

# Železničář

11. SRPNA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



16  
ROČNÍK XXIII

## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

S novým generálním inspektorem Drážní inspekce **Janem Kučerou** jsme hovořili o bezpečnosti na železnici, nehodách na přejezdech či o novém Zákonu o drahách.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

**Léto na Bezručku** se neslo v nostalgickém duchu. V červenci se zde odehrály dvě akce, které na trať z Pňovan do Bezručic přilákaly tisíce návštěvníků a milovníků historie.

### 10-13 TÉMA

Je to už téměř čtyřicet let, kdy v tichosti skončil pravidelný provoz **Albatrosů**, nejdokonaljších parních rychlíkových lokomotiv tehdejších ČSD.

### 14 AKTUÁLNĚ

Kolem historické **výpravní budovy v Ústí nad Orlicí** postavené roku 1874 bylo svého času hodně živo. Jednu chvíli to vypadalo na její definitivní zánik, což se nakonec nestalo.

### 16-17 RECENZE

Jaké jsou naše **nejvýchodnější nádražky**? Dá se v nich dobře najíst? Tentokrát jsme k hodnocení restaurací zaměřili do 400 km vzdáleného Jablunkovského průmysku.



### 18-19 CESTOPIS

Prázdniny se sice přehouply do druhé poloviny, stále je ale čas na výpravu k našim východním sousedům. Nás zlákala **Čiernohronská železnice** v okolí Čierného Balogu.

### 20-21 HISTORIE

Okolí dnešních **západočeských Břas** se před více než 100 lety pyšnilo moderní přepravou zboží i cestujících. Během několika desetiletí zde vznikly mnohé železniční a lanové dráhy.



## 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](mailto:zeleznicar@cd.cz) | web: [zeleznicar.cd.cz](http://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](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://www.cdprovas.cz/predplatne). **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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

**TITULNÍ FOTO:** KAREL VENDLER, sbírka MIROSLAV PETR, Stroj 498.109 při zkušební jízdě v roce 1955 v depu Děčín.



## Výběrové řízení

### České dráhy, OJ ZAP, RP ZAP Praha vyhlašuje výběrové řízení na pracovní pozici Specialista – SUPERVIZOR pro RP ZAP Praha.

**Předpokládaný nástup:** 1. září 2016 nebo dle dohody.

**Úloha pozice:**

vykonává supervizi nad výkonem činnosti zaměstnanců vlakového doprovodu.

**Potřebná kvalifikace:**

- vzdělání úplné SŠ s maturitou,
- nejméně 3 roky praxe v pracovním zařízení doprava/přeprava s odbornou zkouškou O-04, O-05 nebo O-06 dle předpisu ČD Ok2,
- zkouška způsobilosti ze znalosti AJ nebo NJ
- zdravotní způsobilost pro pracovní činnost obsluha vlaku osobní dopravy,
- práce ve funkci vlakového doprovodu výhodou,
- znalost práce s Microsoft Office a přenosnou osobní pokladnou (POP).

**Specifické předpoklady:**

- ochota k dalšímu vzdělávání, odpovědnost a samostatnost,
- komunikační a řídicí dovednosti,
- zákaznický přístup, asertivita, zvládání stresových situací,
- časová flexibilita,
- schopnost reprezentovat České dráhy jako národního dopravce,
- obecný rozhled v oblasti osobní dopravy a přepravy.

**Další informace:**

- místo výkonu práce RP ZAP Praha, OS Praha hl. n., pracoviště Praha hl.n.
- pracovní doba 40 hodin týdně, nerovnoměrně rozvržena,
- mzdové podmínky: TS 11 dle platné podnikové Kolektivní smlouvy ČD.

Součástí přihlášky bude strukturovaný životopis a motivační dopis.

Přihlášky zasílejte do 26. 8. 2016 na adresu České dráhy, a.s., RP ZAP Praha, Wilsonova 300/8, 120 00 Praha 2, k rukám manažera Ing. Jakuba Goliáše nebo na e-mail: goliash@zap.cd.cz.

Obálky, popř. předmět e-mailu označte „Výběr SUP“.

Výběrové řízení proběhne ve dvou kolech. Do druhého kola budou pozváni pouze uchazeči, kteří splní předepsané požadavky. Jeho termín bude vybraným uchazečům oznámen individuálně, proběhne formou ústního pohovoru s výběrovou komisí.

## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

řekne-li se slovo prázdniny, každému se vybaví volno, dovolené, odpočinek od pracovních starostí, ale i vesměs trochu poklidnější letní dny na pracovišti... Všichni předpokládají, tedy nejen žáci a studenti, že naberou další energii pro poslední třetinu roku.

U národního dopravce se letos, nikoli však poprvé, „okurková sezona“ nekoná. Rozšiřujeme nabídku služeb na našich pokladních přepážkách ve stanicích o doplňkový provoz směnárny pod hlavičkou ČD, čímž nyní máme 15 stanic s možností výměny valut u osobních pokladen ČD postupně zvýšíme na 46 tarifních bodů. Před pár dny proběhl test nového ČD Komunikátoru a několik desítek testerů zkouší nový web a e-Shop po nezbytně nutném období zhruba tří týdnů, abychom je následně dali k dispozici našim zákazníkům. Na pokladních přepážkách zažíváme velký zájem o novinku prázdninového cestování – 7denní jízdenku na léto. Jsme velmi rádi za zájem lidí o jízdy nejen na Slovensko a do dalších sousedních států, ale hlavně po vlastech českých, s využitím služeb národního dopravce. Železniční doprava se tak stává každodenním moderním prostředkem za cíli rodinných výletů, ale i mnohými cestami na jednání, za poznáním či zábavou.

Bohužel letní pohodové a bezstarostné cestování podobně jako loni v případě nehody Pendolina ve Studénce poznamenala i letos tragická událost. Neděle 24. července se nesmazatelně zapsala černým písmem do naší historie smutnou mimořádnou událostí, kdy z jedoucího rychlíku Galán nedaleko stanice Štěpánov vypadla malá dívka ze dveří vozu, jež se náhle otevřely. Pád bohužel nepřežila. Přestože je výrazná část vozového parku národního dopravce již složena z moderních vozidel s bezpečnostními prvky, včetně zajištění dveří, zbývající menšinová část vozového parku z poslední čtvrtiny minulého století ještě všechny vymoženosti dnes provozovaných nových vozidel nemá. Tady je nezbytná kvalitní a řádná obsluha vozidel, a to při dodržení všech postupů činností před odjezdem vlaku i během jeho jízdy. Šetření neštěstí ještě neskončilo, České dráhy poskytují vyšetřovatelům maximální součinnost. Je to pro nás velmi smutná záležitost a víme, že bolest v postižené rodině je veliká. Souhra náhod umí být někdy velmi krutá.

Ve stínu smutné události se práce na dalších zlepšeních pro naše zákazníky nezastavují, a za to děkuji zaměstnancům. Připravujeme se na začátek nového školního roku, což bude nápor i pro přepážky s průkazy na slevu. V pražské aglomeraci jsme už začali s vyřizováním žádostí o Lítačku – dopravní kartu pro cestování veřejnou dopravou na území hlavního města i v jeho okolí. Pokračují i aktivity v modernizaci vozového parku a jeho vybavení moderními technologiemi. Začínáme nyní testovat nový e-Shop a web.

Blížící se konec prázdnin je ve znamení projednávání nového jízdního řádu, takže už počátkem září bude známa jeho podoba. Letošní jízdní řád je zaslulven jak pro oblast dálkové, tak regionální dopravy, proto je dobrou zprávou, že rozsah dopravy se už měnit nebude, a nejsou ani připravovány nějaké změny poloh vlaků. Nový jízdní řád pro rok 2017 bude reagovat na požadavky objednatelů a jejich finanční možnosti. Věřím, že se společně dohodneme i s politickou reprezentací v krajích po říjnových volbách, neboť konkrétní zaslulvení rozsahu dopravy pro rok 2018 bude již její kompetencí.



**Michal Štěpán**

člen představenstva ČD  
zodpovědný za osobní dopravu

## KALEIDOSKOP



### Nový web Českých drah se rozběhne na podzim

Od podzimu budou zákazníci Českých drah moci nakupovat jízdenky přes zbrusu nový webový portál [www.cd.cz](http://www.cd.cz). Ten dosavadní poběží souběžně s ním ještě několik týdnů po spuštění, v průběhu listopadu pak bude funkční už jen nová verze. Podle vývojářů ČD se mohou cestující těšit hlavně na nové funkce zjednodušující elektronické odbavení. Změny se dotknou i uživatelského profilu, přičemž si cestující budou moci ukládat oblíbené spoje, vlaky, stanice anebo přiřadit příbuzné či kamarády do oblíbených záložek a využít je třeba při nákupu jízdenek. Internetový portál se svým designem i funkcemi přiblíží k oblíbené a oceňované aplikaci Českých drah Můj vlak. Korporátní stránka [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz) se zatím měnit nebude. (hol)

### Z Brna vlakem opět o něco rychleji

Cestování vlakem z jihomoravské metropole směrem na Českou Třebovou, respektive Havlíčkův Brod a Prahu, je opět o něco málo rychlejší. V úterý 28. června byl slavnostně zahájen provoz na tříkilometrovém čtyřkolejném modernizovaném úseku mezi brněnskými Židenicemi a Maloměřicemi. Trať, po níž jezdí mimo celé řady regionálních spojů například railjety, ale i spoje EuroCity či rychlíky vyšší kvality kategorie Rx, je nyní rychlejší a bezpečnější. Jedním z největších přínosů náročné rekonstrukce je zvýšení traťové rychlosti a současně zkrácení jízdní doby. Vlaky směrem na Havlíčkův Brod mohou jezdit kupříkladu rychlostí 110 km/h, po českotřebovských kolejích se vlaky mohou rozjet až na 115 km/h. Na traťovém úseku bylo modernizováno i zabezpečovací a sdělovací zařízení a projekt byl spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti. (mah)



### ČD se staly partnerem

Olympijské parky Rio-Lipno, OP Pardubice, OP Plzeň a OP Ostrava chystají pro návštěvníky řadu akcí, během nich mohou nejen fandit českým závodníkům v Riu, ale na vlastní kůži také vyzkoušet mnohé z disciplín této vrcholné sportovní akce. U prezentačních stánků ČD v pardubickém parku si mohou zahrát beachvolejbal, pétanque, zaskákat na trampolíně nebo zajezdit na paddle boardu. Na jihu Čech jsou pak ČD oficiálním dopravcem do areálu Rio Lipno.

### Na nádraží v Turnově mají nové toalety

Cestující mohou na turnovském nádraží už od loňského prosince využívat nové veřejné toalety. Jejich kompletní rekonstrukci provedly České dráhy. Týkala se především odbavovací haly, osobních pokladen, obchodní pasáže i zázemí pro zaměstnance. V posledních měsících začal v místě provozovat svou pobočku i řetězec trafik, nicméně komerční prostory se rozhodně najdou i pro další obchodníky. Původní stav všech prostor byl neutěšený a stávala se terčem oprávněné kritiky jak zákazníků, tak představitelů města. Například původní toalety u peronů byly v katastrofálním stavu. Národní dopravce za modernizaci a obnovu zaplatil zhruba patnáct milionů korun. Od 1. července letošního roku je budova majetkem Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). (hol)





## olympijských parků

Od 4. do 23. srpna se proto mění jízdní řády na tratích České Budějovice – Černý Kříž a Lipno nad Vltavou – Rybník. Řada spojů je posílena a přizpůsobena požadavkům pořadatelů akce. Zároveň jsou upraveny i jízdní řády ČD BUSů. Na trati České Budějovice – Rybník a Rybník – Lipno nad Vltavou pojedou od 4.8 do 22.8 denně jeden posilový spoj s odjezdem z Budějovic v 9:07 h. V pátek, sobotu a neděli ho doplní další s odjezdem v 11:11.

(jch)



## Dispečeri v Brně předvedli své zázemí

Na pracovišti regionálního dispečinku a současně i Kontaktního centra Českých drah se zastavil v rámci návštěvy Brna člen představenstva ČD Michal Štěpán. Právě moravský regionální dispečink, ale i Kontaktní centrum procházejí v současné době zatěžkávací zkouškou díky masivní výlukové činnosti na Brněnsku. Modernizovány jsou například perony a kolejíště na brněnském hlavním nádraží, rekonstruuje se most mezi hlavním nádražím a Židenicemi a 29. července navíc začala dlouhodobá výluka ze Zastávky u Brna do Okříšek. Některé spoje jezdí v jiných časových polohách, tradiční spojení supluje řada autobusů náhradní dopravy a navíc jsou některé vlaky vedeny mimo brněnské hlavní nádraží. To s sebou samozřejmě přináší množství operativních rozhodnutí, které předvedli jak dispečeri, tak i zaměstnankyně Kontaktního centra přímo v praxi.

(mah)



## ČD Komunikátor úspěšně v zátěžovém testu

Vývojáři Českých drah testují vlastní chatovací aplikaci ČD Komunikátor. Ta je určena především provozním zaměstnancům. Podrobnější informace o různých událostech na tratích by se tak měly vlakové čety anebo dispečinky dozvídat za pár vteřin. Do zátěžového testu projektu elektronizace provozní a krizové komunikace se na začátku srpna pustilo několik desítek zaměstnanců. Podle prvních informací aplikace funguje spolehlivě, některé drobnosti však musí programátoři ještě vyladit. Systém funguje na datové síti pravidelně, pokud nebude mít dostatečný signál, dokáže aplikace informaci převést do formy SMS zprávy a odeslat. Tématu se budeme více věnovat v některém z dalších vydání.

