

Železničář

13. PROSINCE 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY

25

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Regionální manažer organizační jednotky Českých drah Zákaznický personál (ZAP) **Jaromír Půta** mimo jiné zhodnotil, jak dopadla uplynulá letní sezona z pohledu jeho obvodu.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Cestujícím v Plzeňském kraji začalo sloužit devět nových nízkopodlažních **jednotek RegioPanter**. Nasazeny jsou na trasy z Plzně do Horažďovic anebo do Kozolup a Pňovan.

11–13 TÉMA

Má nelichotivou přezdívku a letos tato lokomotiva oslavila třicátiny. Práci však sedmička **Bastardů** neboli strojů řady 371 v barvách ČD zastává stále, a to nyní na linkách z Prahy na jižní Moravu.

14 ZAHRANIČÍ

Zástupci maďarských a ukrajinských železnic představili vizi přímého spojení z Budapešti do Mukačeva **po normálním rozchodu**. První IC s přímým vozem do Mukačeva vyjel 9. prosince.

16–17 RECENZE

Přinášíme recenzi vybraných **dokumentů o železnicích** ve světě, které se v posledních letech urodily, a dostalo se jim českého dabingu. Při jejich sledování se můžete přenést do exotických míst.

18–19 CESTOPIS

Některé oblasti **Solné komory v Horních Rakousích** jsou turisticky méně navštěvované než jiné výletní destinace u našich jižních sousedů. Právě proto ale výlet sem stojí opravdu za to.

20–21 HISTORIE

Je to trať, kterou zná asi každý. Dobře se z ní fotí například hrad Karlštejn. My se ale zaměříme na málo známé a téměř nepublikované historické zajímavosti na železnici vedoucí z **Prahy do Plzně**.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Loňská zima byla na sních skoupá i na trati č. 250. Po viaduktu v Dolních Loučkách projíždí rychlík z Brna do Prahy.



Vize 2019+

Michal Štěpán | foto: Michal Málek, Jan Chaloupka

V prosinci 2019 končí velká část výkonů dle tzv. desetiletých smluv v regionální i dálkové dopravě. Národní dopravce má rozhodující roli na trhu i nadále. Nezanedbatelná část výkonů je zasmluvněna pro další období a další významná část je v jednání. Naši kartu hrajeme s vědomím, že ne všichni objednatelé jsou naladěni na stejné vlnové délce v otázce přímého zadání versus nabídkového řízení. Obdobně je tomu i v jejich pohledu na značku České dráhy, přestože jsme v minulých letech udělali společně obrovský pokrok v kvalitě vozového parku, ale i služeb, jež zabezpečujeme. Nějaký čas již otevřeně říkáme, že víme, že zde nebudeme sami, a připravujeme se na to. A že není vše pro spravedlivou liberalizaci v ČR připraveno, to je veřejným tajemstvím.

České dráhy mají jasnou představu, co bude po roce 2019. Jednáme aktivně s objednateli a týden od týdne proškrtáváme seznam neuzavřených otázek pro smluvní zajištění výkonů po roce 2019. Ale není to o tom, že by jednotlivých položek na seznamu jen ubývalo, opak je pravdou. Přesto se seznam krátí. Jednání někde potrvají až do jara 2019, aby bylo vůbec definitivně jasno, co budeme vozit od prosince 2019. Už více než rok se ukazuje z notifikací jednotlivých provozních souborů dálkové i regionální dopravy, že proces obhajoby naší pozice na železničním trhu v Česku alias boje o výkony je rozhodnutím objednatelů nastartován tak, že pro České dráhy to znamená de facto proces již permanentní. To je podstatná změna od stávající praxe naprosté většiny smluv, jež měly trvání 10 let, a přináší nový pohled s dopadem na uspořádání vztahů ve firmě. Budeme ještě intenzivněji hlídat náklady, starat se o ochranu investic, konzervativněji plánovat personál, připravovat variantní scénáře. Dnešní smluvní vztahy budou nově rozparcelovány jak

z hlediska provozních souborů, tak délky trvání smlouvy. Některé budou jen dvouleté, jiné tříleté, čtyřleté... Pozitivní však je, že část z nich bude devíti- či desetiletých a již nyní je ve hře i smlouva 15letá. Dlouhodobé smlouvy umožní modernizaci vozového parku, to je obecně známá věc, a my jsme na to připraveni. Krátkodobé kontrakty jsou překlenovací a tady očekáváme, jaký vývoj přinesou nadcházející měsíce – znění dalších notifikací, jež teprve ukáží záměr příslušného objednatele. Proto máme v běhu veřejné zakázky na nová vozidla, činíme kroky k dalšímu rozvoji našich služeb, finišuje také redesign odbavovacího systému a mnoho dalšího. A máme naše zaměstnance! To je velká devíza, proto chceme dále posílit komunikaci dovnitř firmy, aby každý měl vždy a včas dost informací a mohl si udělat obrázek o stabilitě a perspektivách společnosti ČD. Zaměstnance v klíčových profesích chceme udržet a vytvořit jim podmínky pro práci i v těch případech, kdy o některé provozní soubory přijdeme. Jsme připraveni řešit i rekvizifikační projekty.

ČD v této zemi v minulosti vybudovaly a nastavily úspěšný systém služeb, jehož význam se pozitivně ukázal v trvale rostoucí popularitě železniční dopravy. Tyto služby chceme dále provozovat a rozvíjet, avšak s vědomím, že některé z nich mají obrovskou přidanou hodnotu jen tehdy, když permanentně zahrnují všechny vlaky poptávané objednateli. Měla-li by vypadnout z takového systému některá linka? Ono to sice zůstane funkční, ale zákazníkům se sníží komfort jak informací, tak případně i přístupu k užívaným produktům. U těch projektů, jež jsme stavěli pro zákazníka na míru a podle jeho potřeb především, se nebráníme jednáním s objednateli či jimi vybranými dopravci o možnostech spolupráce. Jde nám hlavně o zákazníka, protože to je smysl naší práce. ○

Vážení čtenáři,

Česká republika jako jedna z prvních zemí otevřela trh závazkové osobní železniční dopravy. Výběr dopravců na období po roce 2019 právě vrcholí. Mnoho času už nezbývá. Podle dosavadních výsledků je zřejmé, že si postavení národního dopravce udržíme. Již nyní máme zaslíbeno přes 40 % stávajících výkonů a smlouvy na dalších zhruba 40 % výkonů se připravují a podepíšeme je na začátku příštího roku. Získali jsme i pro nás stěžejní linky Ex2 a R18. O některých dalších smlouvách se teprve rozhodne.

Řekl bych tedy, že jsme při obhajobě své tržní pozice úspěšní, byť jsme oproti konkurentům znevýhodněni náklady, které oni nemají. Od začátku upozorňujeme na to, že máme povinnosti, jejichž naplnění stojí nemalé finanční prostředky, a dokud nebude vyřešeno, kdo tyto náklady zaplatí, nemůžeme být cenově plně konkurenceschopní. Stačí, když připomenu poskytování režijních jízdenek i lidem, kteří u nás dávno nepracují, péči o stovky historických vozidel nebo udržování záložních vozidel, která lze použít při mimořádných situacích, jako byla třeba opět nedávná ledovka. Naše diesellové lokomotivy pomáhaly tahat i vlaky konkurenčních dopravců, které by jinak zůstaly stát. Tím nechci říct, že bychom toto všechno měli zrušit. Je ale potřeba, aby to stát zaplatil zvlášť a abychom tyto náklady nemuseli započítávat do nabídek, jež jsou kvůli tomu logicky dražší než v případě nízkonákladových modelů soukromých společností. Na rozdíl od nich jsme tu totiž pro všechny, máme odpovědnost za fungování systému železniční dopravy napříč celou republikou a také řadu povinností daných zákonem. Bohužel, byli jsme vrženi na otevřený trh, aniž by tyto pro nás zásadní otázky byly vyřešeny.

Navzdory tomu zůstáváme nadále největším dopravcem. To je, věřím, dobrá zpráva i pro všechny naše zaměstnance. Musím ocenit přístup objednatelů, kteří se rozhodli svěřit zajištění veřejné dopravy nám jakožto tradičnímu, spolehlivému partnerovi, který dodrží, co slíbí, a zároveň má ekonomickou sílu pokračovat v investicích do obnovy vozidel. Dlouhodobý příklon veřejnosti k ekologické železniční dopravě a růst nároků zákazníků na kvalitu vedou objednatele k tomu, že požadují modernizovaná nebo zcela nová vozidla. Proto s nimi hledáme odpovídající model postupné obnovy tak, abychom investice rozprostřeli do následujících zhruba pěti let. Celkem se jedná o částku cca 40 miliard korun. Každý jednotlivý nákup musí být kryt dlouhodobou smlouvou garantující úhradu prokazatelné zdroty, nicméně počáteční investici bude potřeba zajistit z vlastních zdrojů. Právě proto diskutujeme o všech možnostech včetně prodeje pozemků pod kolejemi a kolem stanic novému nabyvateli SŽDC, prodeje svého majetkového podílu v některých dceřiných společnostech na stát, prodeje dalšího zbytného majetku nebo maximalizace zisku z několika velkých developerských projektů. Všechny tyto úvahy jsou legitimní, vždyť naším hlavním byznysem je osobní železniční doprava, ne provozování sítě optických kabelů nebo přeprava uhlí. Zkrátka potřebujeme využít všechny možnosti k tomu, abychom rozvíjeli podnikání mateřské společnosti. Vedle obnovy vozidlového parku a zlepšování služeb v osobní železniční dopravě je to však také opravárenství. Údržba a opravy vozidel přímo souvisejí s provozováním osobní železniční dopravy a mohou se stát dalším zdrojem našich příjmů. Je tedy zřejmé, že rovněž investice v této oblasti mají vysokou prioritu. A to i s ohledem na zlepšování pracovního prostředí pro naše zaměstnance, kteří dnes mnohdy za cenu mimořádného nasazení nad rámec pracovních povinností dělají všechno pro to, aby přepravní služby poskytované národním dopravcem byly co nejlepší. Osobně si toho velmi vážím a všem bych rád za jejich práci poděkoval.

Naší prioritou je udržení maximálního podílu na trhu, aby České dráhy i po roce 2019 byly spolehlivým zaměstnavatelem, který svým lidem zajistí práci, a tím i sociální jistotu jim samotným i jejich rodinám. Všem přeji krásné Vánoce a úspěšný nový rok.



Miroslav Kupec

předseda představenstva
a generální ředitel ČD

Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Kořistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stěblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídavé trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+



Pro úspěšný rozvoj železniční dopravy je nezbytná i kvalitní infrastruktura.

Advent zpestřily jízdy vlaků s Mikulášem, andělem a čerty

Také letos se mohli všichni fandové zúčastnit už tradiční jízdy parního vlaku s Mikulášem i zábavného projektu pro děti Čertohráček. Obě akce se uskutečnily o prvním adventním víkendu, tedy 1. a 2. prosince, a centrem mikulášského veselí se stalo nádraží Praha-Smíchov. Parní vlak vedený lokomotivou Šlechtična v doprovodu Mikuláše, anděla a čerta vyrazil po oba dny na trati po Praze a okolí a zavítal například do Řevnic, Uhřetěvsi, Horních Počernic, do Krče, Braníka či na Karlštejn. Podobnou trasu měl i Čertohráček, jenž se navíc objevil i v Čelákovících a Úvalech. Letošní ročník v sobotu doplnily symbolické oslavy 25 let od vzniku organizace ROPID. Zájemci si mohli zakoupit novou brožuru o čtvrtstoletí vzniku a vývoje Pražské integrované dopravy i novou dopravní mapu Prahy. Přípraveny byly speciální jízdy třívozovou soupravou historických tramvají mezi Smíchovem a Muzeem MHD ve Střešovicích, oblíbené nostalgické jízdy historickými autobusy Ikarus 260, Karosa ŠD 11, Škoda 706 RTO a po setmění se na nádraží Praha-Krč uskutečnil také ohňostroji.

(red)



Letošní ročník konference Transport ve znamení čisté dopravy pro všechny

Tématem letošní, v pořadí již dvanácté odborné dopravní konference Transport se stala čistá doprava pro každého. Konference se věnovala řadě aktuálních problémů v železniční, silniční i vodní dopravě s akcentem na Moravskoslezský kraj a tamní příhraničí. Za České dráhy konferenci moderovala Kateřina Divišová z ostravského Regionálního obchodního centra, která všem odborníkům vysvětlila pořizování nových a modernizovaných vozidel národního dopravce v kraji. Neméně důležité téma zaznělo z úst ředitele odboru strategie SŽDC Radka Čecha. Ten se věnoval aktuálnímu stavu přípravy staveb železniční infrastruktury a programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice. Náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Jakub Unucka otevřel diskusi na téma kraj versus bezemisní doprava s důrazem na postupnou obnovu vozidlových parků s čistými pohony nezatežujícími životní prostředí. Na konferenci byla představena brožura 100 let železnice v Moravskoslezském kraji ve službách republiky, již připravilo Železniční muzeum moravskoslezské v součinnosti se Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje.

(mah)



Sedmá ČD Lounge otevřena v Břeclavi

V pořadí již sedmou komfortní čekárnu ČD Lounge, tentokrát věnovanou osobnosti T. G. Masaryka, otevřel poslední listopadový den v Břeclavi náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Michal Štěpán společně s místostarostou Břeclavi Svatoplukem Pečkem. Podle Štěpána nově otevřená ČD Lounge, umístěná ve zrekonstruovaných prostorách břeclavského ČD Centra, nabízí místa k sedění nejen pro cestující 1. třídy, ale i pro ty, kteří budou cestovat 2. třídou s rezervací místa ve svém vlaku. Zdůraznil, že břeclavská ČD Lounge doplnila šestici již stávajících čekáren stejného typu a další tři se ještě chystají. Po úvodních slovech zahrála na žestové nástroje dvě skladby děvčata z místní základní umělecké školy. První píseň byla „Ach synku“, kterou mívával v oblíbení prezident T. G. Masaryk. Podobizna prvního prezidenta je znázorněna na polepu prosklené čekárny a doplňují ji ještě místní dominanty – kostel Navštívení Panny Marie, zámek Břeclav a vodárenská věž. Ve vybavení čekárny nechybí displej s informacemi o příjezdech a odjezdech vlaků a monitor, kde cestující zjistí aktuální novinky v nabídce ČD.

