

Železničář

ČÍSLO 6 | ROČNÍK XIX

ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY

22. BŘEZNA 2012 | CENA 12 Kč



KOLÁŽ JAKUB SMETANA, PROFIMEDIA

Na fotbalové EURO 2012 míří fanoušci i sportovci vlakem

Největší evropskou fotbalovou událost letos hostí Polsko a Ukrajina. České dráhy jako oficiální dopravce národního reprezentačního týmu vypraví zvláštní vlaky, kterými se fanoušci dostanou pohodlně až do Vratislavi. Na každý ze tří zápasů v základní skupině, ve které bude bojovat náš fotbalový tým, vyrazí dva speciální vlaky – z Prahy a z Brna.

Červen bude opravdovým svátkem pro fanoušky fotbalu. Začne totiž EURO 2012, které se částečně odehraje v Polsku, částečně na Ukrajině. Český národní tým bude o svůj úspěch bojovat nejdříve v základní skupině A, a to 8., 12. a 16. června ve Vratislavi. Zápasit bude nejdříve s Ruskem, pak s Řeckem a konečně s domácím Polskem. Pro fanoušky, kteří se vydají držet českým fotbalistům palce přímo v centru dění, na vratislavském stadionu, případně vnímat slavnostní atmosféru města, připravily České dráhy nabídku šitou na míru.

Výhodné zpáteční jízdenky včetně rezervace

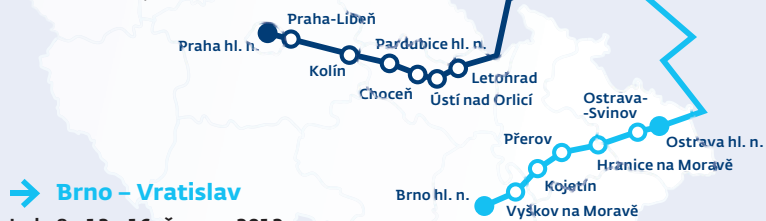
V úterý 20. března byl zahájen prodej zpátečních jízdenek včetně rezervace místa na zvláštní vlaky, které na všechny tři zápasy pojedou z České republiky. Na každý zápas vyrazí hned dva spoje, takže celkem se jedná o šest vlaků. Ceny jsou přitom zajímavé a například zpá-

MIMOŘÁDNÉ SPOJE NA EURO 2012

→ Praha – Vratislav

Jede 8., 12., 16. června 2012

Předpokládaný odjezd z Prahy v 9.00 h, příjezd do Vratislavi ve 14.39 h
10 vozů 2. třídy



→ Brno – Vratislav

Jede 8., 12., 16. června 2012

Předpokládaný odjezd z Brna v 9.02 h, příjezd do Vratislavi v 15.03 h
10 vozů 2. třídy (5 z Brna a 5 z Ostravy)

teční jízdenka SporoTiket EURO z Prahy nebo Brna přijde na 799 korun, fanoušci jedoucí z Ostravy zaplatí 499 korun. Spoj z Prahy jedoucí přes Lichkov dorazí do Vratislavi za pět a půl hodiny. Brněnský fotbalový expres trasovaný přes Ostravu pojedou o půl hodiny déle. Ve vlaku bude zajištěn gastronomický servis s donáškou na místo a také prodej fotbalových suvenýrů, které k atmosféře mistrovství neodmyslitelně patří.

Barevný speciál s fotbalisty

Také samotná fotbalová reprezentace vyrazí do polské Vratislavi vlakem. Stane se tak už 3. června, kdy z pražského hlavního nádraží odjede železniční speciál vymalovaný do barev Česka, fotbalu a evropského šampionátu. Hlavní devizou, pro kterou si český národní tým vybral vlak, se pochopitelně stal komfort a pohodlí železniční dopravy. „Přeprava vlakem bude rozhodně pohodlnější než cesta autobusem. Součástí vlaku bude

bistrovůz, konferenční vůz a také lůžkový vůz. Hráči tak budou mít cestou veškerý komfort,“ vysvětluje výběr dopravce předseda Fotbalové asociace ČR Miroslav Pelta. V čele soupravy stane lokomotiva řady 380. Pokud se povede zahájit výrobcí lokomotivy zkušební provoz na polské infrastruktuře, bude to pravděpodobně její první jízda s cestujícími do zahraničí.

České dráhy se také připravují na možnost, že český fotbalový tým postoupí ze své skupiny do čtvrtfinále ve Varšavě, semifinále v Doněcku nebo do finále v ukrajinském hlavním městě Kyjevě. „V případě zájmu fanoušků jsme připraveni nabídnout speciální spoje do Varšavy, jednáme i s ukrajinskými železnicemi,“ přislíbil generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. Přejme tedy našim fotbalistům, aby byli úspěšní a přivezli medaile, a fanouškům, kteří jim pojedou držet palce vlakem, šťastnou cestu.