(hol)



Už po jedenácté se v září uskuteční veletrh železniční techniky InnoTrans. Letos jej opět hostí Berlín, kam se sjedou experti z oblasti vlakové i silniční dopravy. České dráhy vypraví na tuto akci speciální vlak, který odjíždí 20. 9. z Prahy hl. n. okolo sedmé hodiny ráno. Zastaví v Holešovicích, Ústí nad Labem hl. n. a Děčíně hl. n. Předpokládaný příjezd do stanice Berlín ZOO je do 12:00. Zpět odsud odjíždí 21. 9. v 16 hodin a do stanice Praha hl. n. by měl dorazit do 21:00. Vlak tvoří tři vozy objednané společností Siemens, dále dva vagony pro hosty ČD a dva pro studenty z oslovených škol a odbornou veřejnost. K dispozici bude také jídelní vůz. S celkem sedmi vozovou soupravou pojedou lokomotiva řady 371 v barvách Národního vlaku.

(red)

Na veletrh InnoTrans speciálním vlakem

FOTO: ČD

# Naší prioritou je schválení Zákona o drahách

Železniční doprava je podstatně bezpečnější než silniční, přesto je třeba neustále zvyšovat úroveň její bezpečnosti a vytvářet pojistky pro případ lidské chyby. O mimořádnostech v provozu vlaků, nešťastném fenoménu poslední doby – vjíždění na přejezdy na červenou, novém Zákonu o drahách, ale i o práci vyšetřovatelů Drážní inspekce jsme si povídali s novým generálním inspektorem Janem Kučerou.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

## Na co se zaměříte jako nový generální inspektor Drážní inspekce nejdříve?

Jde zejména o nový Zákon o drahách, který je nyní ve schvalovacím procesu. Vyjma toho, že mění pravomoci jednotlivých státních institucí, přináší novou definici mimořádné události. Je proto nutné jasně stanovit, co bude mimořádná událost a co již ne. Je logické, že žádná definice v zákoně nemůže být naprosto vyčerpávající, vždyť u stávajícího znění zákona máme několik stránek rozborů týkající se mimořádné události. Jako příklad bych uvedl srážku vlaků se zvířetem. Je jasné, že když vlak přejede koroptev, nikdo si nemyslí, že jde o mimořádnou událost – na druhou stranu srážka s divočákem již mimořádností bude zcela nepochybně.

## Veřejnost je takřka denně konfrontována v médiích s nějakým incidentem na železnici. Skoro to vypadá, jako by železnice byla čímisi nebezpečným a všechny ostatní druhy dopravy jsou ty správné a bezpečné.

### Jaký je váš názor?

Problém může být v tom, že zatímco na silnici se běžná drobná nehoda utají, nikdo se o ní třeba ani nedozví, tak na železnici je to zcela jinak. Vezměte si třeba situaci, kdy na světelné křižovatce automobil projede na červenou a kolikrát se nemusí vůbec nic stát. Kdežto na železnici jde hned o mimořádnou událost, která se musí prošetřit. A když říkám prošetřit, tak tím nemyslím jen konstatovat, že se jedná o selhání techniky, případně o pochybení strojvedoucího, který před návštěvidlem nezastavil. Pro správné šetření bychom potřebovali vědět, proč nezastavil, respektive proč návštěvidle přehlédli, na co myslel, či v jakém psychickém rozpoložení byl. Na základě zjištění těchto příčin se můžeme zamyslet nad tím, co je třeba zlepšit či změnit. Pouhé konstatování faktu, že strojvedoucí projel návštěvidlo v poloze stůj, systém bezpečnosti na dráze nikam neposune. Vycházíme z toho, že strojvedoucí není sebevrah a chce předpisy respektovat – jen musíme vědět, proč tak neučinil v tom daném případě.

**V posledních letech se rozmohlo vjíždění na železniční přejezdy ve chvíli, kdy už je spuštěno zabezpečovací zařízení. Jen loni se staly dvě patrně nejtragičtější nehody – v jednom případě najelo Pendolino ve vysoké rychlosti do kamionu**

## s plechy a ve druhém u Rumburku vlak Desiro narazil také do nákladního auta. Jde s tím nějak bojovat?

To není otázka na mě, ale spíše na psychology. Obecně se doba mění, lidé mají méně času a pořád někde pospíchají. Černobílým viděním světa šetření nehody pro železnici končí tím, že někdo vjede na koleje v době, kdy nesmí – vždyť blikající světla jsou vidět a slyšet a přejezd je zabezpečen podle předpisů. Jenže když pak mluvíme s řidiči, tak ti se přiznávají, že prostě světla přehlédli a zvonek neslyšeli kvůli hluku v automobilu. Proto chceme, aby pokud možno na všech přejezdech byly závory, neboť to je ta optická překážka přímo před očima řidiče, takže se prostě přehlédnout nedá. Právě po nehodě ve Studénce jsme navrhli mimo jiné i to, aby se u přejezdů s dvěma polovičními závory přes silnici nesklápěly obě závory současně. Když se závora vpravo sklopí dříve, bude bránit vjezdu na trať; kdežto levá závora zůstane nahoře déle a umožní tak automobilu, který byl v době spuštění výstrahy na přejezdu, bez problémů odjet. Jinými slovy, optická překážka pro řidiče vjíždějící na přejezd se objeví dřív, než skončí vyklížeč doba přejezdu.

## Neuvažujete o zkrácení doby prošetřování mimořádností? Pokud najede vlak do člověka či automobilu, je běžně provoz zastaven na dvě nebo tři hodiny. Je šance urychlit průběh vyšetřování a cestující nezatěžovat zbytečným čekáním?

Rád bych zdůraznil, že Drážní inspekce nevyjíždí ke všem nehodám, jak se často prezentuje. Ke sraženým osobám mimo stanice a zastávky opravdu většinou nemíříme. Vždyť těch mimořádných událostí na dráhách je tolik, že bychom to ani kapacitně nezvládli. Pokud se naše ohlašovací pracoviště rychle dozví úplné a přesné informace o mimořádné události, vyhodnotí je a jestliže nerozhodne o našem šetření na místě, dává obratem souhlas se zahájením odklizovacích prací, aby se nezdržovalo obnovení provozu. To pak záleží především na SŽDC, která má vlastní útvar na vyšet-

To, že drážní doprava je bezpečnější než silniční, je jasné. Na druhou stranu to neznamena, že není potřeba neustále úroveň bezpečnosti zvyšovat a snažit se vytvářet pojistky pro případ, že nejslabší článek v celém systému, tedy člověk, udělá chybu.



## JAN KUČERA

Po studiu odborné matematiky na brněnské Masarykově univerzitě odešel v lednu 2003 pracovat na Drážní inspekci. Nejprve zastával funkci tiskového mluvčího, v roce 2004 se stal ředitelem Kanceláře Drážní inspekce. V roce 2006 byl jmenován náměstkem generálního inspektora DI, odkud v roce 2009 na kratší dobu přešel na post ředitele tehdejšího Odboru drah, železniční a kombinované dopravy na Ministerstvu dopravy ČR. K 1. červenci letošního roku byl jmenován generálním inspektorem Drážní inspekce.

řování. Stává se také, že na místě události šetří i policie, která potřebuje zajistit podklady pro vlastní šetření, případně je nutné počkat na dokončení práce hasičů, kteří odstraňují následky. V číslech je to jasně vidět – loni jsme vyjžděli k 168 mimořádným událostem, ale stalo se jich celkem 4 146.

**Z titulu vaší organizace neprošetřujete jen železniční mimořádnosti, ale i ty, které se stanou na jiných drahách – tramvajových, trolejbusových nebo lanových. Máte na každý segment nějaké specialisty? A jak se od sebe liší?**

Snažíme se mít odborníky se specializací na všechny tyto druhy dopravy. Na druhou stranu, každému inspektorovi se může stát, že vyjede i k nehodě na dráze mimo svůj obor, takže musí mít aspoň základní přehled nejen o všech druzích drah, ale i o základních typech nehody a postupech na místě. Protože to, co zjistíte na místě mimořádné události, je pro šetření základ. Zjištěné důkazy pak může v klidu posoudit někdo z kolegů, kteří mají v daném oboru více znalostí a zkušeností, nicméně i náš specialista na hnací drážní vozidla musí například vědět, co je to lámací tyčinka na dráze lanové a k čemu také slouží.

**Jak lze zajistit, aby veřejná doprava, primárně ta drážní, byla bezpečná a vnímána veřejností pozitivně? Máme přeci dobré příklady v sousedním Německu, Rakousku, o Švýcarsku nemluvě...**

To, že drážní doprava je bezpečnější než silniční, je snad nad slunce jasné. Na druhou stranu to neznamena, že není potřeba neustále úroveň bezpečnosti zvyšovat a snažit se vytvářet pojistky pro případ, že nejslabší článek v celém systému, tedy člověk, udělá chybu. Technická řešení jsou, ale při jejich zavádění se nesmí ztratit jejich smysl. Typickým příkladem jsou právě železniční přejezdy – někdo zastává názor, že výstraha má být co nejkratší, aby řidiči věděli, že nemá cenu vjíždět na koleje, protože vlak přijede během chvilky. Na druhou stranu existují zase názory, že předzváněcí doba má být delší, než je nezbytně nutné, aby ten, kdo je zrovna na přejezdu, měl čas přejezd vyklidit, případně stihl varovat strojvedoucího. Oba názory mají pravdu, přitom jdou ale proti sobě... ◆



ZPRAVODAJSTVÍ

# V Bezručicích za páru zaskočil Hektor

Léto na Bezručicku se neslo v nostalgickém duchu. V červenci se zde totiž pořádaly dvě akce, které na trať z Pňovan do Bezručic přilákaly tisíce návštěvníků a milovníků drážní historie. Kromě tradičního parního léta se u města odehrála bitva, kde měl hlavní roli obrněný Legiovlak.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Západočeské Bezručice se o červencových víkendech ponořily do drážní nostalgie. Nejprve se zde uskutečnilo tradiční Bezručické parní léto, poté sem zavítal Legiovlak. Při druhé jmenované akci byli návštěvníci přímo vtaženi do středu rekonstrukce válečné bitvy v Povolží, kde se v bojích proti bolševikům vyznamenali čeští legionáři.

Letošní první dějství parního léta, které se uskutečnilo o víkendu 16. a 17. července, bohužel znamenala smůla. Tradičně nasazované lokomotivě Kafejmlejnek 310.072 se porouchal parní válec a službu vypověděla i náhradní mašina 313.902. O vozbu retrosoupravy mezi Bezručicemi, Cebiví, respektive Kokašicemi, se tak postaral chebský Hektor T 435.0145. Historickému vlaku sekundovaly motoráky M 152.0002 a M 131.1487 s vozem řady Clm.

## Potulný dobytek v kaňonu

Jak už se stalo na Bezručické lokálce zvykem, na spoji jedoucím do Cebivi se vždy objeví i četníci. Při cestě zpět mají obvykle hodně práce, neboť vlak přepadnou ozbrojení lupiči. Je s podivem, že si pokaždé vyberou kaňonovitou část úseku mezi Strahovem a Břetislaví. Vhod jim zřejmě přichází široká ústupová ces-

ta do zdejších lesů a fakt, že souprava před přejezdem přibrzdí. Navíc se snaží vlak zastavit pod nějakou záminkou – letos byli kriminálníci převlečení za krávu, která se pohybovala v těsné blízkosti kolejí, a hrozilo, že do ní lokomotiva narazí. Teprve když vyskočili četníci, ozbrojenci svlékli „zdařilou“ masku a tasili zbraně. Naštěstí se četníkům podařilo je po pár minutách eliminovat, zatknout, naložit do vlaku a odvézt do Bezručic. A cestující s posádkou? Těm se nic nestalo. „Už jsem tu potřetí a vždycky nás přepadnou. Ale líbí se mi to,“ rozhodl jedenáctiletý Tomáš Kališ, který dorazil s tatínkem. Manažer produktu ČD Nostalgie Marek Plochý doplnil, že současně každého ročníku je i pochod na podporu dostavby trati z Bezručic do Teplé. Letos se ho zúčastnilo 55 turistů. Na trase navíc jezdil historický autobus Karosa ŠL 11.

## Na bojišti první světové

O týden později se trať z Pňovan do Bezručic stala dějištěm rekonstrukce bitvy o Legiovlak. Více než tisícovka návštěvníků tak byla vtažena zhruba do poloviny roku 1918 a bojů první světové války. Bojová ukázka českých legionářů proti rudým bolševikům se odehrála v těsné blízkosti prvního oblouku za bezručickou stanicí ve směru ke Konstantinovým Lázním.



Kromě legiovlaku taženého Všudybylkou 354.195 se do jedinečné ukázky boje zapojila i replika dvojlošníku Sopwith 1½ Strutter. „Připomínáme období od května do srpna roku 1918, tedy dobu po Brestlitevském míru,“ vysvětlil kapitán Milan Mojžíš, člen aktivních záloh Armády ČR a tajemník Československé obce legionářské. Koncem května Češi vystoupili proti Sovětům, kteří se je snažili zastavit při svém přesunu po Transsibiřské magistrále do Vladivostoku a dále na západní frontu, kde by pokračovali v bojích proti Němcům. Ukázka tak připomínala boj u Penzy v Povolží. Dodejme, že Čechoslováci byli úspěšní.

Rekonstrukci bitvy s názvem Vlastním pořádkem pořádala v rámci projektu Legie 100 Československá obec legionářská spolu s Ministerstvem obrany ČR. Všudybylka po akci v Bezručicích zůstala. Stala se hlavní hvězdou druhého dějství parního léta, které se na Tachovsku uskutečnilo 6. a 7. srpna. To se také slavilo 115. výročí výstavby trati. ◆

## ČASOPIS ŽELEZNIČÁŘ LETOS OSLAVIL 65 LET

MIROSLAV PETR

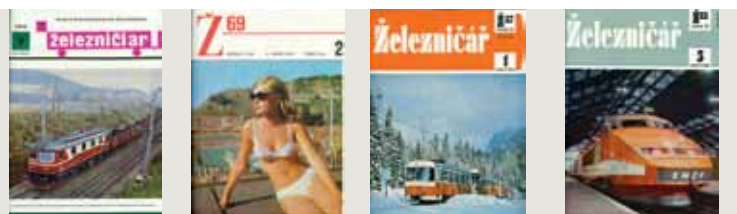
První číslo nového časopisu s původním názvem Železnice vyšlo v lednu 1951. Když o pět let později vydavatel stejný titul přejmenoval na Železničář, v záhlaví kontinuálně uváděl pátý ročník. Několikrát se změnil jeho obsah, podoba, četnost vydání, ale i vydavatel. Železničář dokonce přestal na nějakou dobu vycházet.