(mah)





Praotec Brejlovců T478.3001 slaví 50 let

Motorová lokomotiva s číslem jedna přezdívaná Brejlovec letos oslavila kulaté výročí padesáti let v provozu u ČSD a následně Českých drah. Toto jubileum připomněla malá oslava, která se uskutečnila 19. října v jejím dlouholetém působišti, v bývalém lokomotivním depu Česká Lípa. Tam je nyní deponována a příležitostně provozována při nostalgických jízdách. ČSD oficiálně lokomotivu převzaly po dvouletém ověřovacím provozu, a to dne 30. září 1970 a zařadily ji do provozu v tehdejší lokomotivní depu Děčín, kde s prvními lokomotivami ověřovací série nahrazovaly parní lokomotivy v čele rychlíků a osobních vlaků. Stroj byl vyroben v ČKD Praha Lokomotivka Sokolovo v listopadu 1968 s výrobním číslem 7288.T478.3001. Stala se zároveň prvním strojem této legendární řady. Celkem bylo vyrobeno 408 kusů.

Dodnes je můžeme vidět na našich tratích, a to i v zahraničí po zdařilých rekonstrukcích v CZ Loko Česká Třebová. Na závěr zbývá jen popřát, aby nám tato lokomotiva nadále sloužila a byla ozdobou pro příští generace. (dol)



ČD obhájily certifikaci dle ISO 50 001

Auditoři certifikační společnosti Bureau Veritas prověřovali v rámci recertifikačního auditu systém hospodaření s energiemi dle požadavků normy ISO 50 001. Zajímalo je zejména to, zda České dráhy aktivně přijímají opatření ke snížení spotřeby energií na všech svých pracovištích. Audit se uskutečnil v období od 14. do 23. listopadu 2018 na pracovištích Generálního ředitelství, Regionální správy budov v Praze i na pracovištích provozu a údržby železničních kolejových vozidel v Praze a Plzni. Na závěr auditu se auditori setkali s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Miroslavem Kupcem, který jim představil i další záměry národního dopravce v oblasti hospodaření s energiemi. Výsledkem závěrečné zprávy je konstatování týmu auditorů o plnění požadavků prověřované normy. České dráhy tak úspěšně obhájily certifikaci dle ISO 50 001 na následující 3 roky. (nev)



Aplikace Můj vlak boduje u uživatelů

Mobilní aplikace Můj vlak, která nabízí nejen rychlé vyhledání spojení národního dopravce, rezervaci a on-line nákup jízdenek, je mezi uživateli stále oblíbenější. Podíváte-li se z mobilu do Google Play obchodu, najdete ji jako čtvrtou nejúspěšnější aplikaci z hlediska hodnocení uživatelů, počtu stahování, stability běhu aplikace i doporučení v kategorii cestovatelských a navigačních aplikací. Počet stažení od vzniku aplikace přesáhl 1,3 milionu. Aktivně aplikaci ve svých chytrých zařízeních využívá přes čtvrt milionu lidí za měsíc. Pro zajímavost: počet zobrazených stránek v aplikaci za říjen přesáhl pět milionů. Tým vývojářů aplikaci stále vylepšuje, zapracovává nové funkce. Prozradíme dvě nejzajímavější. Nově bude možné uložit platební kartu přímo do aplikace a platit jízdenky jedním klikem z košíku, bez přechodu na platební bránu. Další vychytávka umožní uživateli zobrazit v detailu vlaku aktuální obsazenost rezervovatelných míst s možností dokoupit jízdenku či místenku před odjezdem vlaku kliknutím na volné místo. To se hodí zejména u vlaků s expresní rezervací. (red)

ČD nabízí také řadu služeb pro hendikepované

Železniční trh v Česku se otvírá, národní dopravce se hlásí do všech zakázek, připravuje nabídky podle požadavků objednatele. To platí i o přepravě osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Nejen to vyzdvihl Michal Štěpán, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod, na semináři k bezbariérové dopravě, který se konal 6. prosince v budově ústeckého krajského úřadu. Zároveň připomněl služby, které osobám se zdravotním postižením ČD nabízí. Jedná se například o web ČD, který je uzpůsobený zrakově postiženým, zajištění asistence zaměstnanci, ve vlacích vyhrazená místa k sezení, osobní multifunkční vozy s plošinou, nízkopodlažní elektrické i motorové jednotky, naváděcí majáčky ve stovkách vozidel, bezbariérová WC anebo unikátní rezervací systém určený vozíčkářům přímo na webu ČD. Dále uvedl, že více než 75% ze zhruba 7 200 denně vypravených vlaků dokáže komfortně převézt hendikepované osoby. Akci pořádala Národní rada osob se zdravotním postižením ÚK spolu s hejtmanstvím. (hol)



Zaměstnanci nám dávají cennou zpětnou vazbu

Regionální manažer organizační jednotky ČD Zákaznický personál a nadřízený zhruba 550 zaměstnanců Českých drah Jaromír Půta v rozhovoru pro Železničáře zhodnotil, jak dopadla uplynulá letní sezona z pohledu jeho pracoviště. Zároveň prozradil, kde bude ještě národní dopravce vylepšovat svá zázemí.

Josef Holec | Foto: autor

Jak zaměstnanci zvládli letní nápor turistů, zejména na vytižených jihočeských linkách?

Velmi dobře. Například akce Léto na Bechyňce se setkala s velkým ohlasem turistů, ale i obyvatel vesnic z okolí této trati. Kladně se k pořádání podobných akcí pod taktovkou Českých drah staví i samosprávy měst Tábora a Bechyně. Snažily se například na konkrétní víkendy navázat nějaké kulturní aktivity. Na Lipenku jsme ve středu a v sobotu nasazovali otevřené osobní vozy, jimž přezdívalme Dakar. Jeden byl již rekonstruovaný a obsazenost byla na velmi lichotivých 75 procentech. Na těchto vlacích byli nasazeni, v rámci svých směn, pouze vlakoví revizoři. To proto, aby u dalšího personálu nedocházelo k nadměrnému čerpání přesčasu. Šlo o velmi vyhledávané spoje, které objednal kraj. Jistě jsme společně přispěli k obohacení kulturních a turistických nabídek v Jihočeském kraji.

Jak to vypadalo v okolí Blatné a Třeboně, kam letos v létě vyjely páry až po dlouhé době?

Návštěvnost byla úžasná. Vlaky byly maximálně obsazené na Blatensku, naopak v okolí Třeboně byla obsazenost parních vlaků zhruba na 40 procentech.

Přibývá cestujících v regionu Plzeňského a Jihočeského kraje?

Cestující nám i nadále přibývají, některé rychlíkové spoje jsou úplně plné. Hojně využívané jsou Západní a Jižní expresy. Jezdí v nich nejen pravidelní cestující, ale i turisté. Patrný je trend, že Češi začali opět více poznávat vlastní zemi, dovolenou už netráví výlučně u moře. České dráhy tedy tomu jdou naproti i vlastními službami.

Jakými?

Na Jižních a Západních expresech je to určitě služba minibaru, která je kladně hodnocena mezi cestujícími. V našem obvodu máme zázemí pro minibar v Plzni a Českých Budějovicích, odkud doplňujeme sortiment zboží do vybraných vlaků. Dále třeba cyklopůjčovny. Kola často obměňujeme nebo doplňujeme, pravidelně servisujeme a musím říci, že s tímto produktem panuje mezi lidmi velká spokojenost. Kromě toho bicykly půjčujeme za velmi výhodných podmínek, a to i cenových. Za celou sezonu jsem, při zhruba 2 600 výpůjčkách, řešil jen jedinou stížnost.

Museli jste kvůli poptávce rozšířit síť půjčoven?

Letos jsme už před létem rozšířili cyklopůjčovny o Plzeň a České Budějovice. V těchto stanicích již před časem cyklopůjčovny fungovaly, ale pro nezáměr byly uzavřeny. S rozvojem cyklistiky jsme byli zvědaví, jaká bude

poptávka a zda si otevření těchto půjčoven najde své klienty. Určitě budeme tuto službu poskytovat v těchto lokalitách i příští rok. Třeba v Plzni se ve velké míře naši zákazníci dožadují elektrokol. Reagujeme na to a elektrická kola dodáváme z jiných lokalit. Půjčují si je hlavně klienti v důchodovém věku. Je to vůbec zajímavý fenomén – chtějí se podívat po městě a elektrokolo jako dopravní prostředek je v tomto případě dobrá volba.

Rostou vám čísla ve všech půjčovnách?

Určitě ano. Navíc chceme ještě obměnit nabídku kol o další elektrokola a koloběžky. Nejvíce bicyklů půjčujeme na Třeboňsku, Jindřichohradecku a Domažlicku. Ve stanicích Třeboň a Třeboň lázně jsme za sezonu půjčili kolo víc než tisícovce klientů.

Stále se staví v Plzni. Jak to dopadá na zaměstnance ZAPU?

Přidělává nám to vrásky. Náročné bylo určitě prodloužení výluky na trati do Domažlic. Problémy měli zaměstnanci, kteří jezdili právě ve výlukovém turnusu. Jde hlavně o kolegy jezdící na rychlících mezi Nýřany a Rokycany a všech osobních vlacích relace Plzeň – Vejprnice. Zejména musí pečlivě informovat cestující, zajistit jejich bezproblémový přestup do náhradních autobusů a také zařídit úplné vyklizení souprav. Zatím se nám ale vše díky jejich aktivnímu přístupu daří zvládnout. Jistě za to našim lidem patří obrovský dík. Kromě toho musíme mít při zajištění výluk v terénu množství personálu, což jsou další náklady pro firmu, hlavně na mzdách.

Potýkáte se s nedostatkem pracovníků?

Chybí nám hlavně v Plzeňském kraji. Minimálně dvakrát do měsíce pořádáme v každém kraji pohovory s uchazeči. Hlásí se jich do každého regionu zhruba patnáct. Ovšem k pohovoru jich nakonec přijde okolo deseti. Pokud splní požadavky, začneme je okamžitě připravovat na budoucí profesi. Naší snahou jak přivést nové zaměstnance je i zaměstnávání studentů jako informátora nebo koordinátora při výlukových činnostech. Slibujeme si od toho podchycení studentů, kteří by chtěli jednou pracovat na pozici vlakvedoucí nebo osobní pokladní. Postupně si je začínáme na tuto funkci připravovat tím, že poznají již chod firmy, získávají určité firemní návyky. Nečekáme ovšem jen na to, až se nám někdo přihlásí na reklamní spot v rádiu nebo periodikách. Zadáváme naši poptávku na zaměstnání také například do školních informačních zdrojů jako školní Facebook. Navštěvují také

”
Cestující nám přibývají, některé rychlíkové spoje jsou úplně plné. Hojně využívané jsou Západní a Jižní expresy. Jezdí v nich nejen pravidelní cestující, ale i turisté. Patrný je trend, že Češi začali opět více poznávat vlastní zemi, dovolenou už netráví výlučně u moře. Jdeme tomu naproti i našimi službami.



JAROMÍR PŮTA

Vystudoval Střední školu dopravní v Plzni a poté nastoupil do funkce výpravčího na trati z Plzně do Žatce. Od roku 2000 byl dozorcím provozu ve stanicích Podbořany, Žatec a Blatno u Jesenice. O osm let později přešel na někdejší plzeňské Krajské centrum osobní dopravy ČD, kde byl náměstkem ředitele. Při zaměstnání ještě vystudoval Provozně-ekonomickou fakultu Zemědělské univerzity, kde získal titul Bc. V roce 2014 se stal regionálním manažerem Zákaznického personálu ČD. Je ženatý, má dva syny. Miluje cyklistiku a turistiku, rád si jede i na činohru do Západočeského divadla v Plzni.



střední školy a představují práci našich zaměstnanců, abychom jim tuto práci přiblížili a vysvětlili. Chceme se zúčastňovat Dne otevřených dveří na vybraných školách.

Které profese vám chybí?

Zejména vlakvedoucí. Potřebovali bychom i pokladní, nejvíce pro Plzeňský kraj, respektive pro Domažlicko a Klatovsko. Podobně jsou na tom s lidmi i kolegové ze Správy železniční dopravní cesty. Je to nejspíše dáno tím, že jde o příhraniční okresy, lidé to tedy mají blíže do Bavorska anebo pracují v místních obřích logistických a výrobních areálech.

Děláte i různé přednášky na středních školách. Nese to své ovoce?

Jednoznačně. Mnoho čerstvých absolventů už u nás pracuje na pozici vlakvedoucích nebo informátorů železniční dopravy. Máme na brigádách i studenty a práci informátorů, pokladníků a vlakvedoucích zvládají velice dobře.

Vstupují do procesu zaškolení i supervizoři?

Jsou obrovskou oporou. Jsou přece jen bývalými vlakvedoucími, mají zkoušky a jsou pravidelně proškolení. Kromě toho jezdí i jako vlakvedoucí. Oni jsou stále ve styku s praktickým provozem. Novým zaměstnancům ohromně pomáhají, třeba i v přípravě na zkoušky. Supervizoři vědí, jak s nimi zacházet. Odvádí velký kus práce i nad plán svých běžných povinností. V mém regionu jsou tři, jeden pro západní, druhý pro jižní Čechy a třetí je vyhrazen na vlaky vyšších kategorií, a všichni se navíc zabývají i přípravou nováčků. Jde o velmi dobrý a osvědčený model spolupráce. Osobně se s nimi taktéž pravidelně setkávám, a pokud mi to čas dovolí, chodím i na jejich konzultační dny do jednotlivých středisek vlakových čet. Chci, aby měli zaměstnanci možnost přímo komunikovat s vedením. I pro mě je to cenná zpětná vazba.