VÁCLAV RUBEŠ

Na Švestkové dráze se letos svezete už od června

V minulém čísle jsme přinesli velkou reportáž o trati Most – Lovosice, které se přezdívá Švestková dráha. V článku zaznělo, že loni zde probíhala výluka kvůli nevyhovujícímu stavu mostu mezi Libčevsi a Třebívlicemi. Neuvedli jsme však, že Správa železniční dopravní cesty již úsek opravila. Zvláštní jízda po mostě proběhla 26. prosince, dopravcem byly dokonce České dráhy, které při této příležitosti nasadily jednotku 814.

Z článku také mohlo vyplývat, že letos se na Švestkovou dráhu nostalgické vlaky určitě nevrátí. Opak je však pravdou! Byli jsme upozorněni, že provoz na trati nejen zůstane, ale oproti loňskému roku se dokonce rozšíří, a to z prázdninových víkendů i na červen a září. Vlaky zde nasadí hned dvě soukromé společnosti. Jízdní řád a další informace o provozu najdete na internetových stránkách www.svestkovadraha.cz.

(red)

Pendolino přepravilo již 6 milionů cestujících

České dráhy přivítaly šestimiliontého zákazníka spojů SuperCity Pendolino. Ve čtvrtek 15. března se jím stala Zuzana Cichá, která v doprovodu manžela jela ve spoji SC 508 (v pátém voze na sedadle 41) z Ostravy do Prahy. Pendolino ji doporučila dcera, která ho pravidelně používá k cestám na vysokou školu. Zuzana Cichá obdržela z rukou ředitele Odboru produktů a obchodu Vladimíra Pelěška nejenom gratulaci a certifikát, ale především In-kartu s aplikací IN 100, která jí umožňuje roční cestování



Zuzaně Ciché gratuloval za České dráhy Vladimír Pelěšek. FOTO MICHAL MÁLEK

v 1. i 2. třídě všech spojů ČD zdarma (kromě spojů s povinnou rezervací). Spoje SC Pendolino jsou v současné době nejrychlejšími vlaky, které spojují hlavní město se severní Moravou a Slezskem. Cesta z Prahy do Ostravy-Svinova jim trvá 2 hodiny a 56 minut. O víkendech lze Pendolinem cestovat také do Františkových Lázní nebo slovenské Žiliny. Od prosince loňského roku si lze do vybraných spojů SC zakoupit mimo přepravní špičku místenku za 35, 70 nebo za 100 korun.

(hop, mm)

Pardubické Regionovy v netradiční podobě

První dvě vozidla na lokálních tratích jezdí s pestrobarevnými motivy s krajskou tematikou.

STRANA 2

Opuštěná i živá pražská nádraží budí emoce

Architekti a dopravci stále hledají využití pro objekty, které již neslouží původnímu účelu.

STRANA 4

Žlutý elipsoid už není bičem na strojvedoucí

Počet děličníků omezujících osobní vlaky za poslední dva roky prudce klesl. Proč?

STRANY 6–7

Oblíbený Krokodýl si užívá záložní důchod

Vozy řad 850 a 851 vznikly před půl stoletím. Dnes už jezdí jen občas u Brna a Olomouce.

STRANA 8

Víte, která zima byla ve 20. století nejkrutější?

Začalo právě jaro, tak si můžeme v teple zavzpomínat na rekordní závěje, mrazy a chřipku.

STRANA 10

NABÍZÍME

Velikonoční výlet na ČD Net z Lidlu

V sobotu 7. a neděli 8. dubna bude možné využít ve spojích Českých drah síťové jízdenky ČD Net za 199 korun. Tato nabídka se týká těch cestujících, kteří si koupí výhradně v prodejnách společnosti Lidl poukázku. Prodej těchto poukázek byl zahájen 19. března a potrvá do 7. dubna nebo do vyprodání kontingentu, který činí 15 tisíc kusů. Zákazník si poukázku vymění za jízdenku ČD Net u pokladny ČD nebo u vlakového doprovodu. S takto získanou jízdenkou lze cestovat 2. třídou v daný den všemi kategoriemi vlaků ČD po celé republice s výjimkou spojů Pendolino, kde je třeba navíc povinná rezervace. Standardní cena síťové jízdenky ČD Net je přitom 550 korun, takže cestující ušetří při nákupu jedné poukázky 351 korun.



