnském hlavním nádraží.

Nejblíže železniční stanice: Brno hl. n./Kuřim



18. ČERVNA 2016

S párou do Radnic na oslavy města

Radnické kulturní slavnosti, které se letos konají od 17. do 19. června, jsou největší akcí města spojenou s oslavou tradic, kulturního dědictví a spolků. Každoročně nabízí bohatý kulturní program a těšit se můžete i na pestrou nabídku občerstvení včetně prezentace minipivovarů nebo moravských vinařství. V sobotu 18. června bude do Radnic vypraven zvláštní parní vlak tažený lokomotivou Kafemlejnek. Vlak odjíždí časně ráno z plzeňského hlavního nádraží a přes Chrást u Plzně dojezdí do Stupna. Po krátké pauze pak bude pokračovat přes Bezděkov u Radnic a Břasy do Radnic. Během dne uskuteční mezi Stupnem a Radnicemi několik jízd a vpoledve se vydá zpět do Plzně. Jízdné do parního vlaku stojí 40 Kč (pro úseky Plzeň hl. n. – Chrást u Plzně, Chrást u Plzně – Stupno a Stupno – Radnice), za děti 6 až 15 let zaplatíte 20 Kč. Aktuální informace najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejblíže železniční stanice: Plzeň hl. n./Stupno/Radnice



DO 28. SRPNA 2016

Léto na Bechyňce s Bobinkou a Elinkou

Po naší nejstarší elektrifikované trati z Tábora do Bechyň (po tzv. Bechyňce) opět vozí cestující nostalgické vlaky. Do 28. srpna jezdí po této dráze o víkendech na vybraných pravidelných spojích vlak s historickými vozy tažený elektrickou lokomotivou Bobinkou. Platí v něm běžný tarif ČD a není třeba rezervace. Po Bechyňce se můžete svézt také Elinkou – čtyřnápravovým elektrickým vozem EM 400.001 z roku 1903. Letos pojedí 18. června, 2., 16. a 30. července, 13. a 27. srpna. Z Tábora odjíždí v tyto dny v 9:39 h a ve 13:39 h, na zpáteční jízdu z Bechyň se vydá v 11:24 h a v 15:24 h. Kvůli omezené kapacitě je v těchto vlacích povinná rezervace, kterou lze provést na jakékoli pokladně ČD. Za jednu jízdu s Elinkou zaplatíte 200 Kč (1. třída) nebo 180 Kč (2. třída), jízdné pro děti od 6 do 15 let stojí 100, resp. 90 Kč. Děti do 6 let bez nároku na místo cestují zdarma.

Nejblíže železniční stanice: Tábor/Bechyň



OD 27. ČERVNA DO 17. ZÁŘÍ 2016

Nostalgický výlet s vlakem Králický Sněžník

První jízda sezonního vlaku Králický Sněžník, který pojedí mezi Českou Třebovou, Letohradem, Dolní Lípku a Červeným Potokem, se letos uskuteční 2. července. Vlakem, který bude střídavě veden parní lokomotivou a motorovým vozem, se pak můžete svézt každou sobotu až do 17. září. Z České Třebové odjíždí v 8:26 h a do Červeného Potoka s ním přijedete v 10:59 h. Na zpáteční jízdu z Červeného Potoka se vydá ve 14:32 h a do České Třebové vás doveze v 17:34 h. Letošní novinkou je zařazení bufetového vozu u parních vlaků o sobotách 2., 9. a 23. července a 6. srpna. Cílem nostalgických jízd je zprostředkovat krásy regionu tak, jak je vnímali cestující v dobách minulých, a to za cenu běžného jízdného s příplatkem pouhých 15 Kč. Na trase vlaku je řada turisticky zajímavých míst, ať už pro milovníky sportu, přírody nebo historie. Více informací na www.cd.cz/zazitky.

Nejblíže železniční stanice: Česká Třebová/Ústí n. O./Letohrad/Dolní Lipka/Červený Potok ad.