Jak tento krok zaměstnanci vnímají?

Účast bývá v některých lokalitách hojná. Řešíme ledacos, chtějí často znát vývoj firmy a zejména nyní, kdy probíhají soutěže na jednotlivé linky a provozní soubory, jde o velmi časté téma.

Plánujete na příští rok nějaké změny anebo novinky?

Co se týče nového JŘ, pak největší změnou je jistě zkrácení jízdní doby mezi Prahou a Plzní ve vazbě na dostavbu ejpvických tunelů. V Plzni se staví nový autobusový terminál přímo u nádraží a já si od toho slíbují i další nárůst cestujících ve vlacích. Další novinkou bezesporu budou nové elektrické soupravy na trati 190 z Horažďovic předměstí do Plzně Jižního předměstí.

Jakým způsobem v současnosti zvyšujete úroveň pracovního prostředí zaměstnanců?

Stále se snažíme o zlepšení pracovních podmínek v pokladnách a vybavení středisek vlakových čet tak, abychom pozvedli jejich úroveň. Naposledy jsme dělali kompletní rekonstrukci SVČ Protivín a České Velenice. V tomto smyslu je pořád co zlepšovat a zajišťovat zaměstnancům kvalitní pracovní prostředí, například máme v plánu vybudovat nové středisko vlakových čet v Klatovech. Práce by měly být zahájeny na začátku roku 2019. Spolupracujeme také na připomínkování různých rekonstrukcí budov SŽDC, například ve Strakonících dojde ke kompletní rekonstrukci budovy a vybudování nových odbavovacích pokladen s moderním záze-
mím. V patře budou upraveny nové prostory pro vlakvedoucí. ○

Panteři se nově usídlili také v Plzni

Cestujícím v Plzeňském kraji slouží devět nových nízkopodlažních jednotek RegioPanter. Nasazeny jsou na trasy z Plzně do Horažďovic anebo do Kozolup a Pňovan. Jednotky vyšly na více než miliardu korun, suma by z 85 % měla být kryta dotací z Operačního programu Doprava 2014–2020. Zároveň k nim přibyla dvojice push-pull souprav s řídicím vozem řady Bfhpvee, třemi osobními vozy a lokomotivou řady 363.

Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

Devět nových, elektrických nízkopodlažních jednotek řady 650 jezdí od začátku platnosti jízdního řádu v Plzeňském kraji. RegioPanteřry Českých drah jsou nasazeny na linky z Plzně-Jižního Předměstí do Horažďovic předměstí, objeví se i na Plzeňské lince. Dvouvozové vlaky na Plzeňsku nově doplnily dvě vratné soupravy s trojicí osobních vozů, řídicím vozem řady Bfhpvee a lokomotivami řad 363 a 362. Ty budou obsluhovat pár spěšných vlaků.

Nové komfortní vlaky jsou plně klimatizované, nabízejí připojení k internetu pomocí technologie wi-fi, elektrické zásuvky i audiovizuální informační systém. Kromě toho bude vždy alespoň jeden vůz v soupravě disponovat místem pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace, samozřejmostí je i bezbariérové WC. Umí jezdit rychlostí až 160 km/h a pojmu 325 cestujících.

Národní dopravce novinku představitelům kraje představil na konci listopadu na plzeňském hlavním nádraží. „V souvislosti se zvýšením komfortu dochází i k navýšení objednávky Plzeňského kraje na zmíněných úsecích o jedenadvacet milionů korun. Vlaky vnímáme jako strategický nástroj, kterým můžeme rozvíjet náš kraj,“ uvedl Josef Bernard, hejtman Plzeňského kraje. Současně poděkoval Českým drahám za jejich přístup. „Jsme rádi, že můžeme plnit představy kraje. České dráhy umí naslouchat potřebám objednatelů. Národní dopravce pro ně je a vždy bude seriózním a spolehlivým partnerem,“ reagoval Miroslav Kupec, generální ředitel a předseda představenstva ČD.



Kam vyrazí

RegioPanteřry

- Os vlaky mezi Plzní-Jižním Předměstím a Horažďovicemi předměstím
- Os vlaky Plzeňské linky (Blovice – Kozolupy), dva jsou prodlouženy až do Pňovan, poslední spoj například jede ve 20:41 z Pňovan do Nepomuku

Push-pull souprava

- pár spěšných vlaků z Horažďovic předměstí do Plzně-Jižního Předměstí
- záloha pro RegioPanteřry

Hejtman J. Bernard, šéf ČD M. Kupec a T. Ignačák zastupující výrobce jednotek

S novými vozy jezdí i rychlíky

RegioPanteřry jsou z větší části hrazeny z unijního Operačního programu Doprava 2014–2020. Jejich celková hodnota převyšuje jednu miliardu korun a z pětaosmdesáti procent by měla být kryta z unijních dotací. ČD jsou dále připraveny modernizovat vozidlový park a investovat do kolejových vozidel. „V následujících pěti letech bychom chtěli vložit do obnovy parku přes čtyřicet miliard korun a postupně chceme ještě více zkvalitňovat dopravu na železnici v dálkové i regionální dopravě,“ zmínil Kupec. Náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Michal Štěpán doplnil, že zkvalitnění se dočkaly i rychlíky z Prahy přes Plzeň do Klatov, resp. Železné Rudy-Alžbětína. „Nasazujeme na ně vozy, které jsme nakoupili od rakouských ÖBB, a další komfortní, modernizované vagon,“ upřesnil Štěpán. Nové jednotky mají jiné barevné řešení, než na které jsou zvyklí cestující například v Jihočeském či Ústeckém kraji. Designu totiž věvodí kombinace modré, zelené a žluté, tedy barvy typické pro Plzeňský kraj. Kromě skříňné nejsou stejné barevné řešení i potahy sedadel. „Nový design chceme do budoucna aplikovat na všechny vozy, které v kraji zajišťují veřejnou dopravu. Půjde tedy i na autobusy. Barevné řešení si vybrali občané kraje v anketě,“ doplnili při předávání jednotek zástupci hejtmantství. ○

Drážní úřad informuje



Nové zastávky

V minulých týdnech byly úřadem schváleny nové názvy budoucích zastávek. Výstavba nových zastávek je výsledkem shody mezi obcemi, krajem a správcem železniční infrastruktury. Všechna budoucí nástupní místa leží na tratích Ústeckého kraje.

č. 072 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem: Hoštka město v km 391,667–391,768 mezi železničními stanicemi Štětí – Hoštka. Název zastávky bude platný ode dne jejího otevření.

č. 072 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem: Liběchov v km 378,400–378,529 mezi stávajícími železničními stanicemi Mělník – Liběchov. V této souvislosti se změní název a kategorie železniční stanice Liběchov na odbočku Liběchov zámek. Názvy budou platné ode dne otevření budoucí zastávky Liběchov.

č. 130 Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří: Jeníkov-Oldřichov v km 23,660–23,792 mezi železničními stanicemi Oldřichov u Duchcova a Bílina. Název zastávky bude platný ode dne jejího otevření.

č. 132 Kadaň-Pruněřov – Poláky: Kadaň-Bystřice v km 28,897–28,988 mezi železničními stanicemi Kadaň-Pruněřov a Kadaň. Název zastávky bude platný ode dne jejího otevření.

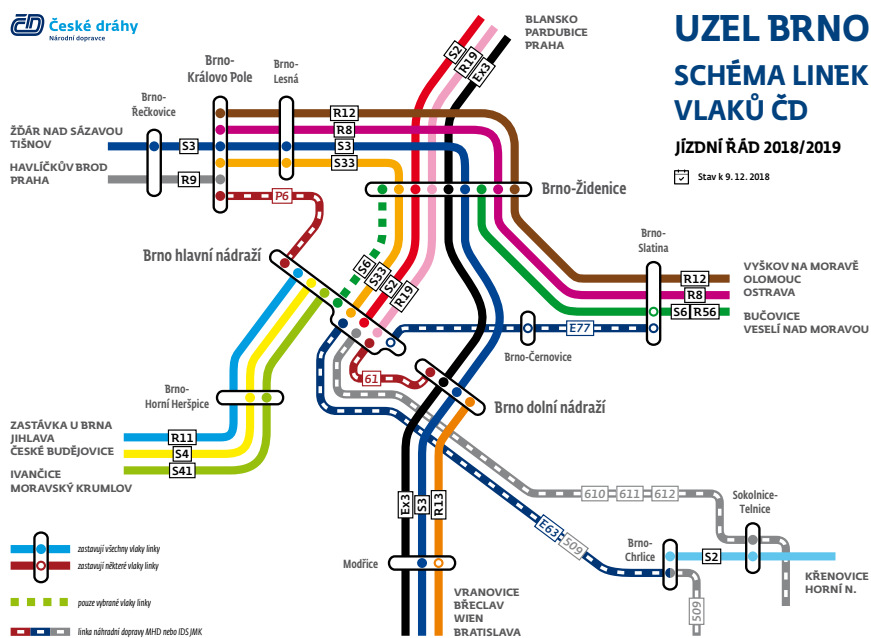


Dopravu v Brně komplikuje výluka

Celý rok potvrzují výlukové práce na hlavním nádraží v Brně. Cestující se v jihomoravské metropoli musejí od 9. prosince smířit s významnými změnami, které denně zasáhnou až 350 vlaků ČD a pocítí je zhruba 40 tisíc lidí. SŽDC při výluce opraví mosty nad Hybešovou a Křídlovickou ulicí, část kolejiště a dosadí nové zabezpečovací zařízení. Řada vlaků stanici objíždí a zastavuje v Králově Poli, Židenicích nebo na dolním nádraží.

doklady Českých drah. Pro vlakové spoje z Vlárské dráhy, tedy ze směru Veselí nad Moravou a Kyjov, neplatí jedno univerzální pravidlo. Část spojů jede i nadále na hlavní nádraží úvratí přes Brno-Židenice, kde část vlaků končí. Cestující, kteří budou pokračovat na hlavní nádraží, mohou využít po přestupu jiný vlak. Několik odpoledních spojů pojedje z „Vláry“ kvůli přetíženosti brněnského uzlu pouze do stanice Brno-Slatina, odkud je zavedena autobusová linka E77 na hlavní nádraží.

Nejvíce se výluka dotkla cestujících jedoucích od Křenovic a Sokolnic-Telnice. Ti vlakem mohou pouze do Brna-Chrlic, odkud je na hlavní nádraží dovezou autobusy expresní linky E63 nebo integrované spoje linky 509. Prodloužily se i některé autobusy ze Sokolnic až na hlavní nádraží. Rychlíky linek R8 a R12 od Ostravy, Přerova či Olomouce se hlavnímu nádraží také vyhnou a zamíří přes Brno-Židenice do Králova Pole. V Židenicích je možný přestup na vlaky směr Brno hlavní nádraží. Výluka na hlavním nádraží se naopak nedotkne vlaků přijíždějících do Brna od Třebíče, Rosic či Moravských Bránic. Ty využívají opravené páté a šesté nástupiště. Ivančicko a Moravskokrumlovsko si dokonce polepší, neboť během sobotního odpoledne a večera tam míří vlaky z Brna každou hodinu namísto dosavadních dvou hodin.



Martin Harák | Foto: autor, mapa: ROC Brno

Dobrou zprávou alespoň je, že brněnské hlavní nádraží nebude po dobu výluky zcela uzavřeno. Mimo provoz je pouze část kolejiště směrem na Břeclav a Ostravu, nikoliv stanice jako celek. Omezení se tak dotkne jen některých tratí zaústěných do hl. n. Řada vlaků je nicméně vedena do jiných brněnských nádraží, v některých případech byla posílena městská a příměstská autobusová doprava včetně nové tramvajové linky P6. Ze směru od Tišnova a Kuřimi jede většina regionálních vlaků standardně až po Brno-Židenice, odkud ale zamíří do znovuotevřené stanice Brno dolní nádraží a pokračují ve směru Břeclav. Posilové osobní vlaky, které jsou v provozu v pracovní dny pouze ráno a odpoledne, jezdí z Tišnova pouze na zastávku Brno-Lesná,

rychlíky od Prahy přes Havlíčkův Brod končí už v Králově Poli, odkud mohou lidé při cestě do centra města použít navazující tramvajovou linku P6 k hlavnímu nádraží.

Na Židenice každých 15 minut

Na dolní nádraží jezdí mezinárodní expresy spojující Prahu, Bratislavu a Vídeň, tedy nejen vlaky EuroCity, ale i railjety včetně všech příměstských spojů linky S3 a regionálních expresů linky R13 od Hodonína a Břeclavi. Zůstává však možnost využít z Brna-Židenic na hlavní nádraží od všech expresních či rychlíkových spojů návazné spoje linek S2, S6 a S33. Ty jedou celodenně a celodenně v patnáctiminutovém intervalu. Z dolního na hlavní nádraží jezdí městské autobusy linky 61, kde podobně jako v tramvajové lince P6 budou uznávány jízdní

Změny i pro Zákaznický personál

Výluka má pochopitelné dopady na zaměstnance Zákaznického personálu ČD. Jak potvrdil brněnský manažer ZAP Pavel Karšulín, středisko Brno hlavní nádraží se rozdělilo na čtyři úseky. „Část zaměstnanců zůstala na hlavním nádraží, další slouží na dolním nádraží, v Židenicích a Králově Poli. Posilujeme personálně stanici Královo Pole, kde jsme trvale a celodenně obsadili tři pokladny, v Židenicích navyšujeme jedno prodejní místo a v Brně na dolním funguje dokonce šest osobních pokladen,“ upřesnil Karšulín.