Spolupráce mezi Českými drahami a obchodním řetězcem Lidl trvá již od října 2009. Během této doby se v prodejnách Lidl prodalo více než 66 tisíc poukázek na jízdenky ČD. Poslední akcí na státní svátek 28. října 2011 využilo necelých 10 tisíc lidí. „Nízkou cenou motivujeme zákazníky k cestování ve dnech, kdy je k dispozici volná kapacita vlaků. Zvyšujeme tím využití svých spojů například o svátcích a získáváme dodatečné tržby,“ vysvětluje význam akční nabídky Vladimír Peléšek, ředitel Odboru produktů a obchodu. (tis)

KAM JET

Devatenáctý seminář o dopravní integraci

Ve dnech 21. až 23. května pořádá Institut Jana Pernera ve spolupráci s ministerstvem dopravy XIX. seminář – Integrované dopravní systémy. Akce se koná ve Žďáru nad Sázavou v hotelu Jehla (nikoli už v Lázních Bohdaneč). Svým odborným zaměřením je seminář určen pro organizátory IDS, pracovníky institucí, které tento dopravní systém vytvářejí nebo uvažují o jeho realizaci, a pro dopravce. Je vhodný i pro zástupce veřejné správy na úrovni krajů a obcí. Letos budou akcentovány tři oblasti: vytváření národního standardu elektronického odbavení včetně aplikace čipových karet, aktuální problémy IDS u nás a v zahraničí, praktická aplikace zákona o veřejných službách v přepravě cestujících. Seminář se bude zabývat i přípravou nové dopravní politiky ČR na období 2014–2020.

Podrobnosti týkající se programu, podmínek účasti a přihlášky najdete na stránkách www.perner.cz. Na stejné adrese budou rovněž zveřejněny závěry semináře včetně prezentací. S dotazy se můžete obracet na organizátory Gabriela Jaroslava (602 693 683, gabriel.jaroslav@email.cz) nebo Martinu Bártovou (225 131 199, martina.bartova@mdcr.cz). (md)



PRVNÍ JÍZDA. Slavnostní premiéru s cestujícími si dvojice spřažených polepených Regionov užila na úseku z pardubického hlavního nádraží do Kostenic. O zábavu se staral ochotník Pavel Kopecký v prvorepublikové uniformě.



ZÁBAVNÁ OSVĚTA. Motivy polepů na vozidlech určených pro regionální spoje vycházejí z reálií Pardubicka. Loutky tak odkazují na muzeum v Chrudimi, egyptská mumie zase na expozici v Moravské Třebové.

FOTO AUTOR (5x)

Trochu jiná Regionova aneb Pardubicko sází na barvy

Kašpárek, čert, perníková chaloupka, ale i starověká mumie a další motivy vyzdobily první dva regionální vlaky v Pardubickém kraji. Další budou následovat v průběhu příštích měsíců. Nápad zkrášlit lokální spoje barevnými polepy s vlastivědnou symbolikou má podle vedení kraje podpořit zájem o železniční dopravu i turistický ruch.

CHYSTANÉ POLEPY PRO PARDUBICKO

- Kunětická hora (vítězný návrh v anketě)
- Smetanova Litomyšl
- Cestovatel Emil Holub
- Hlinsko
- Stavitel Jan Perner
- Chov koní v Kladru nad Labem
- Pardubický perník
- Rotunda sv. Kateřiny v České Třebové
- Renesanční architektura v Pardubickém kraji



ní vlaky nejen propojují oblasti Švýcarska, ale i svým vzhledem propagují cestovní ruch,“ řekl hejtman. „Nebude-li vlak moderní a přesný, i kdybychom ho tisíckrát milovali, cestující do něj nenaštoupí,“ doplnil Martínek. „Vážím si toho, že jsou zde dva hejtmani a že z úst obou slyším slova podpory železniční dopravě,“ poznamenal k tomu zástupce Českých drah náměstek Blažek. Také on se pochvalně zmínil o vyzdobených Regionovách, které zaujaly svou nevšední barevností a pojetím.

Vlastivěda za jízdy

Příprava projektu probíhala od loňského roku, kdy zástupci kraje a Českých drah společně vytipovali vhodná vozidla i tratě. Polepy na první dvě soupravy graficky navrhla společnost European Media House (autorem je Tomáš Kocourek) a polep provedla firma Railreklam. Ředitel pardubického KCOD Michal Štěpán zdůraznil, že tyto Regionovy s novými polepy cestující uvidí zejména na tratích Pardubice – Havlíčkův Brod a Česká Třebová – Moravská Třebová.

Polepy se objeví i na dalších vozidlech v tomto a příštím roce. „Probíhá soutěž na zhotovitele motorových souprav, z nichž jedna bude financována z Regionálních operačních programů. Ve hře je i pět elektrických souprav pro trať z Pardubic do Hradce Králové a Jaroměře – tyto soupravy se již vyrábějí,“ dodal ředitel Michal Štěpán.

Namalují architektka, cestovatele i zámek

Myšlenku ozdobit regionální spoje vlastivědnými polepy realizovali na Pardubicku jako první v republice, ale nápadu se chytili i jinde. Například v Královéhradeckém kraji zvažují mimo jiné symboly zoologické zahrady ve Dvoře Králové nad Labem nebo zámek Kuks. A i na Pardubicku se ještě setkáme s dalšími motivy. Přibudou například stavitel a architekt Jan Perner či cestovatel Emil Holub.