Původní podoba časopisu Železnice, resp. Železničáře, byla v 50. letech shodná. Šlo o měsíčník ve formátu A4 s 24 stranami a obálkou. Časopis vydávalo ministerstvo dopravy v tehdejším Dopravním nakladatelství. Určen byl pro zvyšování kulturní a politické úrovně pracovníků železnic. Některé obál-

ky byly kolorované, obsah byl tištěn jen černobíle. Ve stejné podobě časopis vycházel až do března 1967. Obsah periodika plně odrážel tehdejší dobu. Mezi hutnou propagandu či oslavné články o metodách sovětských železničářů se občas dostaly odborné články.

Významně se do historie Železničáře zapsal jeden z dopisovatelů, Jindřich Bek. V ročníku 1958 začal díky němu vycházet seriál Malý atlas lokomotiv. Úspěch byl fenomenální. Do roku 1965, kdy jeho publikování skončilo, byl náklad časopisu údajně vůbec nejvyšší v celé historii.

V druhé polovině 60. let začala kvalita časopisu stagnovat. Ve společnosti se schylovalo k obrodnému procesu, ale pro Železničář nastaly černé roky. Číslem 3



ročníku 1967 skončilo vydávání měsíčníku a 4. dubna 1967 vyšlo první číslo týdeníku, ale v novinové podobě. Osmistránkové černobílé noviny veřejnost přijala se zklamáním a noviny Železničář zanikly.

## Nový start v srpnu 1969

První číslo nového čtrnáctideníku vyšlo 3. srpna 1969 a vydala ho Ústřední správa železnic. Změnil se vedoucí redaktor i obsah. Obálka ale zůstala barevná a dalších 20 černobílých textových stran zůstalo v nezměněné podobě až do ročníku 1991. Náklad byl dvacet tisíc

výtisků. Obsah druhé poloviny časopisu se začal přibližovat skutečným zájmům většiny čtenářů. Na titulní strany se dařilo umísťovat kvalitnější snímky. Listopadové události roku 1989 se projeví i v Železničáři. Vyměnila se redakční rada. Místo soudruhů bez nápadů redakce navrhla nové spolupracovníky. Na začátku 90. let zaniká barevný časopis a místo něj se objevuje několikrát podoba novinových vydání s různou periodicitou, která se ustálila na současném čtrnáctideníku s tradičním názvem Železničář.



## REPORTÁŽ

# Jak cestují nevidomí, aneb odkázání na vodícího psa

Jaké to je pohybovat se po obřím nádraží a spoléhat se jen na svůj sluch a vodícího psa? A zvládne čtyřnohý přítel i nástup do vlaku? Vyzkoušeli jsme to na vlastní kůži s klapkami na očích na pražském hlavním nádraží. Společnost nám dělal labrador Norik.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Hlavní nádraží v Praze žije dopoledním životem, mezi nástupišti plují davy lidí. Na oči si nasazují černé klapky a do ruky berou bílou hůl. Ještě musím bedlivě poslouchat příkazy sympatické cvičitelky psů Hany Hoškové z Nadačního fondu Mathilda. „Hůl si vezměte do pravé ruky a mějte ji volně kolmo dolů. Pejška uchopte do levé i s vodítkem a nemusíte se na něj tolik lepit. Půjde více vpředu,“ zaučuje mě trpělivě zkušená cvičitelka. Norik, rok a půl starý labrador, má přátelskou povahu, a ač je ještě ve výcviku, je špičkově vyškolen.

Ale do práce. Nejdříve si vyzkouším běžný pohyb po areálu nádraží a poté si troufnu i na jednotku CityElefant. Na povel „vpřed“ se Norik rozchází a míří ke schodům u jednoho nástupiště. Nevím proč, ale vodítka a speciálního postroje se držím křečovitě. Psovi věřím, ale co kdyby ho napadlo zaběhnout za nějakou fenkou? Zvíře je však vycvičeno tak, aby neuteklo. Váhavě přicházím ke schodišti, Noriček zastavuje a já bílou hůl testuji, jak jsou schody vysoké a široké. „Norik, vpřed,“ zazní pokyn a můj chundelatý kolega začne pomalu stoupat. Na podestě se opět zastaví a nechá mě zopakovat opatrnou testovací proceduru. Když vystoupám na nástupiště, nejraději bych si roušku z očí sejmul. Bojím se, abych o něco nezakopl. Chtěl bych všechno vidět, rozhlédnout se... Bohužel. Jsem v tuto chvíli, stejně jako nevidomí a slabozrací, odkázán pouze na pomoc druhých a asistenční pomůcky, které v běžném

životě ani neregistrujeme. Pokračuji však dále, v pochodu v bezpečné vzdálenosti od kolejiště mi pomáhají v betonové dlažbě vyražené vodící drážky. Když do nich zrakově postižený položí hůl, zjistí, že hrana je jen pár centimetrů od nich.

### Váhavě do Elefanta

Otáčím a tentokrát pomocí eskalátorů mířím k jednotce řady 471. Chlupáč docela přidal do kroku a těsně před pojízdnými schody zastavil. „Chytněte se za madlo, nechte psa nastoupit a teprve pak nastupte vy,“ zaslechnu od Hany Hoškové. Kdybych měl v ruce speciální vysílačku, stiskl bych tlačítko a zvukový maják (reproduktor s anténkou) instalovaný nad schodištěm by mi ještě řekl patřičné in-

### PĚČE NEJEN O SLEPÉ

České dráhy nabízejí zvláštní objednávkový systém přepravy pro osoby se zdravotním postižením. Využívají ho hlavně vozíčkáři, ale jeho prostřednictvím dokáží ČD pomoci i zrakově postiženým a mohou zajistit jejich doprovod na největších nádražích. Zájem o cestování mezi zdravotně postiženými prudce roste. Letos dopravce přijal na objednávkovém systému přes 3 200 žádostí, což je asi o třetinu více v meziročním srovnání. V příštím roce by dopravce chtěl rozšířit služby kontaktní centra o možnost komunikace se sluchově postiženými prostřednictvím telefonu.



formace o tom, kde jsme. Norik je empatický a má jemnou povahu, po cestě mi olízne i ruku. Můj váhavý krok se ale stále nevytratil.

Před nízkopodlažním CityElefantem si dá labrador pohov a nechá mě prozkoumat terén. Pomocníkem se mi stává hůl, kterou musím změřit mezeru mezi peronem a nástupní plochou vozu. Dlouze napřáhnu nohu a? Krok do prázdna? Ne, naštěstí jsem se nepropadl do černé díry. Nahmatám systém otevírání dveří a pes mi vybírá volné místo, u něj zastaví a nechá mě usednout. Jako poslední milou tečku přidá oddané ulehnutí k mým nohám. Evidentně je schopen a ochoten přijmout, že má na starosti nejen sám sebe, ale i svého lidského partnera.

Nástup do nízkopodlažní jednotky není náročný, horší je to s běžnými vagony. Proto dopravce pokračuje v odstraňování bariér. „Naše moderní vlaky jsou vybaveny audiovizuálním informačním systémem, který přináší osobám s postižením zraku nebo sluchu informace o zastávkách, jízdě vlaku a případných mimořádnostech. Nástup usnadňují zvukové majáčky a systém dálkového otevírání dveří přes vysílačku, kterou zrakově postižení využívají. Ve vozech jsou umístěny také štítky s informacemi v Braillově písmu,“ vyjmenoval řadu technických vymožeností usnadňujících cestování člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán, který se plánované akce se zdravotně postiženými zúčastnil. Na pomoc zdravotně postiženým se ČD zaměřují už při plánování cesty. Jejich webové stránky jsou řešeny tak, aby je mohly do hlasové formy transformovat speciální čtečky. ◆

## ŠLECHTIČNA A ŠTOKR OTESTOVALY PLZEŇSKÝ MOST

JAN CHALOUPKA | FOTO: AUTOR

Už druhá zatěžkávací technicko-bezpečnostní zkouška plzeňských mostů se na konci července uskutečnila za účasti parních lokomotiv. Ty jsou spolu s ražbou tunelů Ejpovice jednou ze stěžejních staveb v rámci modernizace III. tranzitního železničního koridoru.

Parní legendy 556.0 Štokr a 471.1 Šlechtična si po osmi měsících opět daly dostaveníčko v západočeské metropoli, aby tak navázaly na sérii loňských zatěžkávacích zkoušek nových mostů,

z nichž nejdelší – více než 18metrový – překlenuje údolí říčky Úslavy na plzeňském Východním Předměstí. „Hlavním posuzovaným kritériem mostních staveb je celkový průhyb nosné konstrukce, který musí vždy zůstat v rozmezí 70 –

105 % průhybu očekávaného. Průhyb pro nejdelší z mostů přes Úslavu je stanoven na zhruba 35 mm,“ vysvětlil Tomáš Wangler, specialista firmy Metrostav, která stavbu prováděla. Mosty jsou pak i přes maximální testované zatížení projektovány na dvojnásobek toho, co je použito během samotných zkoušek. Využití dvou parních lokomotiv o celkové hmotnosti 360 tun, popřípadě drážního jeřábu, není ničím ojedinělým. Stroje těchto rozměrů dokáží koncentrovat enormní a zároveň rovnoměrné nápravo- vé zatížení na relativně malé

ploše, což zhruba odpovídá zatěžkávacím schémátům, na která jsou mosty navrhovány. Celkem 185 tun vážící Štokr, respektive 174tunová aristokratka pak zhruba představují hmotnost šesti i vícevozevého rychlíku. Měření, během nichž se průhyb mostovky pohyboval v rozmezí 26-28 mm ze stanovených 35 mm limitu, byla podle techniků z Kloknerova ústavu ČVUT úspěšná.

Není divu, že toto unikátní spojení nejmodernějších stavebních postupů v konfrontaci s mohutností železných legend přilákalo k Těšínské ulici na Doubravce desítky příznivců dráhy.



# ALBATROS: BYLA JSI KOUZELNÁ, NEZAPOMENEME

15. říjen 1976. Nic nenasvědčovalo tomu, že se tento sychravý pátek zapíše do železničních dějin této země. Opak byl ale pravdou – potichu skončil pravidelný provoz Albatrosů, nejdokonalejších parních rychlíkových lokomotiv ČSD. Dokonce ani strojní četa, která lokomotivu 498.103 tehdy odstavila, vůbec nic netušila. Úplně poslední intermezzo odehrál Albatros na podzim roku 1978, kdy krátce jezdil z Brna do Přerova stroj 498.106. Ovšem to už byly definitivně poslední jízdy v rámci epizody spojené s budoucím předáním této lokomotivy pro Národní technické muzeum v Praze.

MIROSLAV PETR | FOTO: AUTOR, JAROSLAV KOCOUREK A SOA PLZEŇ, FOND FOTODOKUMENTACE LOKOMOTIV ŠKODA

Životní osudy této impozantní rychlíkové řady byly neméně zajímavé jako lokomotiva sama. Už v prosinci 1945 si ČSD objednaly v plzeňské Škodovce sérii 40 rychlíkových lokomotiv, konstrukčně vycházející z předválečné řady 486.o. Od konce roku 1946 až do poloviny roku 1947 je výrobce dodal. Protože je mírně zdokonalil, zvýšila se dovolená rychlost na 120 km/h. Tím vznikla řada 498.o, která poutala pozornost svým krásným šedomodrým nátěrem, červenými koly a ozdobnými pruhy v barvě hliníku. Tato krása na kolejích se promítla i do jejich přezdívky – Albatros. Vznesený

a rychlý dravec s mohutnými křídly... Každodenní realita byla ale přeci jen prozaičtější. Byly to mašiny s náročnou obsluhou – původně neměly mechanické příkladače uhlí. Výkonem vyhovovaly, jejich spolehlivost ale strojvedoucí, topiči ani zámečníci příliš nechválili.

Intenzita dopravy v poválečném období prudce rostla. Už v roce 1948 dráhy poslaly na ministerstvo požadavek na výrobu dodatečné série Albatrosů ve zdokonaleném technickém provedení. Vyžadovaly hlavně kotel většího výkonu. Doba však novým rychlíkovým lokomotivám nepřála. Kapacitu průmyslu vytěžovala zbrojní výroba. Lokomotivky úkolovala i výroba na export a počátek vývoje lokomotiv nových trakcí. K tomu v červnu 1950 vypukla válka v Koreji. Spousta

plánů se rázem zhroutila. Změnila se politická situace a kvůli hrozící válce bylo rozhodnuto vyrobit obrovskou sérii nákladních lokomotiv řady 556.o, známých Štokrů.

## Nová řada se rodila dlouho, ale povedla se

Zdržovala se však i elektrizace tratí a bez doplnění parku rychlíkových lokomotiv nebylo možné dálkovou dopravu efektivně zvládat. Bylo proto rozhodnuto, že další série Albatrosů bude vyrobena. Nové tříválcové parní lokomotivy řady 498.1 měly mít výkonné moderní kotle se spalovacími komorami a varníky. Dále mechanické příkladače, natřásací rošty Hulson, dvojité dyšny Kylchap a stupňovité regulátory s předeňřivačovými články pod stálým tlakem. Valivá ložiska přišla na všechny nápravy a na hnací čepy ojníc a velkých spojnic. Největší závada starších Albatrosů „nulek“ – horkoběžnost prostřední ojnice – se u nových lokomotiv měla už nadobro stát zapomenutou špatnou zkušeností.