Důležitou servisní složkou jsou i skladníci přepravy, kteří budou mít dočasné nové působíště ve stanici Brno-Královo Pole, odkud bude zajišťována služba minibarů pro rychlíkovou linku Brno – Ostrava – Bohumín. V Králově Poli je k dispozici i úrovňový přechod s doprovodem pro imobilní cestující, aby se mohli dostat do „pražských“ nebo „ostravských“ rychlíků, neboť stanice není vybavená výtahem. Královopolská stanice slouží i pro velkou řadu vlakových čet, takže tam jsou k dispozici nejen šatny, ale i nocležny a denní místnost. ○

ČD Cargo modernizuje lokomotivní park

V letošním roce uzavřelo ČD Cargo na základě výběrových řízení několik smluv týkajících se modernizace lokomotivního parku. Moderní hnací vozidla jsou jednou z podmínek úspěchu na dopravním trhu. O jaké stroje se konkrétně jedná?

Petr Říha | Foto: Michala Grünbaum, vizualizace: Bombardier

Řada 383

Lokomotivní park ČD Cargo obohatí další čtyři lokomotivy Vectron řady 383, přičemž první z nich, stroj s číslem 009, již od 29. listopadu 2018 můžeme spatřit v čele nákladních vlaků ČD Cargo. Jeho polep upozorňuje na 100. výročí založení Československa a s ním související vznik ČSD. Zbývající tři stroje by měly být do provozu zařazeny nejspíše v průběhu ledna příštího roku. Vectrony se vyznačují vysokou interoperabilitou a spolehlivostí.

Řada 742.7x

Předání první lokomotivy určené k modernizaci zhotoviteli – firmě CZ LOKO se uskutečnilo ihned po podpisu smlouvy. Prototyp by měl vyjet z výroby v létě 2019, po jeho odzkoušení se rozběhne sériová výroba s četností dvě lokomotivy měsíčně. Hlavními změnami jsou úprava skříňe a stanoviště vozidla tak, aby se vylepšily rozhledové poměry. To znamená vytvoření „věžového“ uspořádání, náhrada spalovacího motoru za typ osmiválec Caterpillar 3508C s výkonem 1 000 kW, automatická regulace rychlosti, kamerový systém s pohledem na pojezděnou trať a mezi nárazníky. Nechybí ani příprava pro dálkové ovládání a spřahadlo ovládané strojevodoucími, elektrodynamická brzda, nárazníková ústrojí s deformačními prvky, u většiny lo-



komotiv dosazení palubní části zabezpečovacího zařízení ETCS. Samozřejmostí je možnost vícečlenného řízení i s řadou 753.7 a 744.1.

Řada 744.1

V září 2019 by mělo ČD Cargo do provozu zařadit pět lokomotiv řady 744.1 označovaných jejich výrobcem, společností CZ LOKO jako EffiShunter 1000. Jedná se o čtyřnápravovou lokomotivu určenou pro posunovací a traťovou službu. Lokomotivu je možné provozovat ve vícenásobném řízení (i se 742.71x a 753.7), je vybavena elektro-

dynamickou brzdou, protismykovým zařízením a skluzovou ochranou. Vyvýšená kabina zajišťuje dobré rozhledové poměry, které jsou podpořeny i kamerovým systémem s pohledem mezi nárazníky a na pojezděnou trať. Smlouva umožňuje uplatnit opci na dalších 5 lokomotiv.

Řada 388

Jde o zcela novou generaci MS3 lokomotiv TRAXX od kanadského výrobce Bombardier. Všechny 10 pevně nasmlouvaných lokomotiv bude dodáno v první polovině roku 2020. Je to způsobeno jak velkým zájmem evropských dopravců o tuto novou generaci lokomotiv TRAXX, tak náročným schvalovacím procesem. TRAXX MS3 je čtyřnápravová lokomotiva schopná provozu na trakčních systémech 15 kV/16 2/3 Hz, 25 kV/50 Hz, 3kV DC a 1,5 kV DC. Její maximální rychlost je 160 km/hod a výkon na obvodu kol 5 600 kW. Lokomotivy budou přizpůsobeny provozu v České republice, na Slovensku, v Německu, Rakousku, Polsku a Maďarsku. ○

Vlaky z Prahy na Moravu zůstanou Českým drahám

Vlaky Českých drah budou i nadále jezdit na linkách Ex2 z Prahy do Žiliny a R18 z Prahy do Luhačovic. To je určitě příznivá zpráva. Národní dopravce byl úspěšný při vyhodnocení nabídky ministerstvem dopravy coby objednatele dálkové železniční dopravy. V případě linek Ex2 a R18 ministerstvo vybíralo na konci listopadu mezi dvěma uchazeči. Národní dopravce nabídl provoz na linkách za nižší celkovou úhradu kompenzace než konkurenční dopravce. Jedná se o kontrakt na 9 let, tj. od jízdního řádu 2019/2020 až do konce platnosti jízdního řádu 2027/2028.

Resort dále otevíral i obálky s nabídkami na provozování státem objednané linky R8 z Brna do Bohumína. Od prosince 2019 bude následujících osm let provozovat vlakové spojení soukromý dopravce. Samotná smlouva vyžaduje postupné zvýšení kvalitativních parametrů, zároveň dochází k navýšení rozsahu dopravy o 19 procent. Dále se uskutečnilo porovnání nabídek na soubor motorových linek R21, R22, R24 a R26.

Zde nejvýhodnější nabídku na období tří let od roku 2019 předložil další soukromník. ČD tedy od JŘ 2020 nevyjedou motorovými rychlíky na linky Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald, Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor, Praha – Rakovník a Praha – Příbram – Písek – České Budějovice. Co se týká regionální dopravy na vyjmenovaných trasách, zde ČD naplní smluvní závazky podle objednávky jednotlivých krajů.

„České dráhy se snaží obhájit maximum stávajících výkonů, ovšem ne za každou cenu. Osobní



doprava musí být totiž dofinancovaná a musíme mít také adekvátní zisk, abychom dokázali průběžně obnovovat vozidlový park a rozvíjet služby pro zákazníky,” okomentoval Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

Jízdní řád 2019, který v těchto dnech vstupuje v platnost, je posledním, kdy je smluvní závazková doprava zajištěna od roku 2009 na základě tzv. desetiletých smluv.

Vláda plán liberalizace osobní dálkové železniční dopravy schválila už v roce 2014. Harmonogram počítá od počátku s tím, že v období let 2020 až 2033 bude postupně docházet k otevření trhu vypisováním nabídkových řízení. Do doby realizace těchto nabídkových řízení pro jednotlivé provozní soubory bude provoz na zbývajících linkách zajišťován na základě přímého zadání.

Regionální doprava bude z velké části zajištěna také již dle nových smluv. „Ve všech krajích probíhají jednání k zajištění dopravní obslužnosti od JŘ 2019/20, aby bylo možno v zákonném termínu do začátku dubna 2019 požádat o přednostní kapacitu dopravní cesty,” uzavřel Štěpán. (hol)

Příběh řady 371: Z Německa až k jižní Moravě

Má nelichotivou přezdívku a letos tato lokomotiva oslavila třicátiny. Donedávna šlo o elektrický stroj z vozidlového parku Českých drah, který měl jako jediný povolení překročit česko-německou hranici. Dnes už ho na výkonech do Drážďan nahrazuje moderní Vectron. Práci však sedmička Bastardů neboli mašin řady 371 v barvách národního dopravce stále zastává na linkách z Prahy na jižní Moravu. A ne špatně.



Josef Holec | Foto: Rostislav Kolmačka, bahnbilder.de, archiv ČD

Spolehlivostí lokomotivy řady 371 příliš nevynikaly, ale ještě loni jezdily v čele vlaků nejvyšší kategorie EuroCity z Prahy do Drážďan a Lipska a obstarávaly dálkový provoz do Německa, než je po letech nahradily moderní lokomotivy řady 193 Siemens Vectron. Původně měli být Bastardi nahrazení škodováčkou „třistaosmdesátkou“. Dnes jsou k vidění na Slovácích expresech mířících z Prahy do Starého Města u Uherského Hradiště, respektive Luhačovic anebo v čele nákladních vlaků pod hlavičkou ČD Cargo.

Kromě horší spolehlivosti byla lokomotivě do vínku dána i koncepční zastaralost. Za tím však nestojí neznalost škodováckých konstruktérů, nýbrž váhavý přístup východních Němců. Konstruktéři totiž přišli s návrhem využít technické řešení unifikovaných lokomotiv dnešních řad 163, 263 a 363, včetně pokrokové pulzní tyristorové regulace, ale Němci ji označili za neodzkoušenou, příliš riskantní s ohledem na spolehlivost a také neúměrně těžkou na únosnost německých tratí. „Řešení této dvousystémové lokomotivy bylo tedy provozní potřebou a šlo o první elektrickou lokomotivu vyrobenou ve Škodovce na tato napětí,“ vzpomíná František Palík, konstruktér tohoto stroje.

Gorila dodala výzbroj

Co tedy stálo za zrodem? Při jízdách vlaků z ČSSR do NDR přes Děčín a Bad Schandau bylo nutné přepřahat kvůli styku dvou rozdílných trakčních soustav z elektrické trakce na motorovou a za hranicemi opět na elektrickou. ČSD sice již měly řadu let ve flotile dvousystémové lokomotivy řady 350, nicméně ty zvládaly stejnosměrnou napájecí soustavu 3 kV a střídavou 25 kV 50 Hz. A Německo jezdilo na „střídavinu“ 15 kV 16 2/3 Hz (dnes 16,7 Hz). Plzeňská Škodovka tedy přišla s návrhem využít v té době ověřenou elektrickou výzbroj 3 kV na lokomotivách řady 350. „Podle kontraktu Deutsche Reichsbahn byl vyroben prototyp a následovala dvacetikusová série. Do ověřené moderní lokomotivní skříně s podvozkem Škoda 2. generace jsme zajistili montáž elektrické výzbroje dohodnuté v technických podmínkách,“ zmínil Palík. DR dostaly stroje řad 230.001 - 020, ČSD pak 372.001 - 015.

První dva prototypy opustily škodovácké brány v roce 1988 - ES 499.2001 (záhy přeznačený na 372.001) pro ČSD a 230.001 pro DR. A jen mimochodem, změna značení se dotkla i lokomotiv pro německý trh - po sjednocení DB a DR jim byla určena řada 180.

Ověření na hranicích

„Prototypová lokomotiva 230.001 byla dodána do Drážďan, kde byla uvedena do provozu a vykonána dílenská zkouška, při níž se zjišťovala demontáž a montáž. Když se provádělo vyvazování lokomotivní skříně, přišlo se osazenstvo depa podívat a bylo pro ně překvapením, že vše proběhlo do jedné hodiny, oproti německým mašinám, které měly složité řešení pohon dvojkolí,“ vzpomíná na začátky inženýr Palík. Po dílenské zkoušce byla lokomotiva uvedena do provozu a specialisté z Výzkumného ústavu v Dessau zahájili prototypové zkoušky. Největší pozornost byla věnována polopantografovému sběrači proudu nového typu. Ostat-



Tradičním koloritem Bastardů bylo údolí řeky Labe a pískovcové skály Českosaského Švýcarska.

ní proběhlo v pořádku a po absolvování TBZ v roce 1988/89 byl zahájen ověřovací provoz na trase Drážďany - Bad Schandau - Děčín. Protože stejnosměrná část 3 kV byla známá z lokomotiv řady 350, nevyskytly se problémy. Lokomotivní transformátor a některé přístroje byly dodány z NDR a rovněž byly, podle slov Františka Palíka, spolehlivé.

Problémy ale dělaly vibrace od kompresoru, kvůli nimž praskala skla čelních oken, nebo se dokonce kompresor utrhł od závěsů. Nespolehlivý byl i střídač čerpadla transformátoru. Navíc lokomotiva díky odporové regulaci postrádala jakoukoli formu automatizace řízení. „V provozu jsme ještě řešili problém nespolehlivosti hlavních vypínačů střídavého systému, v posledních letech jsou však nahrazovány novým typem vakuového vypínače,“ doplnili

pražští strojvedoucí s tím, že občas dojde k přeskokům na trakčních motorech kvůli nevhodnému řešení trakčního obvodu anebo poruchám jednotlivých komponent elektrické výzbroje. Mechanická část Bastardů byla převzata z již provozně ověřené unifikované řady 363.

Knedlík zůstal v Drážďanech

Němci stroj deponovali v drážďanském Friedrichstađu, kde se pro něj rychle ujala přezdívkou Knödelpresse. Lokomotiv byl na přelomu osmdesátých a devadesátých let nedostatek, a tak se v Plzni přistoupilo v roce 1990 k sériové výrobě a od jízdního řádu 1991/1992 začali Bastardi pravidelně zabezpečovat mezinárodní spojení. Tehdy zajížděli až do Berlína. Později byli nasazováni do provozu na relaci Berlín - Rzepin, která má napájecí soustavu 3kV ss.



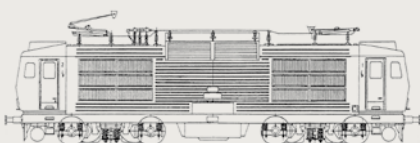
Tehdy čerstvě přelakovaná lokomotiva 371.015 na drážďanském hlavním nádraží



Německá řada 180 v ještě v původním nátěru DR

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE:

Výrobce:	ŠKODA Plzeň
Označení:	372 a 371 (dříve ES 499.2)
Roky výroby:	1988–1991
Trakční systém:	3 kV ss; 15 kV–16,7 Hz
Délka přes nárazníky:	16 800 mm
Šířka:	2 990 mm
Výška se staženými sběrači:	4 627 mm
Rozvor podvozku:	3 200 mm
Vzdálenost otočných čepů:	8 300 mm
Minimální poloměr oblouku:	120 m
Uspořádání pojezdu:	Bo'Bo'
Hmotnost:	84 t
Rozchod:	1 435 mm
Trvalá tažná síla ř. 372/371:	147/102 kN
Max. tažná síla ř. 372/371:	243/205 kN
Trvalý výkon:	3 080 kW
Max. rychlost ř. 372/371:	120/160 km/h



Bastard v národních barvách

sy ještě nedávno vozily kontejnerové vlaky do českých terminálů v Uhříněvsi či Mělníce.