V létě loňského roku se také uskutečnila anketa, ve které veřejnost mohla z dalších pěti variant vybírat svůj nejoblíbenější motiv. Tehdy zvítězila Kunětická hora – i ta se tedy na kolejích objeví, konkrétně na třídičné elektrické jednotce, která se již vyrábí. „Ty loutky se mi tedy líbí víc než mumie a písečné přesypy, ale všechno to vypadá hezky,“ zhodnotil nápad i vzhled obou Regionovů vhodný přihlížející v Pardubicích. Věřme, že atraktivní vzhled vozidel zůstane co nejdéle bez poškození.

MARTIN NAVRÁTIL

Ostravské nádraží ožilo studentským projektem

Kdo bude nejlepší? To si říkaly skupinky žáků 8. a 9. tříd základních škol, které v pátek 9. března soutěžily na ostravském hlavním nádraží a okolí v rámci akce Station Day. Akci pro ně připravili žáci z dopravních oborů Střední školy technické a dopravní v Ostravě-Vítkovicích, kteří se i převlékli do kostýmů jednotlivých železničářských profesí. Realizaci projektu připravili za školu Iveta Martinásková a Tomáš Pščík, za České dráhy Miloslava Plachá, Kateřina Vtípilová a Markéta Šístková.

Nejvíce zaujala první pomoc

Žáci se na šesti stanovištích seznamovali se světem železnice. Dozvěděli se například, jak poskytnout první pomoc, něco o základních pravidlech bezpečnosti, v železničním kvízu ukázali, co si zapamatovali, vyzkoušeli si, zda budou najít vlakové spojení nebo třeba kolik znají přezdívek lokomotiv. Jedno



Středoškoláci se převlékli do kostýmů železničářů.

FOTO AUTOR

stanoviště se nacházelo i na ochozu vestibulu výpravní budovy zmíněného nádraží a je pravdou, že radostné hemžení žáků upoutávalo pozornost kolemjdoucích cestujících.

„Jsme první!“ jásají žáci 8. B ze ZŠ Dětská, kteří se od Kamily Haragalové a Lucie Závacké právě dozvěděli, že mají nejvíce bodů a vyhráli dárky od Českých drah. V tu chvíli se jiní žáci tlačí na stanovišti strojevedoucího bohumínskému pantografu řady 460, jiní sledují ukázkou vypravení vlaku nebo prodeje jízdenek. Další si lámou hlavu při kvízu a nad přezdívkami mašin. V protilehlém rohu vestibulu zkoušejí žáci najít spojení v knižním jízdním řádu, který někteří drželi podle všeho poprvé v ruce. „Asi nejatraktivnější bylo, podle poznávání profesí, stanoviště první pomoci.“

Tam si děčka vyzkoušela nejen co dělat, ale jestli vůbec umí včas a dobře zareagovat,“ ohlíží se za povedeným dnem na stanicí učitelka Iveta Martinásková.

Teď ještě vytvořit sborník

Akci Station Day připravili vybraní žáci 1. až 4. ročníků oborů Provoz a ekonomika dopravy a Elektrotechnika s pomocí svých pedagogů. Jedná se již o čtvrtou aktivitu projektu Inovativní formy spolupráce škol a firmy České dráhy v Moravskoslezském kraji, který je financován z Evropského sociálního fondu a státní

ho rozpočtu ČR. Jeho realizace probíhá prostřednictvím Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost. „V rámci projektu se nejdříve uskutečnila stáž v ČR loni v říjnu. V listopadu vyjeli žáci na týdenní stáž do Bruselu, kde navštívili významné evropské instituce, železniční provozy, absolvovali přednášky v angličtině a vyzkoušeli si život v Belgii,“ říká Iveta Martinásková. Po absolvování Station Day nyní na středoškoláky čeká poslední fáze: vytvoření sborníku prezentací realizovaných v rámci projektu.

MARTIN NAVRÁTIL



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

Navazujeme na tradici Ringhofferových závodů

Česká republika bývá občas s nadsázkou označována za evropskou velmoc v oblasti železničního zkušebnictví. Vedle proslaveného Výzkumného Ústavu Železničního tu působí i úspěšná soukromá firma VÚKV, jejíž výsledky se například promítají do evropských bezpečnostních předpisů. V minulosti se podílela na vývoji tzv. Stadlerů, které od konce minulého roku jezdí i u nás.

Akciová společnost VÚKV se zabývá výzkumem, vývojem a zkušebnictvím kolejových vozidel, jejich částí a dalších komponentů z oblasti dopravního strojírenství. K hlavním zákazníkům společnosti patří nejen domácí a zahraniční výrobci kolejových vozidel a dopravní techniky, ale i opravárenské firmy, manažeři infrastruktury a dopravci. Kolektiv kvalifikovaných a zkušených odborníků, kteří při své práci využívají nejmodernější metody a postupy, vede generální ředitel Zdeněk Malkovský.