Byť si ČSD s výrobcem dohodly konečné technické provedení už v roce 1951, tolik očekávané stroje přišly do výroby až o tři roky později! První tři vyjely v závěru roku 1954, během prvního pololetí následujícího roku zbylých 12. Lokomotivy zajížděly depo Praha střed a při technicko-bezpečnostních zkouškách dosahovaly rychlosti 135 km/h. Osm Albatrosů 498.1 pak zůstalo přímo v depu Praha střed, zbylé převzalo depo Žilina na rychlíky do Košic. Přestože i nová řada trpěla dětskými bolestmi, u lokomotivních čet se stala velmi oblíbenou. Předchozí stroje překonávaly výkonem a hlavně spolehlivostí.

## Z Žiliny do Přerova a Bratislavy

Na Slovensku se schylovalo k otevření prvních elektrizovaných úseků na Podtatranské magistrále. Se zpožděním několika let vyjely elektrické Bobiny také z Prahy do České Třebové. Žilinské stroje 498.1 proto po třech letech přešly do depa Přerov. Další služebnou, která mohla naplno vyzkoušet kvality řady 498.1, se stalo depo v Bratislavě. Po jistých peripetiích se ve slovenské metropoli sešlo v roce 1960 všech 15 vyrobených Albatrosů „jedniček“. Vozily rychlíky od pohraničních stanic s Maďarskem, přes Českomoravskou vysočinu až do Prahy, zajížděly do České Třebové. Dopravovaly také nákladní expresy s jižním ovocem a zeleninou. Denní proběhy v čele nejdůležitějších vnitrostátních i mezinárodních rychlíků dosahovaly běžně 500 - 700 km. Měsíční proběhy dosahovaly 15 až 20 tisíc redukovaných kilometrů. Největší známý proběh je u stroje 498.114 za březen 1959, a to 21 195 redukovaných kilometrů.

Skoro celá šedesátá léta obsazovala řada 498.1 vozbu depa Bratislava. Vozební ramena depa se zpočátku zkracovala jen pomalu. Od roku 1962 se z Bratislavy nejzápadněji jezdilo do Kolína. Mezi Českou Třebovou a hranicí Maďarska vozily prestižní expresy jako Balt-Orient či Pannonia. Když byly roku 1964 zavedeny tzv. výjezdni doložky pro cestování občanů ČSSR do států východního bloku, mezistátní doprava dále rostla. Přibývaly další vlaky, jejich zátěž se zvyšovala.

## Předurčen k rekordům

Po dokončení zkušební okruhu Výzkumného Ústavu Železničního u Velimi měly ČSD pro zkoušky vozů jen parní lokomotivy, protože okruh zatím nebyl elektrizován. Od února 1964



Muzejní lokomotiva 498.106 v depu Plzeň v září 1981



**40**  
let poté

*Domažlický stroj 498.103 u zastávky Hradec u Stoda v březnu 1976*

proto depo Bratislava do Velimi zapůjčovalo své Albatrosy. Stroj 498.115 dosáhl nejdříve rychlosti 152 km/h, poté se 498.106 rozjela rychlostí 151 km/h. Dne 27. srpna 1964 jel stroj 498.106 dokonce 162 km/h, což je dodnes rychlostní rekord parní lokomotivy československé výroby na našem území. Ve skutečnosti ale jel stroj 498.115 o dva týdny později ještě rychleji, ale při dosažení špičkové rychlosti došlo 8. září 1964 k závadě. Přesně se už proto nedozvíme, zda lokomotivní četa Róbert Procházka – Miloslav

Houba skutečně jela rychlostí 167-168 km/h, jak vyplývá z rozboru dochovaného rychloměrného proužku. Možná atakovali 175 km/h, což strojvedoucí Procházka v soukromém rozhovoru nastínil. Každopádně VÚŽ Praha vystavil pro depo Bratislava potvrzení, že rekordní výkon už v srpnu dosáhl stroj 498.106.

Na konci 60. let se do osudů nejen Albatrosů, ale i celé parní trake na jižním hlavním tahu, vložila střídavá napájecí soustava. Na podzim 1967 poprvé přijela elektrická lokomotiva S 699.001 do Bratislavy, a tím začala labutí píseň parních rychlíkovek. K největší redukci turnusů došlo v roce 1969. Pro lokomotivy

498.104 a 498.109 našlo využití depo Leopoldov na trati z Bratislavy do Púchova. V letech 1970 až 1972 stroje 498.1 depa Nové Zámky vozily podél Váhu těžké sezonní expresy Nord-Orient, Favorit a Báthory.

#### **Kruh se uzavírá**

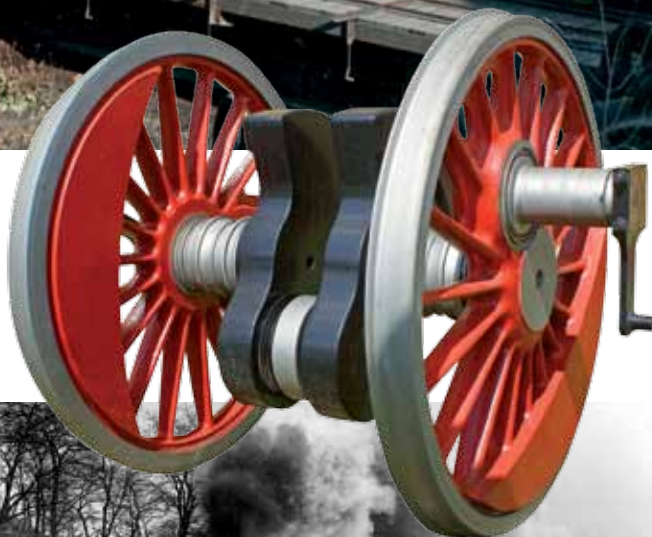
Na podzim 1970 dostalo depo Plzeň tři stroje. Lokomotivy 498.101 až 498.103 nasadilo na trať do Prahy. Jak klesala turnusová potřeba na Slovensku, přicházely do města svého zrodu i lokomotivy 498.115, 08, 05 a 12. Dočasně v létě 1971 a dlouhodobě v zimě roku 1971/72 nahradila parní trakce diesellové Sergeje řady T 679.1 v čele Zá-



498.101 na točně v lokomotivce ZVIL v Plzni na Karlově na podzim 1954

padního expresu. Sergej totiž neměl zařízení pro vytápění souprav, a vlak tak vytápěl ze speciálního vozu s kotlem, což bylo komplikované. O kvalitách Albatrosů svědčí i fakt, že jízdní doba pro řadu T 679.1 činila zhruba dvě hodiny, Albatros občas přijel do Plzně skoro o 30 minut dřív! Autor článku se svým kamarádem Jaroslavem Kocourkem, pozdějším vrchním ředitelem Divize obchodně-provozní ČD, tuto epizodu detailně dokumentovali. Autor na Albatrosch dokonce topil a jako kandidát strojvedoucího je uměl ovládat.

Roku 1972 rozjeli v pražském závodě ČKD sériovou výrobu hlavního konkurenta parních lokomotiv – Brejlovců tehdejší řady T 478.3. Zatímco jmenovitý výkon spalovacího motoru řady T 478.3 je 1800 koní, výkon Albatrosu přesahoval 2 000 koní. Počítali s tím konstruktéři jízdních řádů. Bohužel se nepočítalo s nízkou spolehlivostí motorových lokomotiv. Uvolňující se výfuky na motoru byly předzvěstí praskání klikových hřídelí. Na závady upozorňovali zkušební strojvedoucí brzy poté, co na Brejlovce přesedlali. Nikdo jim ale



← Hnací náprava z lokomotivy 498.115 před železničními dílnami v Českých Velenicích

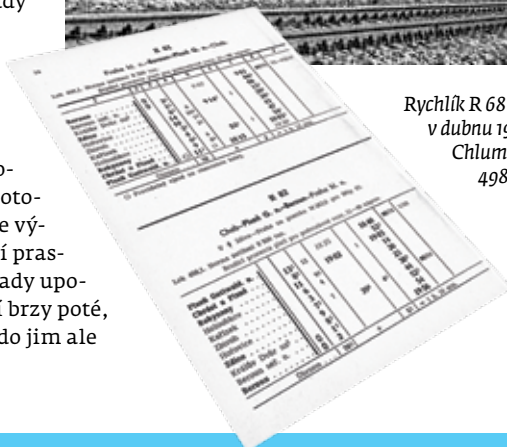
nevěřil a v „naftovém opojení“ ČSD v roce 1973 zbývající Albatrosy odstavily v Plzni, Bratislavě i Nových Zámcích z provozu. Na Slovensku se tím pádem jednalo o definitivní konec provozu těchto strojů. Plzeňské depo vystavilo na plánovaný poslední výkon Albatrosů stroj 498.105 na rychlík R 1102 dne 3. června 1973. Emotivní okamžik pro řadu mužů, kterým se tyto mašiny vryly pod kůži, byl podtržen několika slovy napsanými křídou na dýmniční dvířka. Věta „Byla jsi kouzelná, nezapomeneme“, se pak stala neoficiálním mottem při loučení s párou po celé zemi. Přesto se v ten den provozní kronika Albatrosů ještě definitivně nezavřela.

### Poslední vzkříšení

Na podzim 1974 v plzeňském depu reaktivovali trojici strojů 498.1, aby zaskočily za nové Brejlovce, které kvůli poruchám více stály, než jezdily. Pára se vrátila na osobní vlaky a posilové rychlíky. Od počátku roku 1975 vždy v sobotu vozil z Plzně do české metropole Albatros také Ex 459, který jezdil na trase Praha – Norimberk. Poslední pravidelný mezistátní expres vedený řadou 498.1 tak do Prahy přijel 5. července 1975, kdy vlak přivezl stroj 498.103. Na podzim 1975 tento stroj přešel do strojové stanice Domažlice. Vozil osobní vlaky mezi Chodskou metropolí, Plzní a Zbirohem. Od poloviny října 1976 zůstal odstaven



Rychlík R 68 z Plzně do Prahy v dubnu 1971 za hradlem Chlum vedený strojem 498.102





Fotografie s Jaroslavem Kocourkem u lokomotivy 498.105 před odjezdem na R 1102 dne 3. června 1973. Měl to být poslední parní rychlík z Prahy do Plzně. Vedle Jaroslava Kocourka stojí legendární plzeňský strojevedoucí Václav Linda.

a už nebyl opraven. Protože určitý počet lokomotiv 498.1 získal ještě v roce 1973 v dílnách České Velenice generální opravu, čekaly odstaveny v záloze až do let 1977–1979, kdy propadly kotlové prohlídky. Výnos o zrušení posledních strojů 498.101 a 498.108 vyšel 22. prosince 1979.

### Dochovaly si tři, jezdí ale jediný

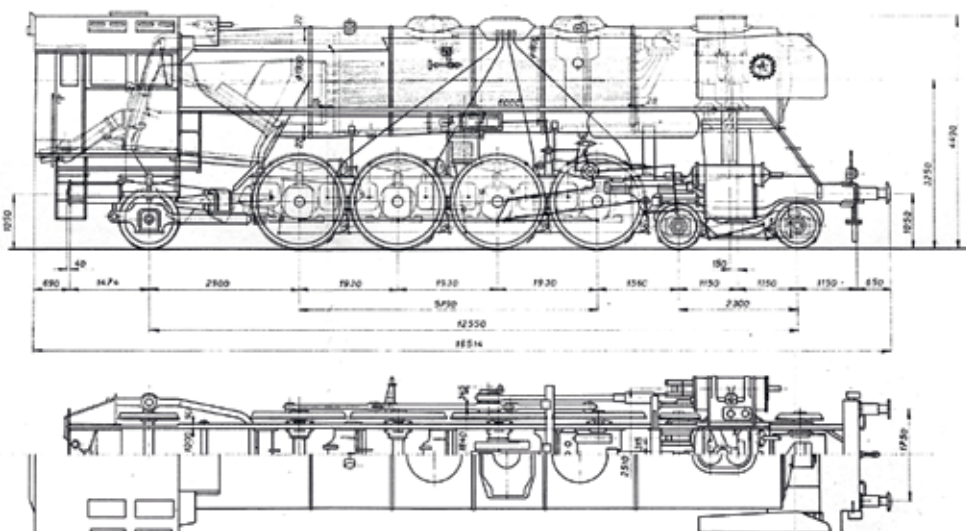
Mezitím dílny v Českých Velenicích opravily lokomotivu 498.106, určenou pro uchování ve sbírkách Národního technického muzea v Praze. Po opravě ukončené v září 1978 lokomotiva ještě krátce sloužila v depu Brno dolní na spojích mezi Brnem a Přerovem. Muzeum stroj převzalo v roce 1980 jako provozní exponát.

Sloužil až do roku 2003 a dnes je uložen v depozitáři v Chomutově. V březnu 1979 zrušený stroj 498.104 byl převeden do sbírek Povážského muzea v Žilině a následně do Muzejně dokumentačního centra Východní dráhy v Bratislavě. Po roce 1989 se ho členům Albatros klubu RD Bratislava podařilo opravit do provozního stavu a dnes je jediným živým exponátem své řady. V depu Plzeň se roku 1980 pokoušeli zachovat stroj 498.101, ale pro nesouhlas tehdejší Správy jihozápadní dráhy skončil nakonec v kovošrotu. Došlo ale na zachranu vaku lokomotivy 498.112, která jako vy-

tápěcí kotel sloužila v dole Antonín Uxa v Tlučné. V současnosti je uložen v Depu historických vozidel ČD v Lužné u Rakovníka.