Komfort pro strojvedoucího

Aby se Bastardi nestali jen tahouny nákladních souprav, byl jim upraven trakční převod a díky tomu dosáhli kýžené rychlosti 160 km/h. S tím přišlo i přeznačení na řadu 371. Postupně byly od roku 1994 až do roku 2000 zrychleny lokomotivy 371.001, 002, 015, 003, 004 a 005 a nasazovány výhradně na vlaky z Prahy do Drážďan. Zbývajících devět lokomotiv zůstalo v původním provedení, což znamenalo jejich převedení k nákladní dopravě u ČD Cargo a dislokaci ve SOKV Ústí nad Labem, kde jsou dodnes (372.006 – 014). Zrychlené kolegyně určené pro osobní dopravu jsou doma v pražských Vršovicích (OCP Střed).

Pomineme-li změnu převodu, odbyli si Bastardi v rámci modernizací změnu čelních skel, podélných tlumičů, vlakového zabezpečovače a elektronických rychloměrů či systém TBO pro blokaci dveří. V dílnách DB navíc v roce 2004 dostali digitální radiostanice GSM-R. Při vyvazovacích opravách nechává národní dopravce dosazovat i klimatizace. „Zbývá doplnit dvě poslední lokomotivy. Uděláme je začátkem příštího roku,“ upřesnil Petr Sporer z oddělení údržby hnacích ŽKV ČD.

Návrat Gottlieba do rodné hroudy

Zajímavý osud však potkal stroj 371.201, jenž původně sloužil v Německu a do Čech se dostal coby náhrada. Ale popořadě. V roce 2001 se lokomotiva 372.006 stala účastnicí mimořádné události v Drážďanech a byla zralá na odpis. DB v rámci kompenzace nabídly svou lokomotivu 180.001, u nás přeznačenou právě na 371.201. České dráhy ji po drobných úpravách zařadily do provozu v původním německém zbarvení jen doplněným logy nového vlastníka. Zajímavostí zůstává, že poškozená 372.006 byla nakonec opravena a dodnes je provozována u ČD Cargo. Časem byla původně lokomotiva 371.201 přebarvena do korporátních barev ČD, pojmenování Gottlieb, které ctí její původ a je vyvedeno na čele, jí však zůstalo.

Pro Němce však představovalo udržování morálně zastaralé a atypické lokomotivy v provozu ekonomickou zátěž, a tak byl budoucí osud Bastardů v Německu zpečetěn. Několik jich bylo posláno na sešrotování, jiné byly prodány zpět do Čech do rukou soukromého nákladního dopravce a stroj 180.014 si převzalo muzeum ve Výmaru. Čeští zástupci jsou stále v plné síle a zajišťují vozbu z Prahy do Nového Města u Uh. Hradiště a Luhačovic. Udržují si i jediný výkon do Německa - Vánoční kometa do Drážďan. A jak jsou na tom mašiny řady 380? Loni získaly po devíti letech od svého slavnostního představení poslední potřebné schválení, které jim konečně umožnilo jezdit bez omezení do Německa. Na lince z metropole do Berlína, Hamburku je nicméně předběhly pronajaté Vectrony. Naopak Bastardi zůstanou chlubou Slováckých expresů - tedy do té doby, než přijde avizovaná změna napájecí soustavy v úseku Nedakonice - Přerov. Poté se bude řešit jejich další osud. ○

Z Budapešti do Mukačeva po normálním rozchodu

Zástupci maďarských a ukrajinských železnic nedávno představili svou vizi přímého vlakového spojení do Mukačeva po normálním rozchodu. Byť se veřejnost stavěla k plánům poněkud skepticky, a ještě na začátku prosince vše nasvědčovalo tomu, že se realizace zpozdí, nakonec 9. prosince IC s přímým vozem do Mukačeva skutečně vyjel. Mezi pohraniční přechodovou stanicí Záhony a Mukačevem kolej normálního rozchodu existovala už nyní, bylo však potřeba postavit 300 metrů dlouhou trať od seřadovacího nádraží blíže k mukačevskému nádraží.



Garbriel Korcsmáros | Foto: Csaba Csépe

V maďarských médiích se před časem začala zmiňovat možnost přímého vlakového spojení mezi maďarskou metropolí a podkarpatským Mukačevem, a to po standardním rozchodu, tedy bez výměny podvozků v Čopu. Vedle širokorozchodných kolejí totiž vede ze stanice Záhony na maďarské straně i kolej normálního rozchodu až do stanice Mukačevo. Tamní železniční trať normálního rozchodu (1 435 mm) byla hotova v roce 1872 a vede až do stanice Mukačevo. Tehdy však nesla název Munkács, pocházející z maďarštiny, jako součást železniční sítě Rakousko-Uherska. Stávající trať vede z velké části podél maďarsko-ukrajinské hranice a je součástí spojnice mezi bývalým Československem, SSSR a Rumunskem.

Dosud mezi Budapeští a Ukrajinou existoval pouze jeden pár přímých vlaků – jednalo se



o jediný lůžkový vůz ukrajinských železnic mezi Lvovem a maďarským hlavním městem. Tento noční vlak ale nebyl příliš atraktivním spojením, neboť se ve stanici Čop musely vždy vyměnit podvozky železničního vozu, což zabere dvě až tři hodiny. Kvůli tomu se jízdní doba přímého spoje pochopitelně značně prodlouží a pro cestující už není tolik lákavý.

V úvahu tak připadalo prodloužení již existujícího vlaku InterCity Latorca, nyní jezdícího mezi Budapeští a Čopem. Dnešní spoj IC Latorca z Budapešti do pohraničního Čopu dorazí za pět hodin a sedmáct minut, podle odhadů tak můžeme počítat s jízdní dobou ko-

lem sedmi hodin v jednom směru na celém úseku Budapešť – Mukačevo. To by znamenalo zkrácení jízdní doby alespoň o jeden a půl hodiny, oproti aktuálnímu nočnímu spojení s nezbytnou výměnou podvozků.

Hledá se vhodná lokomotiva

Muselo se vyřešit několik provozně-technických věcí: například jaký typ hnacího vozidla dopravce na vlak nasadí. Ukrajinská železnice (UŽ) totiž nedisponuje vhodnou diesellovou lokomotivou, která by mohla být spojena s maďarskými vozy IC. Nabízela se tak možnost, aby vše „odjezdil“ maďarský dířč řady 418 (Csörgő), s maďarským strojvůdcem doprovázeným ukrajinským kolegou.

Letos 14. listopadu se také uskutečnila zkušební jízda maďarské soupravy ze stanice Záhony až do ukrajinského Mukačeva. Souprava byla složená z hnacího vozidla řady 418 a jednoho vozu Bpee (RIC). Zkušební vlak urazil 42 kilometrů dlouhou trať za 70 minut.

První vlak, který vyjel na trasu Budapešť–Mukačevo bez nutnosti výměny podvozků v Čopu, byl 9. prosince, tedy se změnou jízdního řádu, vlak IC 34 Latorca, který odjížděl ze západního nádraží v Budapešti (Nyugati pályaudvar) v 7:23 a do ukrajinského Mukačeva dorazil v 15:20 místního času. Na zpáteční cestu se vlak vydal následující den ve 12:30 z Mukačeva (místní čas) a do Budapešti IC 33 Latorca dojel v 18:37. Do Mukačeva přejíždí zatím diesellová lokomotiva řady 418 a jeden vůz 2. třídy kategorie IC (Bpee). V mezinárodní přepravě vlak personálně obsazují strojvedoucí i průvodčí jak maďarští, tak i ukrajinští železničáři ovládající maďarštinu. ○

Nádraží v Nizozemsku nabízí pohodlné parkování kol

V království jízdních kol – v Nizozemsku – se v řadě železničních stanic rozšiřují bezobslužná parkoviště tohoto oblíbeného dopravního prostředku. Divize Siemens Building Technologies, která spolupracuje s provozovatelem železničních stanic v Nizozemsku – společností NS Stations, letos optimalizovala parking pro jízdní kola na celkem sedmačtyřiceti nizozemských nádražích. Právě tam zavádí uživatelsky přívětivý a bezpečný samoobslužný parkovací systém.

Láska Nizozemců k jízdě na kole je pověstná. V Evropě zřejmě neexistuje země, kde by se na silnicích pohybovalo tolik jízdních kol jako právě v zemi tulipánů. Lidé bicykly hojně využívají k dopravě po městech nebo výletům i jako prostředek k přepravě na nádraží, odkud dále pokračují vlaky do škol, zaměstnání nebo za zábavou. Podle údajů nizozemské společnosti NS Stations jezdí v Holandsku na kole na nádraží denně tisíce lidí. Národní železniční společnost se proto rozhodla reagovat

na rostoucí poptávku po bezpečných a přístupných parkovištích pro jízdní kola a začala modernizovat všechna nádraží ve své správě, přičemž realizaci tohoto projektu svěřila společnosti Siemens.

Testy na výbornou

Nová bezobslužná parkoviště pro cyklisty, která mají úspěšně za sebou fázi testování, slouží nejen k parkování privátních jízdních kol, ale využívat je



mohou i půjčovny kol. Kromě modernizace a vybavení parkovacích stanic je společnost Siemens pověřena po dobu osmi let sedm dní v týdnu a dvacet čtyři hodin denně zajištěním monitoringu, který běžně poskytne informace o aktuální obsazenosti parkoviště a potřebě pravidelné údržby. Firma také pokračuje ve spolupráci s NS Stations na společném vývoji vstupních systémů pro parkoviště jízdních kol s obsluhou, kde se využívá technologie radiofrekvenční identifikace. Nové řešení nabízí cyklistům otevřený a průhledný vstup na parkoviště prosklenými branami a možnost pohodlně a rychle zaparkovat své kolo. Parkování je na železničních stanicích prvních 24 hodin zdarma a na bezpečnost dohlíží chytrý kamerový systém. Nové parkovací řešení bylo loni pilotně testováno na nádražích v nizozemských městech Bilthoven a Heerenveen a zbývajících pětadvaceti samoobslužných parkovišť bylo zprovozněno během letošního roku.

(Zdroj: Siemens)

(mah)

Pro objednávky do 15. 1. 2019 doprava na výdejní místa
Zásilkovna.cz a Uloženko.cz ZDARMA

Zásilkovna

Uloženko

Malý atlas lokomotiv 2019

J. Bittner, J. Křenek, B. Skála, M. Šrámek

Malý atlas lokomotiv 2019 navazuje na předchozí vydání z let 2000 až 2017, v knize jsou shrnuty základní charakteristiky a parametry kolejových vozidel, která jsou v pravidelném nebo muzejním provozu v České republice a na Slovensku. V aktuálním vydání jsou doplněny nové vozidlové řady, vozidla již pravidelně neprovozovaná jsou vynechána nebo přesunuta mezi vozidla muzejní.

Novými lokomotivními řadami jsou především nově dodaná a modernizovaná vozidla – řady 199, 660.8 / 661.8, 813.1 a 816, MTW 100 a v zahraničí registrovaná vozidla, u nichž byl povolen provoz či se jejich provoz brzy očekává. Řady muzejních vozidel naopak rozšířily stroje řad 431.0, Fabia a 525.1.

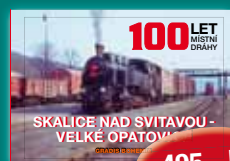
Vázaná publikace, formát B6, 448 plnobarevných stran.



ušetříte
240,- Kč
 komplet
580,- Kč



KOMPLET 2019: České a slovenské lokomotivy doma i ve světě



495,- Kč

100 let místní dráhy Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice

V publikaci je zmapována 100letá historie místní dráhy Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice.
 formát 230 x 165 mm, pevná vazba, 192 plnobarevných stran



940,- Kč

Fenomén ČME 3

plnobarevná monografie, formát A4, pevná vazba, cca 400 fotografií, řada map i tabulek s technickými a statistickými údaji



1440,- Kč

Stroje na stavbách

Publikace pojednává o historii stavebních strojů 19. století a první poloviny 20. století.
 formát A4, pevná vazba, dvě knihy v pevném boxu, 896 stran (tabulková část 232 stran)



690,- Kč

Parní lokomotivy řady 97/310.0

monografie parních lokomotiv, formát A4, pevná vazba, 200 stran, cca 400 fotografií



735,- Kč

Pielstici

motorové lokomotivy řady 735 (ex T 466.0)

publikace z ediční řady fotografických knih, celostránkové fotografie, texty v trojazyčném provedení (ČJ, AJ, NJ), formát A4, pevná vazba, 152 plnobarevných stran

Při objednávce nového Malého atlasu lokomotiv 2019 zvýhodněné komplety za mimořádné ceny:



680,- Kč

Ušetříte 295,- Kč



980,- Kč

Ušetříte 440,- Kč



1080,- Kč

Ušetříte 840,- Kč



780,- Kč

Ušetříte 390,- Kč



780,- Kč

Ušetříte 435,- Kč

Zvýhodněné komplety a slevy pouze na www.gradis.cz!

Starší vydání atlasů

se slevou
50 %



170,- Kč



170,- Kč



170,- Kč



190,- Kč



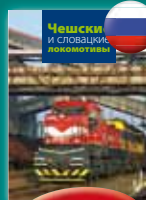
190,- Kč



245,- Kč



245,- Kč



245,- Kč



Objednávky přijímá:

Gradis Bohemia, s.r.o., Drnovská 41, 161 00 Praha 6

e-mail: obchod@gradis.cz

Ceny včetně DPH. Tiskové chyby vyhrazeny. Uvedené zvýhodněné ceny a slevy jsou platné do 15. 1. 2019 nebo do vyprodání zásob.

objednávky online
www.gradis.cz



Zdroj: Channel 5, BBC Two, CNC

Od extrémních megavlaků až po důstojnou historickou sérii

Někomu vyhovuje britský styl zpracování, jiným zase americká snaha vzbudit co největší úžas. Pro železniční nadšence je však nejdůležitější fakt, že vznikají stále nové a nové dokumenty, při jejichž sledování se můžete během několika málo vteřin přenést do exotických míst planety, pro inspiraci jen kousek za naše hranice nebo zavítat na poznávací výlet do historie. Přinášíme recenzi vybraných dokumentů od Pavla Freje, které se v posledních letech urodily, a dostalo se jim českého dabingu.