Jak dlouho existuje vaše firma?

Připomeňme si trochu naši historii. Tradice oboru kolejových vozidel, na níž naše společnost VÚKV navazuje, je velmi dlouhá. Akciová společnost VÚKV, dříve známá jako Výzkumný ústav kolejových vozidel, vznikla postupným vývojem z konstrukční kanceláře Ringhofferových závodů. Ty vznikly 1. prosince 1852 a za počátek vlastního konstruování kolejových vozidel lze považovat rok 1867. Po fúzi několika firem v roce 1936 vzniká velký koncern, zabývající se výrobou kolejových vozidel, nesoucí název závody Ringhoffer-Tatra. Ústřední konstrukční kancelář byla začleněna do takzvané evidenční kanceláře, zkráceně EVIKA, kde se soustřeďovaly a zpracovávaly objednávky na konstrukční řešení pro všechny závody. Po komunistickém převratu byla EVIKA v roce 1949 několikrát reorganizována a nakonec 1. dubna 1958 vzniká Výzkumný ústav kolejových vozidel Praha, ze kterého se v roce 1992 v rámci 1. kola kuponové privatizace stává akciová společnost VÚKV.

S Českými drahami spolupracujeme zejména v oblasti technických výpočtů, analýz různých poruch a využívání našeho archivu.

Jaká byla a je hlavní náplň vašich činností?

Ve VÚKV, který plnil v letech 1958 až 1989 funkci výzkumné, vývojové a experimentální základny bývalého československého vagonového průmyslu, vznikaly studie a výkresy prototypů skoro všech železničních osobních a motorových vozů a také elektrických jednotek. Ve firmě se konstruovaly také nákladní vozy a speciální pozornost byla věnována vývoji podvozků pro všechna železniční vozidla, která vznikala v Československu.



FOTO AUTOR

Připomeňme si například první elektrickou předměstskou jednotku řady 451, která ještě dodnes v několik kusech jezdí na příměstských spojích v okolí Prahy, nebo motorové vozy řad 820, 850 nebo 851. Významnou oblastí aktivit firmy byl vývoj podvozků jak pro vozidla osobní dopravy, tak i pro nákladní vagony. Ve VÚKV

jsme například vyvinuli první podvozky v Československu pro rychlost 200 km/h! Po společenských změnách v roce 1989 musel náš ústav najít novou polohu v oblasti vývoje a zkušebnictví kolejových vozidel. Velmi rychle se podařilo navázat kontakt se zahraničními firmami a ústav na čas téměř opustil v oblasti vývoje čes-

ZDENĚK MALKOVSKÝ

předseda představenstva a generální ředitel VÚKV

V letech 1975 až 1980 studoval obor Aplikovaná mechanika se zaměřením na pružnost a pevnost strojních konstrukcí na Fakultě strojní ČVUT. Po ukončení studia nastoupil do VÚKV, kde se od počátku věnoval problematice pevnosti kolejových vozidel. Postup-

ně pracoval na různých pozicích a od roku 2004 je generálním ředitelem VÚKV. Nadále se věnuje problematice pevnosti kolejových vozidel a je jediným cizojazyčným znalcem německého Spolkového drážního úřadu (EBA) v Bonnu.

koslovenský, resp. český trh. V této době vzniká mnoho úspěšných projektů jak vozidel, tak i podvozků. Za všechny bych rád vyzdvihl vývoj motorového vozu Regio-Shuttle RS1, který byl postupně vyvíjen pro společnosti ABB Henschel, ADtranz a Bombardier a nyní je toto vozidlo ve výrobní společnosti Stadler. Toto vozidlo se v současné době začíná objevovat také na řadě spojů Českých drah.

Kde všude zkoušíte vozidla v zahraničí?

Kromě základních zkoušek prováděných v experimentální základně VÚKV v Cerenicích, kde samozřejmě využíváme i možnosti Zkušebního centra Výzkumného Ústavu Železničního, provádíme měření v okolních zemích. Ale i vzdálenější země nejsou pro zkušebnu VÚKV uzavřeny. V poslední době jsme prováděli měření například v Litvě nebo Finsku. Samostatnou kapitolu tvoří zkoušky kolejových vozidel městské dopravy. Kromě měření tramvají pro různé výrobce v Německu a Rakousku zkušebna proměřovala pomocí svého patentovaného měřicího dvojkolí kvalitu kolejového svršku v celé síti metra v Paříži. Provádíme také speciální zkoušky přímo u výrobců. Jako příklad mohu jmenovat zkoušky bezpečnosti proti vykojení u firmy Alstom ve Francii, kde jsou využívána naše unikátní měřicí zařízení.

Projeví se u nás výsledky mezinárodních projektů, do kterých se vaše firma zapojuje?