Albatros představoval absolutní vrchol konstrukční školy parních lokomotiv Škoda. Byly to naše nejdokonalejší parní lokomotivy, které zhruba 18 let provozu najezdily téměř 34 milionů kilometrů. Vedle technických superlativů učarovaly i díky svým nezaměnitelným proporcím, které nám záviděli odborníci i laici daleko za hranicemi. Pohled na Albatrosa v plné rychlosti je obraz, který se nedá zapomenout. ◆

Uspořádání pojezdu	2' D 1' p3
Průměr hnacích dvojkolí	1830 mm
Indikovaný výkon :	1950 kW
Maximální rychlost :	120 km/h
Hmotnost prázdné loko. :	103,2 t
Služební hmotnost :	113,5 t
Adhezní hmotnost :	74,4 t
Počet parních válců :	3
Výhřevná plocha :	227,5 m <sup>2</sup>
Roštová plocha :	4,85 m <sup>2</sup>
Zásoba vody v tendru 935.2:	35 m <sup>3</sup>
Zásoba uhlí v tendru 935.2:	20 m <sup>3</sup>





AKTUÁLNĚ

# Oustecká nádražní budova opět ožívá

Kolem historické výpravní budovy v Ústí nad Orlicí postavené roku 1874 bylo svého času hodně živo. A jak to již bývá, ukázalo se, že i když je jen jediná cesta (modernizace koridoru bez demolice stavby nebyla možná), lze najít i řešení jiné. A to, zdá se, má velkou naději na úspěch.

AUTOR: PETR SLONEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Železniční koridor v Ústí nad Orlicí byl na konci zmodernizován, trať napřímena a historická budova zůstala zachována. Otázkou však bylo, co s objektem do budoucna. Na protější straně stát postavil novou výpravní budovu, do níž byly přesunuty technologie, provoz i železniční personál. České dráhy pro budovu, která je svého druhu na trati Praha – Ostrava a v rámci ČR ojedinělá, využití neměly. Reálně tak hrozilo, že její záchrana bude Pyrrhovým vítězstvím, protože by zůstala pro veřejnost uzavřená, a tudíž opuštěná.

## Objekt koupili železniční nadšenci

Členové sdružení Nádraží nedáme! však v květnu roku 2015 iniciovali veřejný prodej staré výpravní budovy a na podzim téhož roku se zúčastnili soutěže na její prodej s vyvolávací cenou 1 400 000 korun. V dvoukolové

soutěži s nabídkou 1 450 000 korun vyhráli. Na koupi objektu se mezi sebou složili a 16. května 2016 s vlastníkem podepsali kupní smlouvu.

Objekt nemá vlastní přístupovou cestu, zásobování se proto bude muset řešit manipulačně podchody. Ani to však místní neodradilo. „Chceme, aby se každý, kdo vstoupí na pražskou nebo letohradskou verandu, vrátil v čase. Obklopuje nás obrovský stres, spěch, neklid. V železničním ryku nejvytíženější trati, v místě s největší koncentrací betonu na metr čtvereční jsme osvěžující oázou. Stará budova je v podstatě 142 let pořád stejná. To samo o sobě je úžasné a na tom chceme stavět,“ vysvětlil iniciátor petice za záchranu nádražní budovy a její dnešní spolumajitel Martin J. Kadrman.

## Prostory snad brzy ožijí

Iniciativu oživení nádraží podporuje jak Pardubický kraj, tak samo město Ústí nad Orlicí. Radní rozhodli o nákupu deseti tradič-

ních litinových laviček a zapůjčili je do péče nadšencům. Ti jimi osadili jak pražské, tak letohradské nástupiště. Ač se to z celkového pohledu stavu budovy zdá jako bezvýznamné, z pohledu cestujícího je to obrovský krok kupředu. Dosud si totiž cestující čekající v zákrytu verand pražského a letohradského nástupiště neměli kam sednout. Noví vlastníci sem umístili i veřejnou knihovnu, do které lidé mohou přinést nepotřebné knihy a jiní si je zase mohou zapůjčit na cestu. A vypadá to, že zde bude brzy i živo. Přihlásil se zájemce o provoz kavárny, jehož manželka by si v budově ráda otevřela i kadeřnický salon. A v jednání je i rekonstrukce a znovuzprovoznění restaurace. „Cestujícím tu chybí základní servis. Nemají si kde dát jídlo nebo třeba jen pivo. Jenže nejdřív musíme sehnat peníze na rekonstrukci elektřiny, vodovodu a odpadů. Snad to stihneme ještě letos,“ řekl další ze spolumajitelů nádraží Pavel Prchal, jenž také koupil za své vlastní úspory zachránil před sešrotováním dva starší přípojné vozy řady 010.

## Panuje všeobecná spokojenost

Na rozepře o další osud budovy se již dávno zapomnělo. „Setkali jsme se s některými náměstkyněmi generálního ředitele SŽDC a představili jsme jim naše plány. Jsou rádi, že budovu nekoupila třeba nějaká italská firma s poštovní schránkou ve Švýcarsku, se kterou se dá jednat jen prostřednictvím právníků, ale obyčejní lidé, kteří chtějí oživit jedno malé, přesto krásné nádraží. Stejně pocity jsem měl i při jednání o odkupu s vedením Českých drah. Věřím, že odkupem budovy spolupráce s Českými drahami nekončí,“ uzavřel Kadrman. ◆



# Ranžír v České Třebové odbaví víc vlaků

Čtvrtý svazek kolejí na seřadovacím nádraží v České Třebové, které je jedním z největších ranžírů v Česku, prošel nedávno celkovou rekonstrukcí. Všechny osm nových kolejí v současnosti používá výhradně dceřiná společnost ČD Cargo. Rozposunovává zde relační vlaky směřující do celé republiky, ale i do zahraničí.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Díky modernizaci za bezmála 317 milionů korun, při níž správce infrastruktury SŽDC využil částečně i evropské dotace, zvládně seřadovací nádraží nyní odbaví více nákladních vlaků. „Šlo o životně důležitou rekonstrukci, protože nám chyběly kapacity na sestavu vlaků při tvorbě třiceti dvou relací. Osm kolejí dosahuje délky zhruba sedmi kilometrů a díky modernizaci se zásadně zvýšila provozní spolehlivost celého kolejiště, a navíc se výrazně zvýšila bezpečnost provozu,“ uvedl ředitel českotřebovské Provozní jednotky ČD Cargo Miloš Mazura. Ve „čtvrtém“ svazku, kde se nacházejí koleje 223 až 230, byl vyměněn zčásti železniční spodek a svršek a současně byly dodány moderní pružinové hydraulické brzdy, které jsou ovládány dálkově a nahradily původní kolejové pneumatické brzdy. Nově bylo vloženo i třináct výhybek včetně elektrických ohřevů. Úpravami prošlo nejen další zabezpečovací a sdělovací zařízení, ale také kabely a rozvody vzduchotechniky. Zmodernizována byla i trafostanice, osvětlení směrových kolejí a technici opravili trolejové vedení v dolní části směrové skupiny.

## Posun má pevná pravidla

Jak vlastně vypadá samotný posun? Na modernizovaný čtvrtý svazek seřadovacího nádraží se nákladní vozy dostávají pomocí přesně určeného technologického klíče. Vedoucí provozního pracoviště ČD Cargo v České Třebové Bronislav Kárych vysvětlil, že nejprve přijedou vlaky z Brna, Olomouce nebo Prahy do vjezdové skupiny. Vlaková souprava se zajistí proti samovolnému pohybu, odstoupí vlaková lokomotiva.

Tranzitér ve spolupráci s vozmistrem odsouhlasí z výkazu vozidel nebo přímo u koleje úplnost soupravy a vytvoří tříděnku, podle níž se pak s vlakem posunuje na svázném pahrbku. Následně se soupravy ujme marginant, neboli vjezdový posunovač. Ten vlak



připraví na rozposunování podle jednotlivých směrovacích údajů na vozech, povolí šroubovky u spřáhel a vypojí vzduchové brzdové hadice.

## Využívá se přírodní svah

A pak už to jde ráz na ráz. Podle tříděnky se vytvoří u vlakové soupravy odvěsy, což je buď jeden nebo skupina až dvacet vozů. A na to hned na svázném pahrbku nastupuje vedoucí posunu, jemuž se slangově říká loupač. Takový člověk musí mít především perfektní postřeh a pevnou ruku, protože za pomalého posunování speciálním sochorem odvěšuje relační skupiny vozů. Ty se postupně rozjíždějí i do nově obnoveného čtvrtého kolejového svazku, kde jsou na jednotlivých kolejích tyto odvěsy zachycovány pomocí hydraulických kolejových brzd ve třech sledech. Ovlá-

dají je signalisté elektronicky z velína, který je na nedalekém stavědle 015. Závěr celého technologicky složitého procesu končí na směrových kolejích, kde vlak svěšuje posunovač, kterému se přezdívá sváděč.

## Sklon ranžíru velkou výhodou

Ojedinelou raritou je využívání přírodního sklonu ranžíru, kde se vozy pohybují samotíží, a tím se šetří cenná trakční nafta. Ve vjezdové skupině však přisouvá soupravy připravené k rozposunu lokomotiva elektrické trakce řady 110 nebo 111, jíž se přezdívá Žehlička. Ve větší části seřadovacího nádraží se ale pohybují lokomotivy nezávislé trakce, neboť převážná část kolejí není zatrolejována. Ze seřadovacího nádraží odjíždějí vlaky buď přímo v sudém směru na Prahu nebo lichém naopak na Brno či Olomouc.



# Naše nejuvýchodnější nádražky



Abyste nás neosočovali (byť možná právem), že na pivo chodíme jen v Praze, zamířili jsme tentokrát do 400 km vzdáleného Jablunkovského průsmyku. A to do míst, kde všechny stanice a zastávky mají ku překvapení neznalých a ku zvýšení národní sounáležitosti vedle českého názvu uveden i polský. Jak se tady daří nádražkové subkultuře?

PAVEL FREJ | FOTO: AUTOR

## Mosty u Jablunkova Mosty koło Jabłonkowa

Modernizace vrcholové stanice koridorové trati Žilina – Čadca – Bohumín byla slavnostně dokončena před třemi lety včetně komplikovaných jablunkovských tunelů. Stavbu tu připomíná dubová socha medvěda z dílny místního rodáka Milana Lysky. V okolních Beskydských kopcích ale můžete narazit i na pravého a k ubytování zvolit třeba stylové apartmány přímo na nádraží. Dnes do Mostů po nové trati dojedete z Těšína CityElefantem každou hodinu. Vystupují z vychlazené soupravy a mířím rovnou do nádražky, která je umístěna hned na prvním peronu v podloubí. Nese příznačný název Hospůdka na kolejích a v letních měsících se dá sedět i venku na dřevěných lavičkách, takže můžete krásně pozorovat nádražní ruch, respektive beskydské ticho. Dovnitř mě lákají umně křídou popsané tabule s nabídkou alkoholických i nealkoholických tekutin. Radegast, točená kofola, tatarský čaj a zdejší specialita – jakási slezská Miodula. Venku nikdo neseď, vstupují raději dovnitř, chvíli čekám, než si tři lehce podnapilí štamgasti objednájí pálenku

a v kapsách vyloví drobné. U milé výčepní si poručím dvanáctku Radegast za 25 Kč a rozhlížím se po interiéru. Působí velmi čistě a útulně, ve výklencích po boku je vyskládáno dřevo, na zdech visí paroží. Protože venku je krásně a přeci jen doufám, že tu zahlédnu nějaký ten náklad, beru si pivo ven. Výčepní se mi ještě stačí omluvit, že k jídlu nic krom utopence a sýrů nemá. Nechám se zlákat první volbou a odcházím si sednout ven do podloubí. Řízná dvanáctka v krásném skle s plastickým motivem boha Radegasta chutná skvěle, zvláště když se slunce opírá do lavic. Jedinou vadou na kráse je absence slunečníků. Utopenec nemá chybu, krásně odleželý, kyselost vyvážená, pikantnost potěšující. K tomu čerstvý chleba, a když se stanicí proženou dvě slovenské dvojičky s nákladem rudy do třineckých železáren, je mi tak nějak blaze. Uvnitř hospůdky se svalí ze židle jeden ze štamgastů a vrávoravě kolem mě projde na konec podloubí na záchod. Musí si odemknout vypůjčeným klíčkem z výčepu,



to mu samozřejmě dělá problémy, a když se mu chystám pomoci, probodne mě ošklivým pohledem a vrátí do reality. Objednávám si slezskou Miodulu, velmi příjemný li-

kér na bázi květového a lesního medu s obsahem alkoholu 38%. Po druhé koleji prosvíští expres z Prahy do Žiliny, z výčepu se ozývá hluk televize. Běží hitparáda očko a jedna chlapecká skupina střídá druhou, zatímco štamgasti cosi nespokojeně mručí. Blíží se čas odjezdu dalšího spoje na Ostravu, a nádražičko se tak pomalu začíná plnit, vchází pěkná studentka s kufrem, která mi věnuje přezíravý pohled vidouc pivo a frtana. To parta mladodůchodců s batůžky na zádech a trekingovými holemi přichází s dobrou náladou. Než přijede vlak, stačí si ještě udělat selfie s medvědem, chvíli považují, že by si dali pivo, ale než se rozhodnou, CityElefant je tu. Nastupují také a přesunují se do Návsí, jen o něco méně východnější stanice.

HODNOCENÍ

90 %







## Stesky starého nádražáka

**N**a tucet kilometrů vzdáleném nádraží v Třinci bývala podle zaručených pramenů také nádražka, ale místo ní jsem objevil jen luxusně opravený vstupní vestibul, který působil jako síň slávy marketingových kampaní ČD. Jeden billboard vedle druhého, zavřené pokladny a ve vestibulu ani živáčka. Pravděpodobně nová zastávka Třinec centrum převzala značnou část frekvence. To na nástupišti už čekala na spoj tříčlenná skupinka dělníků z Třineckých železáren. Do půl těla vysvětlení, zpocení a dehydratování na pozadí hluku obřích hutí a popelem zanesených přístřešků, s flaškou vodky a plastovými lahvemi piva v ruce, hodnotili uplynulou směnu.