Extrémní železnice s Chrisem Tarrantem

Velká Británie 2012–2017, 18 x 45 minut

Zpočátku to vypadá, že je něco špatně. Anglický gentleman v pozeňnaném věku jezdí se štábem po světě do exotických, zapadlých a extrémně chladných i tropických končin, aby vám zprostředkoval zážitek z jízdy tamním vlakem. Potměšile se tvářícímu Chrisi Tarrantovi mnohdy pomáháte očima nasoukat se do vlaku, a když slézá z lokomotivy, raději ty oči zavíráte. Stejně tak jeho lehce naviňní komentáře zpočátku vzbuzují spíše rozpaky. Jako by Tarrant jel naposledy vlakem v rodné Británii při studiích už hodně, hodně dávno. Proč produkce oslovila zrovna osobnost, která se proslavila originálními hláškami



mi při moderování pořadu „Chcete být milionářem?“ na konci 90. let? Že by se pro šikovného moderátora hledalo nové uplatnění?

Ale jak nabírá zkušenosti s projetými kilometry, na lehce sarkastického „dědka“ Chrisa Tarranta si zvyknete, a možná vás i začne

bavit. Z velké části za to může jeho silný produkční tým, který vybírá velmi zajímavé lokality a skutečné železniční perly napříč všemi kontinenty. Projedete se vlakem z Ázerbájdžánu do Gruzie, po Skandinávii, Patagonii, napříč Aljaškou, dostanete se i na zamrzlou Sibiř nebo do vzdálené Bolívie a vyzkoušíte si také jízdu divokou konžskou džunglí. A přitom budete zásobeni hromadou zajímavých informací a hlavně autentických a mnohdy krásných záběrů. S Tarrantem budete chvílemi trpět možná víc, než by bylo zdrávo, ale tu osmnáctidílnou (!) jízdu si nakonec užijete. A mimochodem – soutěž „Chcete být milionářem?“ patří k nejúspěšnějším počínům v televizní historii a Chris Tarrant získal za své moderování v rodné Británii několik prestižních cen.

Hodnocení csfd.cz: 82%

Bombajská železnice

Velká Británie 2015, 4 x 59 min

Tentokrát máme moderátory rovnou tři. Rozumně vypadajícího „inženýra“ doplňuje fešák v nejlepších letech a atraktivní britsko-indická herečka Anita Rani. Po dlouhém rozumování před monumentální budovou Nádraží Čhatrapatiho Šivádžihose v Bombaji si konečně tohle trio rozdělí práci a vydává se do akce. Cestují vlaky, pohybují se podél trati, asistují při opravách kolejí, podívají se do zázemí obří železniční stanice a setkávají se přitom se zástupci nejrůznějších profesí od dispečera a strojvedoucího po všemožné ředitele, aby je vyzpovídali. Na tom by nebylo nic zvláštního, pokud by provoz bombajské železnice nebyl zbytečně dramatinizován a účinkující příliš netlačeni předem vypočítaným směrem. To je totiž na škodu.



Téma fungujících, exoticky vyhlížejících, přeplněných a nebezpečných indických železnic a jejich vlaků je z diváckého pohledu téměř sázka na jistotu. A trochu vyumělkovaná stylizovanost a dramatinizace jsou tady zbytečné. Stačí prostá fakta. „Denně umře na železnicích v Bombaji tak 5 až 6 lidí,“ říká celkem klidně ředitel bezpečnosti a dodává: „Ale vyvěsili jsme na řadu míst varující plakáty a myslím, že až přijedete příště, tohle číslo nebude sice nulové, ale určitě o něco menší...“

Když redaktorka Anita Rani stojí na lávce pro pěší a vidí pod sebou přebíhat přes koleje stovky Indů, vyděšeně se ptá „A proč to ty lidi dělají?“ Ředitel se na ní pátravě podívá a moudře praví: „Myslím, že si chtějí zkrátit cestu.“ Když se pak o pár minut později na nádraží Anita snaží zastavit mladíky naskakující za jízdy do přeplněného vlaku, vyděsí kromě cestujících svými výkřiky a nevyzpytatelnými pohyby konečně i samotného ředitele bezpečnosti. Dnes evidentně hrozí, že bude obětí sedm a bude mezi nimi i občan britsko-indické národnosti. Takže závěrem: celkově to není tak špatné, téma luxusní, potenciál velký, ale zpracování mohlo být o třídu lepší.

Hodnocení csfd.cz: 82 %

Kronika britské železnice

Velká Británie 2017, 3 x 44 min

Třídílný příběh o budování britské železnice, kterým nás provede náš „starý“ známý Chris Tarrant a přenesení ze zelených polí minulosti do průmyslového světa budoucnosti. Od zrodu parní lokomotivy přes období vrcholného významu železnice až po nedávnou minulost, kdy si vlaky opět musely vydobýt své místo. Tenkrát koloval mezi britskou veřejností docela úderný vtíp: „Co je žluté a bílé a jede rychlostí 16 km/h? Sendvič britských drah.“ Unikátní dobové záběry jsou proloženy ukázkami současných muzejních strojů, expozic a důležitých míst nejen ostrovní železniční historie. Nezdolný Tarrant si přitom zkusí řídit parní lokomotivu, přikládat do kotle nebo čistit dýmnici. A závěrečné poselství tohoto celkově důstojného a zajímavého dokumentu? „Britské dráhy dnes vozí více pasažérů než kdy dřív. A v době, kdy bude našim železnicím přesně dvě stě let, by se toto číslo mělo ještě zdvojnásobit. A to je něco úžasného...“

Hodnocení imdb.com: 77 %



Megavlaky

Austrálie 2017, 6 x 50 min

„Jsou velké, jsou silné, jsou sofistikované a převážejí věci, které nic jiného nepřeveze. Jsou to megavlaky. Všude vozí vlaky s více lokomotivami všechno možné. Kilometry a kilometry nákladu. Když někdo řekne, že je něco nemožné přepravit, že je nemožné to někam dostat, a když všechno musí perfektně běžet, přebírají práci megavlaky.“ Už úvodní infantilní komentář napovídá, že i z celkem běžných věcí nebo přepravovaných komodit se tvůrci seriálu snaží vymáčkout „mega“ maximum a přitom se drží „amerického spotřebního modelu“. Divák dostává čtyřikrát dopředu informaci o tom, co ještě uvidí, a následně je mu pětkrát zopakováno, co už viděl, a že to fakt bylo „mega“. V té časové smyčce se pak občas přestane orientovat a někdy zase máte pocit dějà vu. A co je vlastně tak mega na mlékařském nebo třtinovém vlaku? Aha: „Musíme zajistit, abychom z mléka ve vlaku na konci cesty neměli máslo.“ Tohle „mega“ australské zpracování si klidně nechte ujít a nespěte s jinou dokumentární sérií s podobným názvem. Byla by to škoda.

Hodnocení csfd.cz: není v databázi



Regionální tramvají až na konečnou koňky

Některé oblasti Solné komory (Salzkammergut) v Horních Rakousích jsou turisticky méně navštěvované než jiné výletní destinace u našich jižních sousedů. Právě proto ale výlet sem stojí opravdu za to. A ocení jej nejen nadšení pěší turisté nebo cyklisté, ale také fanoušci všech kolejových nebo lanových drah. Vydejme se po stopách první koněspřežné dráhy na evropském kontinentu do Gmundenu a jeho okolí, odkud se dopravovala kdysi koňkou sůl přes Linec až do Českých Budějovic.

Martin Harák | Foto: autor

Opravdovým milníkem v drážní dopravě se v Gmundenu stalo letošní 1. září, kdy byly propojeny dva do té doby nezávislé kolejové systémy. Po více než sto letech se spojila tramvajová trať, mimochodem do té doby patrně nejkratší systém na celém světě s délkou 2,3 kilometru, s příměstskou lokální železnicí Gmunden – Vorchdorf. Obě dráhy spadající pod řízení společnosti Stern & Hafferl jsou provozovány na rozchodu jeden metr, a tak propojení nečinilo větší problémy. Větším oříškem se stala náročná sanace mostu přes tamní Traunské jezero (Traunsee) a zpevnění historických domů na předmostí, kudy tramvaj projíždí. To se ale během dvou let intenzivních prací podařilo, a tak se dnes mohou dopravovat nejen místní, ale i nadšení turisté „napřímo“ a nemusí chodit pěšky více než kilometr a půl mezi oběma bývalými konečnými. Tuto atrakci jsem si opravdu nemohl nechat ujít, protože si dobře vzpomínám, jak se v dobách minulých někdy horko těžko stíhal přípoj té „druhé“ dráhy za mostem. Zvláště pěšky.

Z Vídně do Gmundenu s přestupem

Do Gmundenu je nejjednodušší cesta railjetem Rakouských spolkových drah (ÖBB), který jezdí v pravidelných intervalech mezi Vídní, Lincem a Salcburkem. Jen pozor, je nutné si pečlivě vybrat spoj, který zastavuje v nácestné stanici Attnang-Puchheim, většina ostatních railjetů toto nádraží jen projíždí. Na poměrně velkém nádraží je po výstupu nutné se zorientovat a vyhledat vlakový přípoj, který míří směrem na Bad Ischl a Obertraun-Dachsteinhöhlen. A protože někdy na stejném nástupišti (podobně jako v Praze či Brně) stojí za sebou dva vlaky, vyplatí se opravdu pozorně přečíst na boku soupravy, kam doopravdy míří.



Jen málokde projíždí tramvaje historickými domy. Podobnou atrakci máme ale i v Praze nedaleko Karlova mostu.

Od letoška jezdí na trati do Solné komory nízkopodlažní jednotky Siemens CityJet, které vystřídaly původní soupravy v čele s elektrickými lokomotivami řady 1144. Pokrok nelze zastavit, nicméně u článkových jednotek zarazí hned dvě věci – poměrně nepohodlné sedačky umístěné blízko sebe a pouhé dvě toalety na celý vlak. Naštěstí jedu jen necelých dvacet minut, tak se dá jízda vydržet. Pomalu se blíží stanice Gmunden a já se nestačím divit. Ještě před pár lety to bylo takové obyčejné „maloměstské“ nádražíčko, z něhož se dnes stal moderní přestupní terminál, kde se dá bezbariérově přestoupit z vlaku na příměstskou tramvaj. Ta se stane zlatým hřebem celého mého programu.

Město i region s vlakovou tramvají

Lázeňský region Solná komora, který se rozkládá v rakouských spolkových zemích Salcbursko, Štýrsko a Horní Rakousy, je plný krásných hor v čele s třítisícovkou Dachstein, ale také jezer. Samotné město Gmunden se z větší části rozkládá podél břehu rozlehlého jezera Traunsee. Historicky hrálo město roli správního střediska Solné komory, což byl jeden z důvodů, proč tam byla prodloužena „budějovicko-linecká“ koňská železnice v roce 1836. Ostatně tento historický fakt připomíná řada cedulí po celém městě, které návštěvníky informují, že právě tudy vedla první koněspřežná dráha na kontinentu. Město Gmunden proslulo sice výrobou jedinečné keramiky, což připomíná i oficiální logo, jeho pri-



der Rail Valencia Tramlink V3, které míří buď na okraj města do Engelhofu, nebo každou půlhodinu pokračují po bývalé místní železnici dál až do Vorchdorfu. Dnes se po ní prohání nové článkové tramvaje a několik původních tramvajových vozidel bylo zachováno pro nostalgické a výletní jízdy. Na tramvaje lze nahlédnout okny v původní vozovně poblíž zastávky Gmunden, Keramik (Strassenbahn), odkud tramvajová dráha prudce klesá dolů do města k jezeru spádem až sto promile (!). Pokud mohu doporučit, tak cestu od nádraží do města je dobré uskutečnit pěšky, zpět se dá vyjet zhruba za dvě eura moderní „vlakotramvají“.



Malebné uličky historického centra Gmundenu musí okouzlit snad každého.

← Vodní zámek Seeschloss v pozadí s nezaměnitelnými alpskými štíty



Radnice se zvonkohrou

Když už budete v Gmundenu, byla by škoda vynechat alespoň krátkou prohlídku města samotného. Tak jako obvykle v Rakousku je vše čisté, úhledné a opravené. Zastavení si zaslouží nejen Radniční náměstí v čele s mohutnou budovou radnice, kde se ozývá v pravidelných intervalech zvonkohra z keramických zvonků různých velikostí, ale také vodní zámek Seeschloss, který je od centra vzdálený asi jeden kilometr. A kdo rád jezdí lanovkou a kochá se výhledy do okolí, mimochodem zcela fascinujícími, pro toho je k dispozici visutá dráha na vrch Grünbergalm v nadmořské výšce 984 metrů. K dolní stanici lanovky je to nejbližší od tramvajové zastávky Gmunden, Seebahnhof, kde se nacházelo mimochodem původní nádraží lokální dráhy Gmunden – Vorchdorf.

A po projíždce lanovkou se hodí si udělat výlet tramvají do Vorchdorfu a s přestupem na další lokálku také třeba až Lambachu. Moderní tramvajová jednotka odjíždí na meziměstskou trať z Gmundenu každou půlhodinu. Nejprve se od jezera vyšplhá do Engelhofu, kde končí městské spoje u bývalé nádražní budovy společnosti ÖBB. Rakouský dopravce tam z Lambachu provozoval osobní dopravu na standardním rozchodu až do roku 1988, nákladní vlaky přestaly jezdit až v roce 2014. Poté se „vlakotramvaj“ prakticky ve stopě původní koňské železnice vydá zvlněnou malebnou vesnickou krajinou s řadou zastávek na znamení až do jedenáct kilometrů vzdáleného Vorchdorfu.