To je velmi dobrá otázka. Pokud se týká VÚKV, je snaha výsledky z mezinárodních projektů okamžitě aplikovat v oblasti vývoje, protože víme, že získané výsledky budou v nedaleké budoucnosti promítnuty do evropských předpisů. Jako příklad mohu uvést oblast pasivní bezpečnosti. Náš ústav vyvinul potřebné speciální moduly pro výpočty odolnosti kolejových vozidel proti nárazu a provádí tyto výpočty pro některá vozidla vyráběná v České republice. Jak cestující, tak i strojvedoucí budou v nových vozidlech lépe ochráněni při různých nehodách. VÚKV připravil také potřebné experimentální zázemí pro provádění zkoušek. Bohužel zatím tyto experimentální možnosti využívají především partneři ze zahraničí.

Jak úzce spolupracujete s Českými drahami?

České dráhy mají svoji výzkumnou základnu ve Výzkumném Ústavu Železničním. Proto spolupráce s Českými drahami pokrývá především ty oblasti, ve kterých VUZ nemá své aktivity. Takovou sférou je například oblast technických výpočtů, analýzy různých poruch nebo i využívání archivu VÚKV v těch případech, kdy u Českých drah potřebné podklady nejsou k dispozici. Samozřejmě poměrně velkou část našich prací představuje účast na vývoji, zkoušení a schvalování nových vozidel pro České dráhy.

MARTIN HARÁK

KRÁTCE

Redakce Železničáře hledá web editora

Hledáme web editora, který by spravoval nově vytvářené webové stránky Železničáře. Hlavní náplní jeho práce bude úprava textů, zakládání fotogalerií, vytváření vazeb článků mezi rubrikami, správa diskuzního fóra, aktualizace textů i fotografií, PR komunikace. Láska k železnici a znalost drážního prostředí je výhodou. Prosíme zájemce, aby nám do 31. března zasílali na zeleznicar@cd.cz strukturovaný životopis s motivačním dopisem, případně s ukázkami své práce.

Šlechtična vyhrála půl milionu korun

Občanské sdružení Iron Monument Club Plzeň připravuje svoji parní lokomotivu 475.111 na provedení hlavní opravy kotle. Práce se zrychlily, když na počátku února získalo sdružení sponzorský příspěvek ve výši půl milionu korun od plzeňského pivovaru. Jeho projekt totiž vyhrál veřejné hlasování v 10. ročníku



programu Prazdroj lidem (celkem se přihlásilo 44 projektů). Další 11 tisíc koun sdružení vybralo od dárců přes sms. V loňském roce podpořil opravu lokomotivy i Plzeňský kraj, a to částkou 100 tisíc korun. Stroj 475.111, zvaný Šlechtična, najezdil během muzejního provozu v letech 1996 až 2011 asi 100 tisíc kilometrů a stal se důležitou součástí kulturních a společenských akcí, např. Chodských slavností v Domažlicích a oslav konce 2. světové války v Plzni.

Sanace bývalé továrny v Brodce u Přerova

České dráhy zahájily sanaci objektů a zeminy v průmyslovém areálu v Brodce u Přerova, kde se nacházejí dvě ohniska s masivní kontaminací zeminy. Původní továrna dehtových výrobků, asfaltu a na impregnaci dřeva byla v roce 1960 převedena do majetku tehdejších státních drah a ČD nyní získaly dotaci z prostředků Evropské unie na odstranění ekologické zátěže. Celkové náklady dosáhnou výše asi 69,2 milionu korun. Sanace areálu bude dokončena do konce letošního roku.

Jak přesně jsme jezdili v únoru

Mezi 1. a 29. únorem jezdilo 92,3 procenta spojů Českých drah podle grafikonu. U vlaků regionální dopravy činilo toto číslo 92,9 procenta, u dálkových spojů 85,2 procenta (SC Pendolino vykázalo 93,4 procenta). Velikost zpoždění zaviněná dopravcem činila asi 32 procent. Křivožení vlaků na jednokolejných tratích způsobilo zpoždění 17 procent, čekání na přípoje 16 procent. (hop, mp)

Koleje nejsou korzo, nepozornost může skončit smrtí

Školačka přecházela v neděli 19. února večer koleje asi 300 metrů před nádražím v Břeclavi. Přijíždějící rychlík ji při tom zachytil a těžce zranil. S vážným poraněním hlavy, hrudníku a rukou dívku v umělém spánku odvezla sanitka do nemocnice. Po střetu se spěšným vlakem zemřel 20. února před polednem člověk u Opatovic nad Labem. Dálkový vlak mířící odpoledne 21. února do Hamburku srazil na přejezdu v Roztokách v okrese Praha-západ muže, který neštěstí nepřežil. Muž z Bíliny byl 20. února v 18.40 h na Ústecku sražen lokomotivou a na místě zemřel. Tolik zprávy z tisku za pouhé tři dny.