„Mi luft nafúkal do ucha,“ postěžoval si jeden z nich.

„To má tlak jak kráva, šest a půl tych megapaskalou,“ přitakal druhý.

„Já ti nafúkám do ucha paskaly, ty ichtyle hlúpy!“ nesouhlasil třetí.

„To vypiju a jedem dom,“ zkonstatoval první.



## Návší Nawsie

**V**ítá mě opravdu krásná nádražní budova postavená z červených cihel, jejíž umělecký duch doplňují i vystavené velkoformátové fotografie místního fotoklubu Jablunkov. Motivy na nich se střídají, beskydská příroda, portréty, ale i lidé kolem železnice. Do hospůdky se vchází z přednádražního prostoru, vchod vypadá stylově jak na anglickém venkově, o to horší překvapení čeká uvnitř. Ve středně velké místnosti se zeleně povlečenými stoly sedí hned u výčepu početná skupinka štamgastů, kteří mi stejně jako výčepní věnují několik tázavých pohledů. Ne, já jsem nezabloudil a pokladny nehledám. Dokonce si dám pivo. Sedám si na druhou stranu místnosti. Nad stoly štamgastů rve televize, dávají epizodu ze seriálu Soudkyně Barbara. V jedné z blondatých hereček poznávám svou kamarádku. „Tak ona hraje,“ říkám si, zatímco štamgasti vydávají pochvalné vulgární zvuky pokaždé, když se objeví na scéně. Ve zdejších krajích, kde se míchá



rázovitá moravština se slovenštinou a polštinou, bych k porozumění potřeboval pobýt delší čas. Výčepní se mnou naštěstí komunikuje obvyčejnou moravštinou, a tou mi také sděluje smutnou zprávu. K jídlu jen chipsy, a to se musí podívat, nebo oříšky. Těším se alespoň na stejné pivo jako v sousední stanici, zde jen o korunku dražší. Jenže se mu ani nevyrovná. Je mi doneseno v unyle univerzální sklenici a stejně tak i chutná. Za oknem projíždí dvě spojené Hrbaté s kontejnerovým „nexaskem“. Odsunuji kouřem prolezlou záclonku, ze stolů na mě shlíží nevynesené popelníky plné nedopalků a jsem rozhodnut, že delší dobu tu nepobudu. Místnost a její výzdoba, respektive umělé květiny na stolech, připomíná staré zašlé časy. Za průměrné pivo v nadprůměrně hezké budově je to čistá padesátka.

HODNOCENÍ

50%



# Nech to v Horehronie, para tlačí

Ačkoli se letní prázdniny přehouply do druhé poloviny, stále je čas na výpravu k našim východním sousedům, kde se můžete pokochat mnohými přírodními krásami. K romantickým a párou zahaleným nostalgickým jízdám zase láká Čiernohronská železnice v okolí Čierneho Balogu. V oblasti, která se výrazně zapsala i do československých dějin, můžete klidně strávit celý den.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

V blízkosti malé vesnice Čierny Balog na středním Slovensku je řada turisticky atraktivních míst. Vždyť hranice Národního parku Nízke Tatry se vinou jen co by kamenem dohodil. A to nemluvě o Banské Bystrici nebo Salaši Zbojské u Pohronske Polhory. Leč srdce opravdového milovníka železnice nejlépe zahřeje zdejší miniaturní nádraží a několik kilometrů úzkokolejky mířící do tří směrů – Vydrova, Dobroče a Šanské, respektive Chvatimechu.

Oblast Horehronie, jak místní tento kout Slovenska nazvali, mě nevtá zrovna přívětivě. Od rána se z nebe snáší provazce vody a mlhou zakryté kopce též nevěstí nic dobrého. Ale v údolí řeky Černý Hron je docela teplo a při čekání na vlak do zastávky Šanské si připadám jako v prádelně. Abych si zkrátil chvíli, mrknu do místního muzea. Než se pokochám železničními exponáty, v oblouku pod vsí už píská maďarská parní lokomotiva řady P.L.D. 2 (U 45.902). Jaké je to překvapení – podle zvuku to vypadá, jako by si to zdejšími průmysly šinula minimálně Všudybylka. Ale ne, stanoviště strojvedoucího má na výšku asi dva metry a tendr? To by byla záležť navíc – uhlí si obsluha vozí v malém přepravníku rovnou na mašinu a její délka je shodná s osobním autem. Trojice pomenších krytých i nekrytých vozů pojme zhruba osmdesátku pasažérů.

## Dřevo zdrojem obživy

Půvabná a nesmírně sympatická výpravčí a pokladní v jedné osobě mi prodává lístek za dvaadvacet eur (594 Kč). Je zpáteční a platí pro všechny směry. Za lísták vyrazím do výhybny v Šanské, dále do Chvatimechu jezdí soupravy jen na objednání, úsek totiž prochází opravou. Ještě než opustím Čierny Balog, mám kšticí plnou sazí. Ale dělejte si s tím starostí – to k jízdě s párou prostě patří. Souprava si to šine asi desetikilometrovou rychlostí, a když se na rovném úseku rozvášní, uhání až dvacítkou. Rychlost ale není tím, oč tu běží. Úzkokolejka je víceméně turistickou atrakcí, raději se kochám panenskou přírodou, kde se tu a tam pasou krásy nebo šumí Černý Hron.

Mimo to, zdejší železnička o rozchodu 760 mm nebyla v roce 1908 primárně budována pro osobní dopravu, ale kvůli svozu kmenů ze zdejších hustých lešů. Vůbec zpracování a těžba dřeva byla pro horské obyvatelstvo hlavním zdrojem obživy. Před více než sto lety ale přestala kapacita dříve využívaných



plavebních kanálů stačit a bylo nutné využít potenciálu techniky – jen ta totiž zaručovala plynulou dopravu z hvozďů dále do dřevařských závodů. Lesnaté doliny karpatského oblouku pak představovaly správný terén pro výstavbu efektivně fungující lesní železnice. Jako turistická atrakce ale dráha funguje pětadvacátou sezónou a dávno již nedisponuje tak širokou sítí. Za částečným zánikem ale opět stojí technický vývoj, neboť vlakovou dopravu postupně nahrazovaly úspornější nákladní automobily a těžká těžební technika. Za zmínku ještě stojí fakt, že v období Slovenského národního povstání sloužila železnice slovenským partyzánům k distribuci streliva a proviantu. Nacisté Balog taky nikdy do parucí nezískali.



## TECHNIKA NA TRATI

Den co den se na železnici střídala asi sedmička parních lokomotiv různých konstrukcí, ke kterým později přibýly tři maďarské diesely – hydraulické lokomotivy Ráby. Ve vozovém parku bychom dále našli oplenové, plošinové, služební i běžné osobní vozy. O provoz se staralo cca 115 zaměstnanců.

- I. Sz ■ II. Sz ■ U33.901 ■ U34.903
- U44.901 ■ Benzinka typu MS 118
- U45.901 ■ U46.901 ■ U36.901
- Orenštejnka Horno II (v. č. 11042/25)
- ČKD C760/90d ■ Smoschewer RIIIc
- U45.903 ■ Reșița U46.903
- Joy U34.904 ■ Lienka BNE50
- Rába TU 45.001 ■ M21.004 ■ TU48.001

vzdáleného Vydrova ztrácí parnička podstatnou část už tak mizerné akcelerace. Zastávka je totiž ve stoupání. Nicméně trať vede podél chat s pečlivě upravenými předzahrádkami, do jedné z nich dokonce vede jakási vlečka. Zkrátka kýč k pohledání.

### Ve Vydrovské dolině

Neuplyne ani čtvrt hodina a mohu si protáhnout kosturu v zastávce Vydrovo skanzen. Leckteří členové „výpravy“ si stihnou vypít i jeden orosený kousek. Asi po pěti minutách vyrážím hlouběji do Lesnického skanzenu, který se rozprostírá zejména po levé straně ve směru jízdy. Nechybí tedy dřevěná kaplička, zbytky pily anebo vor. Než se naděju, zastavujeme v zastávce Vydrovo – Korytárske. Stejně jako v posledním případě odsud mohu vyrazit vsůč rozlehlému skanzenu, chcete-li muzeu lesnictví v přírodě. Na příjezdu mě dokonce vítá vrtulník Mi-2, který se v dobách socialismu staral o těžbu dříví v nepřístupném terénu, nebo několikero vozíků určených k vozbě klád.

### Zvídaví Romové riskují

Cesta zpět nic nového nepřináší, stejně tak jako výjezd do Dobroče. Ale přeci jen: po přejezdu mostu v osadě Jánošovka se v oblouku rozkládá romské ghetto (jinak to říci nelze). Dětské osazenstvo na osádku srdečně mává, strojvedoucí s topičem ale jejich radost neopětvují, bojí se, aby jim romský potěr nespádl pod vlak.

Cestování s párou končím po cestě zpět z Dobroče. Zapáchám kouřem, jsem ulepený od koktejlu páry se sazemi, ale cestování v okolí Balogu za to stojí. Technické skvosty by „lúky a doliny“ dávno nebrázdily, nebýt party nadšenců, která se o celou síť lesní železnice stará. Každý rok pořádá brigády a peníze na údržbu dokáže čerpat nejen ze státní kasy, ale i z evropskounijních fondů. Palec hore, bratia! ◆



### Výměna uprostřed luk

Při čtení v prospektech jsem dorazil do výhybny v Šanšké. Stavba dělá zdejší nedotčené přírodě čest, a když z nebe nepadají trakaře, sluní se uprostřed syté zelené louky. Malebnosti dodává dřevěné provedení zastávky. Ve výhybně, která leží asi na polovině štreky do Chvatimechu, minivlak zastavuje. Fotekchtiví pasažéři vyskáká a s nastraženými fotoaparáty v mobilech berou tu přírodní nádheru ztečí. Útoku – v dobrém slova smyslu – neuniká ani „malá Maďarka“, která mění směr a připravuje se na jízdu do Vydrova přes Balog. Ještě než se všichni uvelebí na studených lavicích otevřených vagonů, profíčí místem vlak s diesellovou Rábou TU45.001 a jedním krytým vozem plným dětí.

Asi deset kilometrů dlouhou cestu z Balogu do Šanšké a zpět zvládám za necelou hodinu. Dalším cílem je zmíněné Vydrovo, ze kterého se dá vyrazit do Lesnického skanzenu. Souprava přichází kvůli menšímu vytížení o jeden vůz a na trase – čtyři kilometry



## ŠOTOINFO

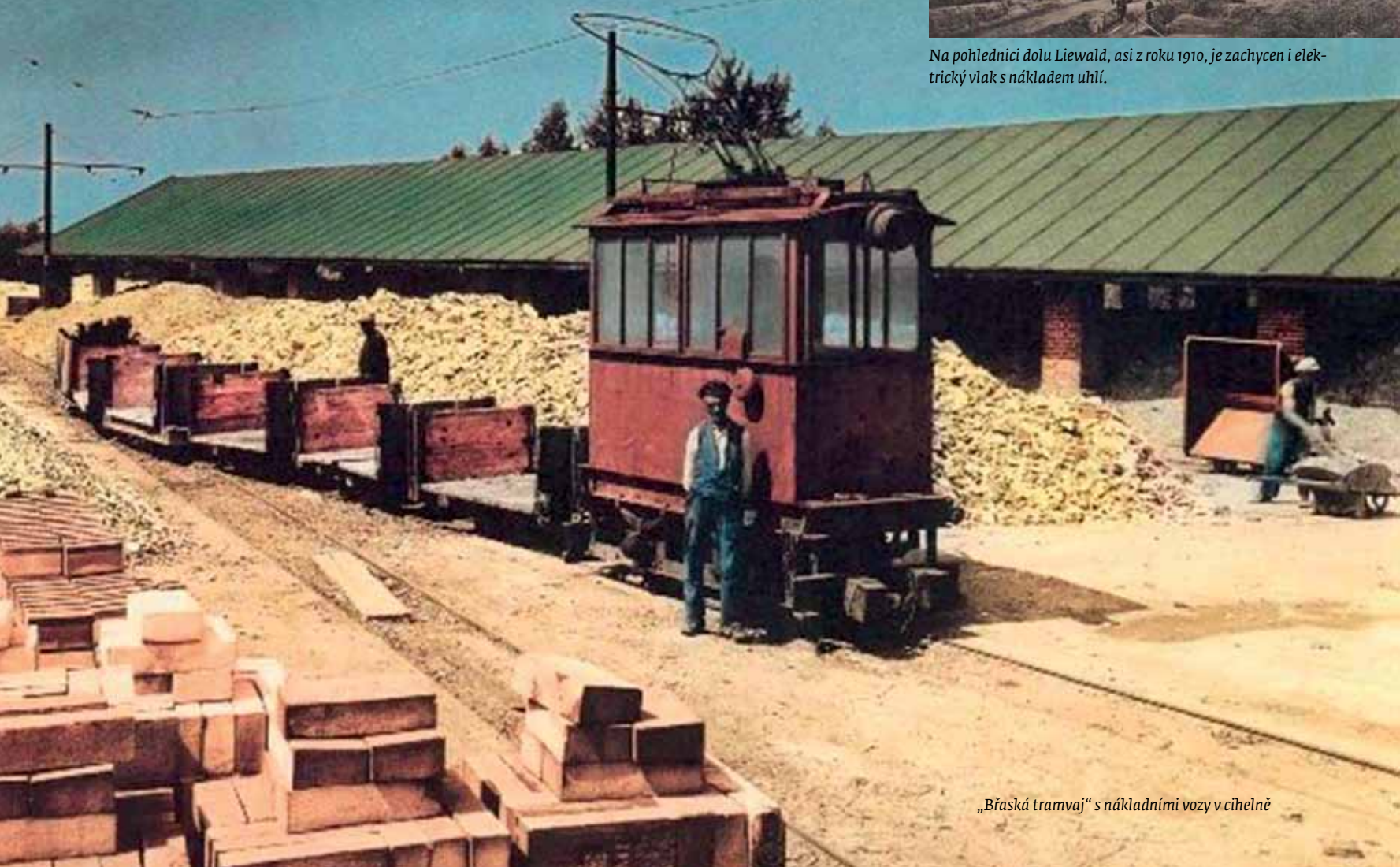
Historie Čiernohronskej železnice se datuje již od konce 19. století. Tehdy uherské ministerstvo hospodářství v Budapešti nařídilo ředitelství státních lesů v Banské Bystrici ekonomický výhled výstavby lesní železnice v okolí Černého Hronu. Návrh ředitel předložil v roce 1901 a ještě téhož roku začali projektanti s trasováním. Jako první přišel na řadu úsek z Hronce do Černého Balogu (dříve Blhu). Na začátku následujícího roku začal zkušební provoz. Další větve dělníci z řad vojenských zajatců (v období první světové války) stavěli postupně v následujících letech. V době největšího rozmachu měla „železnička“ úctyhodnou délku 131,98 km. Jednotlivé trasy se vyšplhaly až do Dobročského pralesa pod Klenovským Veprom. Nejmenší poloměr oblouku byl 60 metrů, největší sklon trati činil 70 promile. Mezi lety 1927 až 1929, tedy v letech, kdy oblast postihly kalamity, odváželi železničáři až 260 tisíc kubiků dříví. O necelých třicet let později jich prý dokázali dřevorubci vytěžit až 300 tisíc. Z rozhodnutí slovenské vlády měla být trať do roku 1985 zdemolována. Naštěstí se tak nestalo a nejen díky zdejšímu výpravčímu Klementu Auxtovi se podařilo železnici zapsat do seznamu technických památek.