ŠOTOINFO

Trat' 160 Vorchdorferbahn

- zahájení provozu 13. 9. 1903
- rozchod 1 435 mm
- trakční napětí 750 V
- provozní délka 14,6 km
- max. rychlost 50 km/h
- zastávka a stanic 13

Trat' 161 Traunseetram

- zahájení provozu 13. 8. 1894 (tramvaj), 21. 3. 1912 (lokální dráha)
- rozchod 1 000 mm
- trakční napětí 600 V (úsek Gmunden Bahnhof – Engelhof) a 750 V (úsek Engelhof – Vorchdorf)
- provozní délka 14,9 km
- max. rychlost 60 km/h
- zastávka a stanic 18

Ráj pro fanoušky kolejové techniky

Po příjezdu do konečné stanice Vorchdorf-Eggenberg se každý nadšenec do kolejové techniky musí rozveselit. Vedle modernizovaných dílen a vozovny, nebo chcete-li depa, je volně přístupný „ranžír“ plný historických či starších vozidel sousední lokální dráhy standardního rozchodu Lambach – Vorchdorf-Eggenberg neboli „Vorchdorferbahn“. Ta funguje nepřetržitě od roku 1903 jako přípojná elektrická dráha k vlakům Západní dráhy (Westbahn), tedy spojnici Vídně se Salcburkem. Na dráze jezdí sólo starší elektrické motorové vozy nebo elektrické jednotky. Celkově jde o provoz se slabší frekvencí. Elektrické „vlakotramvaje“ jezdí většinou po hodině, o víkendech je interval prodloužen na dvojnásobek. I přesto provozovatel, společnost Stern & Hafferl, pořádá i na této lokální dráze oblíbené tematické jízdy s názvem Dráhou na pivo, což samo o sobě zní velmi sympaticky. Možná leckomu naskočí název známého rakouského piva Eggenberg, které se právě vaří nedaleko konečné obou místních kolejových drah.

Lokálkou Vorchdorferbahn se lze pohodlně dostat po trati bývalé koňky až do Lambachu, kde je přestup na regionální spoje na Linec, odkud už jezdí přímé vlaky na Prahu i do Vídně. ○

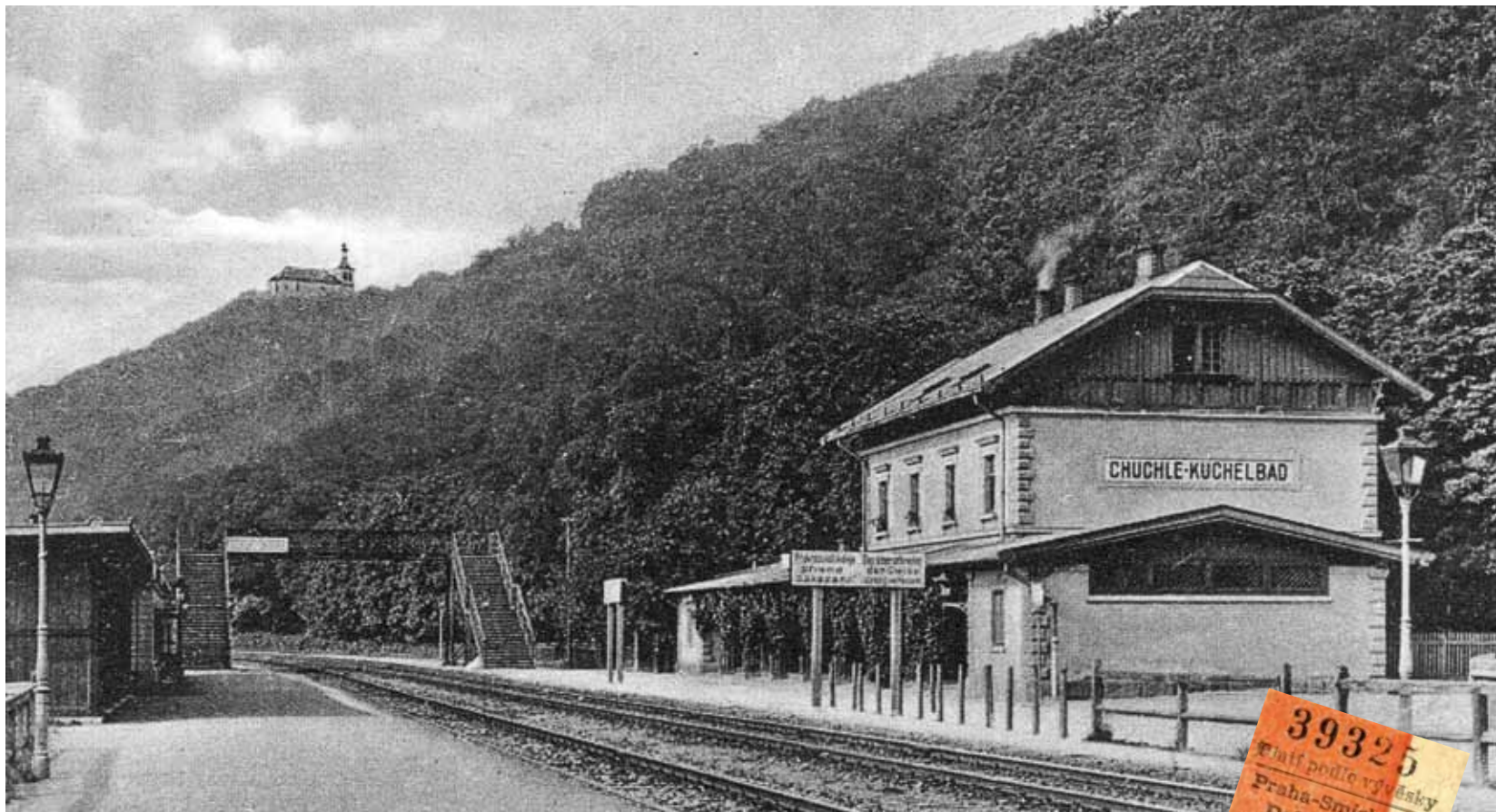


Opravdovým rájem pro všechny železniční nadšence je přestupní stanice Vorchdorf.



Jedna z řady výhyben na městském úseku v Gmundenu

mární role je ale od konce 19. století v klimatickém a solném lázeňství. Je to poklidné městečko, kde se lázeňští hosté a návštěvníci mohou cítit velmi příjemně. Ale zpět ke kolejím. Z vlakového nádraží vyjíždí v pravidelných intervalech článkové moderní regionální tramvaje typu Sta-



První chuchelská železniční zastávka na černobílé pohlednici je asi z roku 1910. V té době byla Chuchle lázeňskou obcí a stavěly tu i rychlíky. Na nádražní budově je i nápis CHUCHLE-KUCHELBAD. Později se zastávka posunula blíže k dostihovému závodišti.



Málo známá minulost trati ze Smíchova na Smíchov

Skutečnost, že na 110 kilometrech této trati je zlíčovský kostelík společně se železničními vozidly druhou nejfotografovanější svatyní v Česku (první je chrám na brněnském Petrově), je notoricky známá. Proslulé je i místo, odkud vznikají snímky vlaků s hradem Karlštejnem, či prostranství, odkud podnikoví fotografové závodu Škoda zvětčovali nové lokomotivy u Bukovce. My se však zaměříme na málo známé a téměř nepublikované historické zajímavosti na železnici vedoucí z Prahy do Plzně.

Jan Dvořák | Foto: sbírka autora

Začínáme na pražském Smíchově, kdysi samostatném městě. Vznikat začalo v roce 1386 rozparcelováním polí, kde se začala stavět první obydlí, kam se stěhovali poddaní z různých částí Prahy. Postupně tak vyrostla osada, jejíž jméno pochází od smíchání obyvatelstva. Historicky je Smíchov doložen ve dvorských deskách z roku 1406. Od té doby se obec rozrůstala, vzkvétala stavebně, zemědělsky i řemeslnicky, i když byla období, kdy Smíchov poznamenala řada válečných útrap. Rozmach Smíchova se dovršil ve druhé polovině

19. století při slavnostním zahájení železniční dopravy do Plzně společností České západní dráhy (Böhmische West-bahn, zkratka BWB) dne 14. 7. 1862. Slavnostní vlak toho dne měl z Plzně do Smíchova 24 vozů a dvě lokomotivy. Nejsevernější budova tehdejšího smíchovského nádraží byla proti hostinci U města Plzně.

Pozapomenutá Malá Chuchle

Trať České západní dráhy byla vedena ze Smíchova prakticky po rovině podél Vltavy a Berounky až do Berouna a mírným stoupáním podél Litavky do Zdic, což byl pomyslný střed dráhy mezi Smíchovem a Plzní. Pět kilometrů

za Smíchovem bylo tehdy nejnavštěvovanější místo na trati, dnes téměř zapomenuté – Malá Chuchle. Osada je připomínána už k roku 1132, kdy zde existoval biskupský dvorec. Když v roce 1922 byla tak jako Smíchov připojena k Praze, žilo zde sotva 600 obyvatel. Populární se tato obec stala díky lázním, které získaly oblibu už v 18. století. Ve stráni tu vyvěrá železitý pramen, který byl využit v lázních a sveden Čertovou stranou ke kostelíku. Barokní lázeňské budovy jsou dodnes zachovány. Ještě v 19. století byly výletním místem nejen Pražanů – díky lázním zde byla postavena i železniční zastávka, pak byly přestavěny pro školské potřeby a lázně zanikly. Důvodem byly malé léčebné účinky železité vody, od níž se slibovalo více.

V nadmořské výšce 262 metrů leží Zdice. V polovině dráhy mezi Smíchovem a Plzní tu bylo zřízeno v roce 1928 velké lokomotivní depo, čímž se ze Zdic stalo město železničářů. Depo se proslavilo parním a motorovým provozem, kdy zde v různých časových obdobích vládly parní lokomotivy řady 555.3 na mazut a motorové vozy M 262.o, jež byly známy svou

rychlíkovou službou z Prahy na Šumavu. Mnozí z čtenářů si jistě vybaví zdické stroje s velkou plechovou modrou cedulí se žlutým nápisem LOKOMOTIVNÍ DEPO ZDICE. Již z dálky bylo vidět, komu daný stroj patří. Bohužel, změna systému naší společnosti po sametové revoluci v roce 1989 zapříčinila útlum železnic, což se odrazilo i ve Zdicích, kde bylo depo zrušeno a dnes zde je dopravní muzejní sbírka. To, že v tomto městě kdysi vládla železnice, začalo připomínat červené mohutné hnací kolo z parní lokomotivy vystavené jako pomník na hlavní ulici.

Konec barona Strousberga

Ale nejen České dráhy přišly o své tratě a zařízení. Stalo se to kdysi i jednomu baronovi, kterému se říkalo Král železnic. Bethel Henry Strousberg (1823–1884) pocházel z Pruska a po seznámení s bohatými investory, kteří mu svěřili stavby několika železnic, získal jmění, které dál rozvíjel. V Německu si koupil i továrny – lokomotivku a válcovny. K tomu ovšem potřeboval ocel, a když se mu naskytla možnost koupě zbirožského panství a dalších území v severním Podbrdsku, neváhal s jejich pořízením, které mu přineslo i dostatek dřeva, černého uhlí a železnou rudu. Mezi panstvími začal budovat železnici, aby spoji-

la hlavně Mirošov se Zbirohem. V Mirošově vybudoval koksárny, jinde vysoké pece, pily, válcovny, vagonky... Bohužel se ukázalo, že ocel z místní železné rudy obsahuje hodně fosforu. Ten se stal však příčinou vysoké lámavosti oceli, což bylo pro výrobu kolejnic pochopitelně nevhodné. Baron navíc začal pociťovat nedostatek peněz, zadlužil se, dělal podvody, a to byl jeho konec. Dělníci si na něj nicméně nemohli stěžovat, neboť pro ně stavěl domky, zkrátil jim pracovní dobu při zachování výše mzdy, zařídil závodní stravovárny a zajistil další výhody.

Kvůli podnikatelskému krachu v roce 1875 nebyla celá plánovaná Strousbergova železnice nikdy dostavěna. Napojení na Českou západní dráhu mělo dojít pomocí odbočky do stanice Kařízek, tehdy zvané Zbirow. Druhé napojení na železniční síť se plánovalo u Mirošova. Ačkoli byly po roce 1905 ze strany obcí severního Podbrdsku vyvíjeny snahy o dostavbu dráhy, na realizaci plánů již nikdy nedošlo. Jako památky na nedostavěnou Strousbergovu železnici zbyly různé násypy, dokonce i bývalý strážní domek přestavěný na hájovnu, ale hlavně most přes železniční trať u Zbirohu.

Nejvyšším bodem Kařízek

Zde na Zbirožsku je také vrcholový bod naší trati ze Smíchova na Smíchov: stanice Kařízek (původně Zbiroh, pak Mýto) ve výšce 416 m n. m. Železnice dále klesá přes Rokycany do Plzně (323 m n. m.) na jedno z největších nádraží v Česku. Obytná zástavba jižně od tohoto ná-



draží začala neorganizovaně růst brzy po zprovoznění České západní dráhy roku 1862. Kromě továren se zde stavěly také domky pro drážní zaměstnance a dělníky. V prvních letech se této nové části města říkalo Smíchov, a to z důvodu, že Česká západní dráha končila právě na dnešním pražském Smíchově. Domky vznikaly téměř současně na několika místech, odkud se pak zástavba rozši-

řovala do okolí. Protože zde fungoval hostinec U města Petrohradu, dostala nakonec celá nová čtvrť jižně od nádraží jméno Petrohrad. V samotné Plzni se do dnes pak přeneseně odráží geogra-



Nejvýraznější dominanta a připomenutí baronovy dráhy je most přes trať České západní dráhy u Zbirohu.

fie Prahy v názvech různých čtvrtí a částí této západočeské metropole: Bílá Hora, Letná, Malá Strana, Petřín, Vyšehrad apod. Jediný zdejší Smíchov tak zanikl z plzeňských míst inspirovaných v návalu vlastenecké euforie pražským místopisem. Památka plzeňského Smíchova ale žije dál, a to v podání místního fotbalového klubu SK Smíchov Plzeň, který měl kdysi hřiště u řeky Radbuzy a dnes ho má na Slovanech. ○



Baron Bethel Henry Strousberg (1823–1884)



Hlavní plzeňská železniční stanice (tehdy Gottwaldovo nádraží) v 60. letech 20. století. Činžovní obytné domy vpravo patří dnešní čtvrti Petrohrad, dříve Smíchov.