Pod hrozbou vysoké pokuty

Počet vážných úrazů, často bohužel končících smrtí, se stal důvodem pro dvacítku preventivně-bezpečnostních akcí, které ve spolupráci s Policií ČR prováděla v minulých týdnech SŽDC. Na konci ak-



RADOTÍN. Když si lidé mohou zkrátit cestu, na nebezpečí nemyslí.

FOTO AUTOR

ce bylo zjištěno 600 osob, které porušily zákon o dráhách. Tedy dodržování zákazu vstupu nepovolaných osob do kolejíště. Mnohé případy řešili policisté domluvou. Ovšem vedle pokuty na místě může být hříšník ve správním řízení lehčí až o 10 tisíc korun. Počet lidí, kteří na železnici přijdou o život z důvodu vlastní nepozornosti, je stále vysoký – podle statistik dojde každý týden nejméně k jedné tragické události.

Zkratka přímo do rakve

První z letošních akcí byla „přepadovka“ v Praze-Radotíně, dokonce za asistence televizních kamer. Místo nebylo vybráno náhodou – jen loni tady zahynuli dva lidé přecházející koleje. Zima tu, ale i jinde, odhalila plno vyšlapaných neoficiálních cestíček, které vedou přímo ke kolejím. A leckteré jsou nebezpečnější, než si lidé myslí. Vždyť na koridoru se může z prudkého oblouku vynořit vlak

jedoucí až 160 km/h a sahat po rychlobrzdě je v takovém případě prakticky zbytečné. Takto rozjetý vlak dokáže zastavit až po několika stovkách metrů, to vám potvrdí každý strojvedoucí.

Například u Českého Brodu vede trať před i za nádražím v prudkém oblouku a běžně se tu jezdí 140 km/h! Ještě dříve je situace ve Velimi, kde vlaky jezdí i v těch maximálních 160 km/h. Neblaze proslulým místem, kde si lidé zkracují cestu přes koleje, je i 7. nástupiště na pražském hlavním nádraží (platí to hlavně pro studenty chodící do budovy Vysoké školy ekonomické).

„Lidé si neuvědomují, že neohrožují jen sebe, ale mohou ublížit i druhým, dokonce mohou ohrozit i stovky lidí ve vlaku,“ říká šéf bezpečnostního odboru SŽDC Petr Brázda o významu preventivních akcí. Pokud tyto záahy pomohou zachránit aspoň jeden lidský život, mají určitě smysl. MARTIN NAVRÁTIL

MIMOŘÁDNOSTI

Blažovice – Šlapanice

21. února
Před polednem mezi žst. Blažovice a Šlapanice se na železničním přejezdu v km 13,366 střetl traktor Zetor 7245 s rychlíkem 734, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 362.116-6. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 380 tisíc korun.

Děčín

22. února
V podvečerních hodinách v železniční stanici Děčín hlavní nádraží narazila posunující lokomotiva 770.536-1 dopravce IDS Cargo do soupravy osobního vlaku 6828. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 20 tisíc korun.

Veselí nad Moravou

23. února
Dopoledne v žst. Veselí nad Moravou vykolejila při posunu motorová jednotka Regionova 814.205/206 na výhybce číslo 3. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčísle-na na 230 tisíc korun.

Lhotka u Mělníka – Mšeno

26. února
V odpoledních hodinách mezi železničními stanicemi Lhotka u Mělníka a Mšeno se na železničním přejezdu v km 15,035 střetl osobní automobil Fiat Marea s osobním vlakem 16429, kterým byl motorový vůz 810.229-5. Řidič automobilu byl při střetnutí zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na částku 250 tisíc korun.

Čičenice – Protivín

27. února
Dopoledne mezi žst. Čičenice a Protivín se na železničním přejezdu v km 247,813 střetl nákladní automobil Iveco se soupravovým vlakem 8094, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 242.239-2. Řidič nákladního automobilu byl při střetnutí usmrčen. Nákladní automobil se po střetnutí vznítil a vznikl požár, který se rozšířil i na lokomotivu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo v době průjezdu vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion korun.

Kaštice

29. února
Odpoledne v obvodu žst. Kaštice se na železničním přejezdu v km 186,463 střetl nákladní automobil Iveco Stralis s rychlíkem 1195. Při střetnutí byl zraněn strojvedoucí a sedm cestujících. Řidič vůz 80-29.001-2, který byl v čele vlaku,



při střetnutí narazil do návěsu nákladního automobilu, vykolejil oběma podvozky a převrátil se na levý bok ve směru jízdy. Jedním podvozkem vykolejil rovněž motorový vůz 843.012-6. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo v době průjezdu vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 8 milionů korun.

Mělník – Všetaty

29. února
V podvečerních hodinách mezi železničními stanicemi Mělník a Všetaty vykolejil za jízdy nákladního vlaku Pn 6271 jeden nákladní vůz řady Laaers v km 366,226. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 320 tisíc korun.

Brno-Maloměřice

4. března
V nočních hodinách v žst. Brno-Maloměřice vykolejily při posunu dva nákladní vozy řady Roos přes výkolejku Vk2. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 80 tisíc korun.