# Břasy jako kolébka moderní přepravy



Na pohlednici dolu Liewald, asi z roku 1910, je zachycen i elektrický vlak s nákladem uhlí.



„Břaská tramvaj“ s nákladními vozy v cihelně

Okolí dnešních západočeských Břas, které byste našli na Rokycansku, se před více než sto lety pyšnilo moderní přepravou zboží i cestujících. Díky uhelným dolům a průmyslovým závodům na ně navazujícím zde během několika desetiletí vznikly mnohé železniční a lanové dráhy.

TEXT: JAN DVOŘÁK | FOTO: ARCHIV

První trať o běžném rozchodu (1 435 mm) byla zprovozněna 1. 4. 1863 z Chrástu, ležícím na hlavní dráze z Prahy do Plzně. Zdejší železniční stanice zpočátku nesla název podle největšího města kraje – Radnice. V roce 1893 byla přejmenována na Stupno-Břasy, protože trať byla prodloužena až do samotných Radnic. To už v okolí Břas panoval rozmach úzkokolejných dráhek na koňský pohon, protože se díky železniční trati mohla většina místního uhlí vyvážet. Do této doby se zdejší uhlí spotřebovávalo v místních závodech.



## Průkopníkem firma J. D. Starck

První koňskou úzkokolejku (rozchod 700 mm) vybudovala v roce 1871 firma Johan David Starck, aby zajistila plynulou dopravu nákladu ze svých dolů a dalších svých továrniček na nádraží. Malodráha vedla od nádraží přes Vranov k šachtě Liewald a propojovala i olejové hutě a chemické závody (mimo jiné i na výrobu barev – dnešní Primalex). Po úzkorozchodné síti se sváželo nejenom uhlí, ale i cihly, keramika, sklo a šamot. Městečkem, které pokryla síť úz-

Na snímku z 50. let 20. století je zachycen úzkorozchodný železniční vůz, který je vezen visutou lanovkou. Takto se dopravovalo uhlí z přesypu do třídiřny u nádraží.



První místní úzkorozchodnou železnicí byla koňka vedoucí od dolů k nádraží ve Stupně. Na snímku jsou její vlaky v ulici ve Vranově (dnes Břasy).



Dobový snímek bráské nákladní elektrické malodráhy dokazuje podobnost s průmyslovou elektrickou malodráhou v severočeském Jablonci, která tam fungovala dlouhá desetiletí i jako městská veřejná tramvajová trať.

kých kolejnic, bylo často slyšet praskání bičem, klusání koní a skřípění podvozků. Provoz byl tak silný, že se vyplatilo drážku elektrifikovat. Tak se stalo v září roku 1908, kdy se po ulicích mezi domy začala pohybovat elektrická lokomotiva pod trakčním vedením. Dráha svojí podobou připomínala nedlouho předtím otevřené úzkorozchodné tramvajové provozy v Teplicích, Ústí nad Labem či Jablonci. Tady ovšem hnací vozidla sloužila jen nákladní dopravě a až do roku 1945 byla napájena stejnosměrným proudem o napětí 500 V, vyráběným parní turbínou ve Starckově barvírně. Každou ze sedmi elektrických lokomotiv, které zde jezdily, poháněly dva motory, každý o výkonu 30 kW. Lokomotivy měly rozvor 1,5 m a délku přes nárazníky 3,5 m.

Po 2. světové válce význam malodráhy poklesl a výroba elektřiny ve znárodněném podniku pod názvem JoDaSta skončila a přešlo se na diesellové lokomotivy, které dodala pražská firma Stavební stroje. Provoz s nimi byl však oproti elektrice těžkopádný, a proto byla začátkem 50. let vybudována k dolu Matylda normálněrozchodná vlečka ČSD. V dalších letech byly technické památky na úzkorozchodku bez zbytku zlikvidovány.

### Koňka sloužila hlavně dolům

Druhou místní úzkorozchodnou byla takzvaná Šternberská dráha o délce 8,5 kilometru,

kteřá byla vybudována v roce 1877. Opět zprvu koňský provoz vedl od dolů sv. Jan a sv. Anna u Darové a přes Vranovice a kolem dolu Liewald, kde se křížila se Starckovou dráhou, k šachtě Klement. U šachty Klement vznikla překládací stanice (tzv. přesyp), odkud se uhlí sváželo k nádraží. Od roku 1924 byla v úseku Darová – Břasy nahrazena koňka visutou lanovkou o délce 2,5 km. Na vlečkách k dopravě uhlí od dalších šachet k přesypu byly

od roku 1928 koně nahrazeny motorovými lokomotivami na benzin.

Když Jiří Šternberk v roce 1934 odkoupil od závodů J. D. Starck šachtu Liewald, byla za čtyři roky od ní k centrální stanici lanovky postavena pozemní lanovka o rozchodu 480 mm a délce 540 m. Od roku 1940 pak byly pozemní lanovkou propojeny i další dva doly. Nejdůležitější visutá lanovka vedla z překládací stanice do třídírny na rampě u nádraží ve Stupně. Zde se uhlí nakládalo do vagonů a Českou západní dráhou se vyváželo do míst další spotřeby. Provoz benzinových úzkokolejných lokomotiv byl zavedením lanovek ukončen a roku 1953 byla zrušena i trať bývalé Starckovy elektrické malodráhy. To už doly po znárodnění v roce 1945 nesly název Radnické uhelné doly n. p. Poslední důl v revíru (Matylda) byl uzavřen 28. 2. 1969.

Nebýt této uhelné pánve, železniční trať Chrást – Stupno – Radnice by patrně vůbec nevznikla. Úzkokolejky firmy J. D. Starck a hraběte Zdeňka Šternberka přispěly k rozmachu těžby a vývozu uhlí, a tím i k tomu, že po sto letech těžby byly zdejší zásoby uhlí zcela vyčerpány. A tak se stalo, že obyvatelstva tu nepřibývalo a že průmyslová oblast výše uvedených pánů zanikla a nerozvíjela se tak, jako tomu bylo na Moravě v případě rodiny Baťovy ve Zlíně a Otrokovicích.

## CO JE DOBRÉ VĚDĚT

Obec Břasy se nachází v Plzeňském kraji přibližně 11 km severně od Rokycan. První písemná zmínka o vsi Vranov (Wranow uilla), jak se dříve nazývala místní část Břasy, pochází z roku 1379. Sídlo se proslavilo tím, že zde na přelomu 19. a 20. století existovala průmyslová tramvaj pro neosobní dopravu. Současná obec byla ustavena sloučením pod názvem Břasy roku 1960, od roku 1982 se tento název užívá i pro někdejší Vranov.

ZDROJ: WIKIPEDIA



Výzev z vojenské mapy z roku 1880, kde je již zobrazena Šternberská dráha od vlakového nádraží do Darové. Červený kruh znázorňuje místo odbočky malodráhy k dolu Barbora.



Mapa Břaska z období mezi světovými válkami ve 20. století. Dobře je vidět elektrická malodráha, normálněrozchodná trať i dráha visuté lanovky.



### Trať Plzeň – Chrást by měla zůstat zachovaná i v budoucnu

Ve 13. čísle Železničáře jste přinesli zprávu o proražení jižního tubusu ejpovického tunelu. Podle letáků, které Metrostav při té příležitosti rozdával, se po zprovoznění celého díla počítá s úplným opuštěním původní trati Plzeň - Chrást. Jako turista nepopírám užitečnost navrhované cyklostezky přes Zábělou, ale úplná likvidace objízdné trasy mi připadá nerozumná. Navíc trať přes Chrást do Rokycan považuji za perspektivní pro regionální a příměstskou dopravu. Po přílivu cestujících, v něž lze po modernizaci celé trati Praha – Plzeň doufat, bude „třetí kolej“ nutná. Praha i jiná města šla cestou spojování ramen příměstských linek. I v Plzni se takové řešení nabízí: Mirošov – Plzeň – Bezručovice, po připravované modernizaci domazlické trati Heřmanova Huť – Plzeň – Radnice. V obou případech by převedení dálkové dopravy na nové úseky umožnilo vznik nových zastávek na původní trati.

MICHAL POKORNÝ, PLZEŇ

*Odpověď redakce: Děkujeme za zajímavý postřeh. Měl by však směřovat na ministerstvo dopravy, SŽDC a Plzeňský kraj. České dráhy jako dopravce nemají ve své gesci infrastrukturní ani strategické otázky rozvoje tuzemské železniční sítě.*

### Potěšil mě zajímavý cestopis o Máchově údolí, kde jsem byl na vojně

Zaujal mě cestopis Děsivé ticho všech svatých v Máchově údolí, který jste otiskli ve 13. čísle Železničáře. V letech 1960-62 jsem jako voják základní služby sloužil právě ve Stříbře a „Mácháč“ a jeho okolí jsem za dva roky poznal podrobně. Koupaliště na řece Mži jsme v horkých letních měsících navštěvovali, i když to bylo oficiálně zakázané a vycházky jsme do stávali sporadicky. Tamní restauraci se říkalo Taiwan, pořádaly se tam taneční zábavy. Samotné Máchovo údolí bylo součástí výcvikového prostoru 57. motostřeleckého pluku Františka Palackého, který se rozprostíral po obou stranách silnice vedoucí ze Stříbra do Rozvadova, a civilní obyvatelstvo tam nechodilo. Byl jsem zařazen k chemické četě, kde nás bylo jen patnáct, a pro nás to byla ideální „zašivárna“ daleko od kasáren v přírodě. Mže lákala ke koupání, přes můstek se dalo přejít k trati, kde tehdy supěly Štokry s náklady uhlí ze Sokolovské pánve. I těžba rud v okolí Stříbra probíhala, jak o tom píše pan Frej. Kasárna VÚ 8015 potkal po roce 2000 stejný osud jako mnoho dalších vojenských objektů. Armáda je opustila a nakonec byla zbourána.

DALIBOR LAKOSIL, HAVLÍČKŮV BROD

### Přejezdy není třeba rušit, stačí disciplinovanost řidičů

S velkým zájmem jsem si přečetl článek v posledním čísle Železničáře s titulkem „Bezpečnost na přejezdech ohlídají kamery“. Je to právě rok, co se u Studénky srazilo Pendolino s neukázněným polským řidičem kamionu, za což tři lidé zaplatili životem a další včetně strojvůdce byli vážně zraněni. A od té chvíle se prakticky nepřetržitě mluví o tom, jak zvýšit bezpečnost na tuzemských přejezdech. Objevují s populistická řešení typu rušení všech nebezpečných křižení a vybudování mimoúrovňových přejezdů nebo nesmyslná snížení rychlosti jedoucích vlaků. Na první navrhované řešení stejně nejsou a rozhodně ani nebudou potřebné finance a druhá varianta, totiž pomaleji jedoucí vlaky, je úplný nesmysl. Vše by se přitom dalo řešit naprosto jednoduše. Začít by se mělo už v autoškole důslednou výchovou budoucích řidičů a pak pokračovat v součinnosti s policií a kvalitním kamerovým systémem na přejezdech. Přistěžení hříšníci by se měli opravdu hodně tvrdě trestat. Třeba i doživotním zákazem řízení a vysokými či přímo likvidačními pokutami. Jedině tak by se nejspíš potřebné disciplinovanosti naučili.

ZDENĚK HOLÝ

Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz)



### Správce infrastruktury lépe zabezpečí některé železniční přejezdy

SŽDC vytypovala 60 železničních přejezdů se silnicemi první třídy, které budou nově osazeny závorami. Zároveň připravuje přestavbu 24 křižení železničních tras se silnicemi. Náklady na vybudování mimoúrovňových křižení a dalších staveb odhadla SŽDC na 1,87 miliardy korun. Kromě přestavby přejezdů správa testuje elektronické detektory překážek na kolejích a inteligentní kamerové systémy, které by mohly zabránit nehodám na přejezdech, jakou byl například střet Pendolina s naloženým nákladním automobilem loni ve Studénce. Právě na tomto přejezdu SŽDC od letošního února testuje nový detektor překážek. Jedna z nejtragičtějších železničních nehod v Česku podle HN poukázala na nebezpečnost přejezdů na hlavních tratích a potřebu jejich dokonalejšího zabezpečení. Přesně po roce od nehody ale rizikový přejezd ve Studénce zůstává beze změn. Strohá věta ze závěrečné zprávy Drážní inspekce z letošního ledna zůstává dál platná: „Provozovatel dráhy SŽDC a dopravce ČD na základě výsledků vlastního šetření neučinili, ani nepřijali žádná opatření,“ konstatoval úřad, který nehodu prošetřoval.