Zaškolení

Břetislav Buchta

„Tak co, Adame, jak si stojíte s Eliškou?“ Adamova pohoda z předešlých chvil byla ta tam. Zrovna odpočíval na lavici před halou oprav motorových lokomotiv, když se objevila Soňa Zejdová. Čistička lokomotiv, která mu už pár týdnů pila krev.

Adam Lojka si uvědomil, jakou udělal chybu, když se před ní zmínil, že si našel báječnou holku. A ještě větším omylem bylo, když přiznal, že jsou oba věřící a manželské hrátky tedy budou až po svatbě. Jeho slova byla pro neomalenou Soňu vodou na mlýn. Každou chvíli Adama otravovala svými radami o partnerských vztazích a vyptávala se, jak je Adam s Eliškou daleko, co se týká fyzického sblížení.

„Jo, stojíme,“ vzdychl Adam. „Adame, ty jsi jí fakt ještě ani nesáhnul na kozy?“ spustila bez obalu Soňa. „S takovou si bude myslet, že o ni nemáš zájem.“ „Ještě ne, ale už se na to chystám,“ vypustil Adam, aby trochu uspokojil Sonin hlad po novinkách. „No paráda, už by ses měl pochlapit. Neboj, jak se jí poprvé dostaneš na tělo, potom už vše půjde samo a brzy na to hopnete,“ rozumovala Soňa. Už se chystala spustit další rady, když se otevřely vrata haly a ven vylezl Adamův kolega Bedřich. „No nic, tak já jdu zase pracovat,“ otočila se Soňa a Adamovi se ulevilo.

„Zase tě oblažovala zkušenostmi z manželského života?“ smál se Bedřich, když Soňa zmizela v hale a on viděl Adamův kyselý obli-

čej. „Ani nemluv, ta ženská snad nemá v hlavě nic jiného.“

„Adame, chceš mít od ní klid?“ Bedřich si přisednul k Adamovi. „To víš, že jo. Už mi se svými radami leze na nervy.“ A Bedřich pokračoval. „Potom mám pro tebe dobrý způsob, jak se jí zbavit. Normálně jí řekni, že máš trošku strach z prvního sexu a jestli by ti neudělala malou ukázkou. Že byste si mohli dát lekci u ní na šatně.“

„Bédo, ty ses zbláznil. Jednak nevím, zda bych jí něco takového vůbec dokázal říct, a navíc, co kdyby souhlasila?“ kroutil hlavou Adam. „Nemusíš se bát. Jak jsem slyšel, její manžel je šíleně žárlivý a Soňa určitě nebude riskovat, že by se to k němu doneslo... Věř mi. Požádej ji o praktický zácvik a budeš mít od naší otravné Soničky pokoj.“ Ještě chvíli Bědův návrh probírali a Adam nakonec slíbil, že se pokusí jeho nápad realizovat.

Příležitost se našla hned během další směny. Adam nebyl na lavici ani pět minut, když se otevřela vrata haly a za okamžik si přisedla Soňa. „Adámku, něco nového?“ nelenila bez obalu zpovídat Adama. „Přesvědčila jsi mě,“ narovnal se Adam. „O víkend máme s Eliškou schůzku a rozhodnul jsem se pro frontální útok,“ blafoval Adam.

Soně zazářily oči a obrátila se k Adamovi. „Paráda, já jsem věděla, že jsi chlap.“ Adam se nadechnul. „Soňa, jsme kamarádi?“ Soňa k němu překvapeně vzhledla. „No jasně, co to je za blbý dotaz?“ „Můžu mít k tobě prosbu?“ „Jasně, ptej se, na co chceš.“ „Víš,“ začal Adam třesoucím se hlasem. „Přiznám se, mám z našeho prvního sblížení trošku strach. Napadlo mne, že bys mi mohla dát praktickou lekci, jak na to...“ „Tím myslíš co?“ znejistěla Soňa. „Pozdě odpoledne už jsou všichni zalezlí, a tak bychom mohli nenápadně vklouznout k tobě na šatnu a tam bys mi mohla poskytnout malé zaškolení.“

„Myslíš jako vážně, co jsi nyní řekl?“ nevěřícně zírala Soňa. „Jo... vždyť jsi říkala, že se na tebe mohu s čímkoliv obrátit.“ Soňa se prudce zvedla. Vzhledla k Adamovi pohledem, který kdyby zabíjel, Adam už by nebyl mezi živými.

„Já jsem myslela, že jsi slušný chlap. Nikdy by mne nenapadlo, že jsi takové prase! Chudinka Eliška.“ Hned nato odkráčela. Bedřich měl pravdu. Od té doby měl Adam od Soni klid. A vůbec mu nevadilo, že se s ním řadu týdnů nebavila. ○



Čužel
2011

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Při stavbě mostu pod Vyšehradem se bude jezdit po jedné koleji

K výměně železničního mostu přes Vltavu v Praze mezi Výtoní a Smíchovem může dojít nejdříve v roce 2022. S takovým harmonogramem zatím počítá SŽDC. Ta plánuje, že by provoz během stavby zůstal alespoň po jedné koleji. „Jestliže SŽDC začne v lednu příštího roku připravovat záměr projektu stavby a v dubnu získá dopravní územní rozhodnutí, je zde reálná možnost zahájení výstavby kopie současného mostu v letech 2022 až 2024,“ řekl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. SŽDC přitom běží čas: nová studie Kloknerova ústavu ukázala, že stav mostu je tak špatný, že vydrží při současném provozu do pěti let. Aktuálně jsou plány SŽDC neproveditelné, protože stavba je stále pod památkovou ochranou. Ohledně budoucnosti železničního mostu pod Vyšehradem včera proběhlo jednání mezi zástupci SŽDC, IPR, Kloknerova ústavu ČVUT, pražského magistrátu a Národního památkového ústavu. Výsledek ale nepřineslo. „Všichni zúčastnění se shodli pouze na tom, že ze stávající stavby lze po důkladné sanaci zachovat v podstatě jen zděné mostní pilíře. Na budoucím osudu současné ocelové mostní konstrukce nenalezli shodu,“ dodal Illiaš. Podle něj proběhne další jednání v polovině prosince. LN, Právo, deník.cz 29. 11. 2018

Stavební boom na železnici zrychlí, do kolejí se příští rok naleje 23 miliard

SŽDC chce příští rok investovat do železniční infrastruktury 23,3 miliardy korun, což je zhruba o 3,5 miliardy korun více než letos. Většina peněz na investice plánované pro příští rok by měla směřovat na modernizaci železničních tratí. Zhruba 700 milionů korun chce SŽDC investovat do rekonstrukcí nádražních budov. Výdaje na investice by podle šéfa SŽDC Jiřího Svobody měly růst i v dalších letech. Podle plánu by SŽDC měla v roce 2020 vynaložit na investice 24,7 miliardy korun, z toho zhruba 94 procent by mělo směřovat na stavební projekty na tratích. Po roce 2021 by objem investic měl vzrůst ještě rychleji. Průměrné roční výdaje na investice by se tak podle správy železnic měly v období 2021 až 2027 vyšplhat ke 30,5 miliardy korun ročně. V současném sedmiletém období 2014–2020 je průměrná výše investic 18,25 miliardy korun ročně. Peníze by měly směřovat zejména na modernizaci hlavních koridorů i regionálních tratí, vedle toho SŽDC počítá s pokrokem při přípravě vysokorychlostních tratí. Další část investic popouje na opravu nádražních budov a lepší zabezpečení železnice. Podle Svobody vychází plán pro příští sedmileté období z aktuální rozpracovanosti připravovaných projektů a je reálný.

ČTK 29. 11. 2018



LITERÁTI NA TRATI VI ANEB VLAK PLNÝ PRÓZY

Literární skupina ČZS FISAIC vyhláší šestý ročník železniční knižní antologie Literáti na trati, která je příležitostí pro všechny autory, kterým je námětem, múzou či inspirací prostředí kolejí, vlaků a cestování. A stejně jako vloni, tak i letos budou knihy dvě: „Vlak plný prózy“ a „Vlak plný poezie“. Opět bude vaším úkolem dodání daného počtu stran textu, který se dotýká železnice, a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Uvitáme ukázky z knih, články, poezii i prózu, pohádky, povídky, kresby či fotografie. Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme „Literáti na trati“. Ať už profesí či láskou k železnici. Je jedno, zda jste ostřílený autor, nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí naší party a vytvořme společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Sebete tedy odvahy a pojďme do toho! „Stojíš za to!“ Další informace získáte na <http://fisaic-l.blog.cz/>, e-mailové adrese: frantisek.tylsar@seznam.cz nebo na tel. čísle +420 776 582 331. Nejzazší termín pro odeslání příspěvku je 31. březen 2019.

Fanda Tylšar
vedoucí skupiny a tvůrce knihy

Objednávky na rekreaci ZIMA 2018/2019 přijímáme do 21. 12. 2018

Nabídka dovolené LÉTO 2019 je zveřejněna na našich webových stránkách www.cdtravel.cz (v sekci „Běžný uživatel“) a bude kompletní do konce tohoto roku.

Objednávat budete moci od 7. ledna 2019, kdy se nabídka objeví i v sekci „Zaměstnanci“ a ceny budou poníženy o dotaci.

Krásný advent přejí
Zaměstnanci ČD travel

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

ČIŤTE SE NA SLOVENSKU JAKO DOMA!



2019 IIHF
MISTROVSTVÍ SVĚTA
V HOKEJI
SLOVENSKO
 BRATISLAVA - KOŠICE
 10. - 26. KVĚTNA 2019

Official Main Sponsor



Governed by





29. a 30. prosince 2018

Do Peček na výstavu modelových kolejišť

I letos si můžete 29. a 30. prosince přijet do Peček prohlédnout povánoční výstavu železničních modelů a kolejišť. Výstavní prostory místního Spolku železničních modelářů najdete nedaleko vlakového nádraží v Žerotínově ulici (směrem k ulici Ke Koblé). A co tu poslední víkend letošního roku uvidíte? V provozu bude a railjet v barvách Českých drah. Stejně měřítko má i modelová železnice s reáliemi Protektorátu Čechy a Morava nebo kolejiště s námětem české železnice ze 70. let 20. století. Těšit se také můžete na modelové kolejiště švýcarských úzkorozchodných železnic. Malebná lokálka s mosty a úzkorozchodnou tratí je k vidění na modelové železnici o velikosti TT (1:120). Zájemci si mohou na výstavě rovněž nakoupit modely z leptaného plechu a další doplňky ke stavbě miniaturního světa na kolejkách. Chybět nebudou dětské hrací zóny nebo občerstvení. V sobotu je výstava otevřena od 9 do 17 hodin, v neděli od 9 do 15 hodin.

Nejblíže železniční stanice: Pečky



19. až 22. prosince 2018

Na předvánoční výlet do Mělníka

K výletním cílům, kam se vyplatí zavítat i v zimě, patří Mělník. Po celý rok je otevřený mělnický zámek a na zajímavé expozice láká také místní regionální muzeum. Pokud do Mělníka zavítáte od 19. do 22. prosince, najdete v historickém centru města na náměstí Míru vánoční trhy. Kromě stánků s nabídkou řemeslných výrobků, nejrůznějšího vánočního sortimentu a samozřejmě voňavého občerstvení se můžete těšit i na pestrý doprovodný program. Sborny a vokální seskupení zazpívají koledy a na sobotní večer se chystá ohňová a světelná show.

Nejblíže železniční stanice: Mělník



26. prosince 2018 až 2. února 2019

Betlémskou cestou po Třešti

Betlémařství má v Třešti dlouhou tradici. První jesličky tu vznikaly už počátkem 19. století. Původním materiálem býval papír. Netrvalo ale dlouho a díky umu lidových řezbářů začaly vznikat malebné dřevěné betlémy. Pokud si uděláte výlet do Třeště od 26. prosince do 2. února, můžete se projít po tzv. Betlémské cestě a navštívit některé místní rodiny, které na přelomu roku zpřístupňují turistům své poklady – domácí betlémy. Interaktivní mapu s vyznačenou Betlémskou cestou najdete na webových stránkách města (www.trest.cz – v sekci Turista).

Nejblíže železniční stanice: Třešť/Třešť město



20. až 23. prosince 2018

Přijďte fandit biatlonistům

Už popáté bude Nové Město na Moravě hostit biatlonový Světový pohár. Nejlepší světoví biatlonisté se od 20. do 23. prosince opět představí českým fanouškům v novoměstské Vysočina Areně. Ve čtvrtek 20. 12. čeká mužské závod ve sprintu, následující den bude patřit sprintu žen, v sobotu 22. 12. se uskuteční stíhací závody mužů i žen a v neděli 23. 12. se pojedou oba závody s hromadným startem. Pro návštěvníky je zajištěná kyvadlová doprava, která bude jezdit v 15minutových intervalech. Bližší informace najdete na www.biathlonnm.cz.

Nejblíže železniční stanice: Nové Město na Moravě zast./Nové Město na Moravě

Foto: SZM Pečky, Václav Mudra, archiv města Třešť

Železničář

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

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