ČTK, HN 22. 7. 2016

### Vlaky na některých úsecích po modernizaci zpomalily

Řada železničních úseků prošla modernizací, ale na jízdnicích řádech se to neprojevilo – někde se cestující dostanou do cíle ještě pomaleji. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) loni prostavěla za jediný rok tolik peněz co za čtyři roky. Trať díky tomu zrychlily a jsou bezpečnější. Jenže ne všude stamilionové investice přinesly zrychlení. Ukazuje to porovnání současného jízdnicového řádu s návrhem grafikonu platného od prosince. Jednou z takových ukázek je trať z Prahy do Dobříše. Až začne v prosinci platit nový jízdnicový řád, některé vlaky cestu zvládnou o pět minut pomaleji než dosud, a to navzdory rozsáhlé modernizaci. Podobně zpomalení je i jinde – například rychlíky z Prahy do Brna přes Havlíčkův Brod budou mít zrušenu zastávku v Křižanově, přesto pojedou o minutu déle než dosud. Ani minuta zrychlení nenastane u řady jiných regionálních rychlíků: například rychlíky z Liberce do Hradce Králové pojedou příští rok stejně. Podobně je to i s tratí z Hradce Králové do Trutnova. Díky dokončení další části modernizace koridoru naopak o pět minut zrychlí vlaky z Prahy do Brna, největšího zrychlení se cestující dočkají mezi Prahou a Českými Budějovicemi.

MFD DNES 26. 7. 2016

### Účet za lokomotivy ze Škody Transportation posoudí Brusel

Spor Českých drah a Škody Transportation o více než miliardu korun se přesunul do Bruselu. Ministerstvo dopravy poslalo na konci června k Evropské komisi stížnost na verdikt arbitrážního soudu, který loni dopravci nařídil vyplatit firmě 1,2 miliardy korun. Ve stížnosti jde zejména o druhou z výše uvedených částek. Takzvané inflační navýšení de facto představuje nárůst původní kupní ceny (jeden stroj po přičtení této částky vyjde na 195 milionů korun). Ministr už v minulosti verdikt rozhodčího soudu hodnotil velmi emotivně, mimo jiné mluvil o tom, že dochází v přímém přenosu k tunelování Českých drah. V listopadu loňského roku pak arbitři rozhodli ve prospěch plzeňské strojírně. Dráhy jí nejprve vyplatily dlužnou částku z kupní ceny (468 milionů) a následně i takzvané inflační navýšení (753 milionů s DPH). Verdikt manažerů Českých drah napadli žalobou u civilního soudu. Ministerstvo dopravy nyní přidalo stížnost k Evropské komisi, kterou podle informací serveru Lidovky.cz podalo prostřednictvím českého antimonopolního úřadu 29. června.

LN 1. 8. 2016

### Provoz na železnici komplikují výhybky, které mají vady

Českou železnici už přes týden brzdí výhybky, na kterých Správa železniční dopravní cesty našla vady. Nejde přitom už čistě o provozní problém. Začíná se hrát i o nemalé peníze. Škody narůstají každým dnem, správa železnic je zatím spočítala na více než deset milionů korun. Vedle samotných oprav výhybek jde o náklady na zavedení náhradní autobusové dopravy a pomalé jízdy vlaků. SŽDC je chce uplatňovat v rámci reklamačního řízení na dodavatel, kterým je DT Výhybkárna a strojírna. Problém se nijak zásadně neposunul ani počátkem tohoto týdne na poslední schůzce správců železnice a zástupců dodavatelů. Zúčastnění se dohodli na dalších testech a zbroušení některých výhybek. Výsledky by měly z laboratoře dorazit v pátek. Potíže se týkají zhruba stokusové série výhybek, konkrétně jejich pohyblivých částí, takzvaných jazyků. Na některých se našly praskliny. Výrobce i dodavatel oceli Třinecké železárně tvrdí, že jde o povrchové vady, které nijak neohrožují provoz na železnici. „Nejsou přímým nebezpečím pro drážní provoz, ale svou velikostí již neodpovídají daným drážním normám,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

E15, NOVA 3. 8. 2016



### ZAKYNTHOS – Alykes Hotel Montreal<sup>oo</sup>

23.8.–30.8.2016

Hotel se nachází v blízkosti klidného letoviska Alykes přímo u pláže. 2-3 lůžkové pokoje s polopenzí. **Cena za osobu po dotaci 9 500,-Kč, 3.osoba 7 500,-Kč, dítě do 12 let 5 000,-Kč. Cena zahrnuje ubytování, polopenzi, leteckou dopravu vč. všech poplatků a tax, komplexní cestovní pojištění.**

Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo tel. 9722 41920.

## NABÍDKA ČD TRAVEL



### Chorvatsko – Drvenik

Hotely: Zagreb a Aroma Botanika

3-4 lůžkové pokoje a apartmány

28. 8.–6. 9. 2016

autobusem 10 dní s polopenzí

**Cena 5 500 Kč dospělí, dítě 3-12 let 4 000 Kč**

(ceny jsou dotované pro zaměstnance)

**Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí za osobu, polopenzi, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.**

Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo tel. 972 243 052



### LEFKADA – Agios Nikitas

Studia IRIS<sup>oo</sup>

26.8.–6.9.2016

Studia se nacházejí na kopci v zahradě nad malebným střediskem Agios Nikitas. Naleznete zde nádherné pláže s křišťálovou vodou. 2-3 lůžkové studia, bez stravy.

**Cena za osobu po dotaci 5 500,-Kč, 3.osoba 4 350,-Kč. Cena zahrnuje ubytování, leteckou dopravu vč. všech poplatků a tax, komplexní cestovní pojištění.**

Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo tel. 9722 41920.



### Česká republika Liberec

WELLNESS HOTEL BABYLON<sup>oo</sup>

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, saunového světa

po celou dobu pobytu, 1x vstup do zrcadlového labyrintu a 1x vstup do 4D kina.

**Příplatky za večere formou**

**bufetu 299 Kč / dospělý,**

**169 Kč / dítě 3–11,99 let.**

**Tato akce platí v libovolném termínu**

**a libovolném počtu dní.**



ČD travel, s.r.o., 28.října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: [obch@cdtravel.cz](mailto:obch@cdtravel.cz), web: [www.cdtravel.cz](http://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

## Fotosoutěž ČD Cargo Vyhraje Vectrona

Soutěžte s námi o hodnotné ceny. Zachyťte svým fotoaparátem naši nejmodernější lokomotivu Vectron a fotografii nám zašlete na email [fotosoutez@cdcargo.cz](mailto:fotosoutez@cdcargo.cz). Soutěž trvá do 16. října 2016. Výsledky budou vyhlášeny 31. října 2016. Více informací na [ww.cdcargo.cz/fotosoutez](http://ww.cdcargo.cz/fotosoutez).

**1. cena model lokomotivy Vectron + jízda na stanovišti strojvedoucího lokomotivy Vectron**

**2. - 3. cena jízda na stanovišti strojvedoucího lokomotivy Vectron**

ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zasláné fotografie k propagačním účelům.



**Cargo**



Výzkumný  
Ústav  
Železniční, a.s.

## Dispečer zkušebního centra ve Velimi (železniční doprava)

Hledáme zaměstnance, práce na plný úvazek, na dobu neurčitou.

### Požadavky:

- průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel (motorová trakce)
- zdravotní způsobilost dle vyhlášky 101/1995 Sb., odst. 1, 1a pro OŘDV
- praxe v oboru minimálně 5 let ■ organizační schopnosti
- komunikativní schopnosti ■ AJ výhodou ■ flexibilita

### Náplň práce:

řízení a organizace drážní dopravy na ZC Velim (zkušební centrum, místo výkonu práce), řízení posunovací lokomotivy, funkce vedoucího posunu

**Nástupní plat:** 35 tis./měs.

**Místo pracoviště:** Velim-zkušební centrum

### benefity:

- dovolená 25 dní/rok
  - kapitálové a penzijní příspěvky (po odpracování 1 roku)
  - firemní stravování formou stravenek
- Vybraní uchazeči budou pozváni na osobní pohovor.  
Své životopisy pošlete na adresu [cudlinovah@cdvuz.cz](mailto:cudlinovah@cdvuz.cz).



FOTO: © P. KOLMAŠKA

### Motoráčkem za hudbou a na hody

13. A 14. SRPNA 2016

O víkendu 13. a 14. srpna se můžete svézt po běžně nepoužívané lokálce z Kojetína do Tovačova. Mezi hanáckými městečky bude jezdit historický motoráček M262.018 (Kredenc) se dvěma vozy Blm. Některé spoje pojedou z/do Kroměříže. V sobotu 13. 8. lze zážitek z nostalgické jízdy spojit s návštěvou folkového festivalu Tovačovský portál. Večer pak mohou zájemci posedět se členy spolku Kroměřížská dráha u táboráku na tovačovském nádraží. V neděli 14. 8. v Kojetíně vrcholí hanácké hody s jarmarkem a bohatým programem. Po oba víkendové dny je možné po předložení jízdenky ze zvláštního vlaku také využít zlevněné vstupné do tovačovského zámku. A kolik zaplatíte za jízdenku? Jednosměrné jízdné Kroměříž – Kojetín – Tovačov nebo zpět stojí 60 Kč (děti 6 až 15 let 30 Kč). Jízdenku zakoupíte ve vlaku. Více informací na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky) nebo [www.prototypy.cz/tovacovka](http://www.prototypy.cz/tovacovka).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Kroměříž/Kojetín/Tovačov ad.



20. SRPNA, 10. ZÁŘÍ A 9. ŘÍJNA 2016

### Na dostihy do Pardubic se slevou

Do Pardubic se jezdí nejen pro perník, ale také na koničky. Zastávka vlaku se nachází jen pár kroků od bran dostihového závodiště. Cestovat do Pardubic na dostihy po kolejích se ale vyplatí i z jiného důvodu. Pokud u pokladny závodiště předložíte platnou jízdenku ČD s cílovou stanicí v Pardubicích, získáte slevu 50 procent na vstupenku (nevztahuje se na vstupenky, které už byly zakoupeny v předprodeji). Zákazníci Českých drah ušetří na vstupném jak při návštěvě nejstarší a nejtěžší kontinentální steeplechase Velké pardubické, která se letos uskuteční v neděli 9. října, tak i dalších dostihů pardubického závodiště v této sezoně. Aby se kůň českých a slovenských majitelů kvalifikoval do Velké pardubické, musí absolvovat bez chyby, tedy bez pádu a vybočení, alespoň jeden kvalifikační dostih. Takové kvalifikace jsou čtyři a letos se v Pardubicích proběhly ještě 20. srpna a 10. září.

**Nejbližší železniční zastávka:**  
Pardubice závodiště



20. SRPNA 2016

FOTO: KAREL JUHA

### Chodovar Expresem na pivní slavnosti

V sobotu 20. srpna se konají tradiční slavnosti piva Chodovar. Při této příležitosti v Chodové Plané mimořádně zastaví vybrané vlaky SC Pendolino a rychlíky. Z Plzně a Karlových Varů můžete pro cestu na pivní slavnosti využít také zvláštní vlaky plné piva a zábavy – Chodovar Expresy. Z plzeňského hlavního nádraží odjíždí Chodovar Expres v 8:22 h a přes Stod (8:58 h), Horšovský Týn (9:33 h) a Tachov (11:28 h) dojde do Chodové Plané v 11:53 h. Z Karlových Varů vyrazí Chodovar Expres v 10:00 h. Přistoupit do něj lze i v Bečově nad Teplou (10:41 h) či v Mariánských Lázních hl. n. (12:02 h). Do Chodové Plané dorazí ve 12:10 h. Na zpáteční cestu se Chodovar Expresy vydávají ve 20:04 h (směr Plzeň) a ve 21:50 h (směr Cheb/Karlovy Vary). V Chodovar Expresech platí jednotná cena zpátečního jízdného 150 Kč. Cena zahrnuje i vstupné na pivní slavnosti. Více na [www.chodovar.cz](http://www.chodovar.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Chodová Planá



18. AŽ 21. SRPNA 2016

FOTO: VÝSTAVIŠTĚ FLORA OLOMOUČ

### Do Olomouce na květinovou výstavu

Od 18. do 21. srpna rozzáří olomoucké výstaviště pestrobarevné květy. V tyto dny se totiž koná letní etapa mezinárodní květinové výstavy a zahradnického veletrhu Flora Olomouc. Letošní výstava má netradičně dvě hlavní témata – Půlstoletí s mečičky vzdá hold šlechtitelům gladiolů a Malajsijské inspirace přenesou návštěvníky do vzdálených a exotických končin jihovýchodní Asie. Těšit se můžete také na obnovenou přehlídku Vyznání růžím a chybět nebudou samozřejmě ani tradiční zahradnické trhy. Připraven je také bohatý doprovodný program. Do hanácké metropole se na letní Floru Olomouc svezte vlakem na výhodnou zpáteční jízdenku se slevou VLAK+ (tj. se slevou 50 % ze zpáteční ceny). Aby vám jízdenka se slevou VLAK+ platila i pro zpáteční cestu, je nutné si ji nechat orazítkovat na výstavišti u stánku Českých drah, který najdete ve foyer pavilonu A. Více na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční zastávky:**  
Olomouc-Nová Ulice, Olomouc-Smetanovy sady