FOTO LUKÁŠ BERAN



FOTO LUKÁŠ BERAN



FOTO JAN ZIKMUND



FOTO JAN ZIKMUND



FOTO JAN ZIKMUND



FOTO JAN ZIKMUND



FOTO JAN ZIKMUND



FOTO LUKÁŠ BERAN



FOTO LUKÁŠ BERAN



FOTO JAN ZIKMUND

ŽIVÁ I MRTVÁ. Některá nádraží v Praze nejen fungují, ale nedávno prošla i rekonstrukcí, např. Masaryčka (9), Libeň (5), Vršovice (7). Jiná na opravu teprve čekají – sem patří Vysočany (10), Holešovice (3), Veleslavín (4) nebo Dejvice (2). Na svůj nový osud čeká jak Nákladové nádraží Žižkov (6), tak rozsáhlý prostor u stanice Bubny (1). Svému účelu již neslouží ani seřaďovací nádraží Vršovice (11).

Jsou pražská nádraží památkou nebo překážkou?

Každá metropole má svůj vývoj, který vychází z ekonomických, politických, ale i dopravních potřeb. Totéž platí pro Prahu. Tam, kde dříve stávala živá nádraží, jsou dnes opuštěné, často drasticky chátrající budovy. Nebo magistrála plná aut... Někdy to lze pochopit právě s odkazem na ten přirozený vývoj města, jindy musíte kroutit hlavou a ptát se: To tady bude takhle stát pořád?

Když se dnes podíváme na malby Prahy z dob, kdy do města vstoupila železnice, orientujeme se zpravidla právě podle kolejí a nádraží. Dnes pohled ze stejné perspektivy vypadá úplně jinak a přesto je pořád stejný. To je asi nejpádňější důkaz toho, jak železnice změnila Prahu i jak se Praha dál měnila právě kvůli železnici. Zajímavé je, že skutky, které se do historie zapsaly v opačném duchu, tedy přizpůsobení železnice Praze (například demolice nádraží Těšnov), se v historickém kontextu nesetkaly s pochopením.

Ta česká bezkonceptnost...

Mezinárodní konference s názvem Pražská nádraží ne/využitá, která proběhla 8. března v prostorách pražského magistrátu pod záštitou primátora Bohuslava Svobody a ministra dopravy Pavla Dobeše, si kladla za cíl tuto diskuzi rozšířit z odborných kruhů směrem k veřejnosti. A protože se to týká také Českých drah jako vlastníka většiny výpravních budov, stal se národní dopravce jedním z partnerů konference.

Kdo očekával, že se na konferenci dozví jasný a průlomový názor, byl nejspíš zklamán. V českých podmínkách ovšem všechny názory a myšlenky narážejí na skutečnost, že vlastně nikdo neví, kam se železnice v prostředí metropole má ubírat, co od ní očekávat a jakou funkci má plnit. Jakkoli se tato otázka může zdát absurdní (železnice je tu přece proto, aby dopravovala cestující a náklad), absence dlouhodobého plánu, kam má železnice v Praze a jejím bezprostředním okolí kráčet, je naprosto zásadním problémem, který ve svém důsledku vyvolává právě otázky na budoucí využití pražských nádraží. Jak správně poznamenal jeden z posluchačů v diskuzi, kdyby existovala koncepce městské železnice ve stylu berlínského či vídeňského S-Bahnu, řadu nádraží by otázka „být či nebýt“ vůbec nemusela tížít.

Kdo bude financovat kulturní památky?

Územní plán Prahy například neprozradí, jakou roli má hrát Masarykovo nádraží v budoucnosti, resp. jakou kapacitu bude železnice v budoucnu z dnešního prostoru potřebovat. Architekt Jiří Strítěcký, který vypracoval návrh revitalizace tohoto nádraží, si na konferenci posteskl: „Dokud Praha, stát a České dráhy, potažmo SŽDC, ne-



VYŠEHRAĐ. Tato budova již patří soukromému investorovi. FOTO LUKÁŠ BERAN

budou vědět, co chtějí, nemá smysl zabývat se konkrétním architektonickým řešením.“ Uvedl to ve svém vystoupení, kde kritizoval neustálé změny územního plánu. České dráhy ale vědí, co chtějí. Tedy vlastně nechtějí, a to investovat do mrtvých nádraží, které přestaly

sloužit svému účelu. Zcela logicky, neboť zachování odkazu našich předků je věc jistě bohubilbá, bohužel naráží na problém financování. Investovat prostředky do míst, která nebudou bezprostředně souviset s činností Českých drah, si národní dopravce zkrátka ne-

KAUZA Z PRAHY 3

Nákladové nádraží Žižkov již delší dobu přitahuje pozornost médií. Tento funkcionalistický objekt vyprojektovali dva významní architekti Karel Caivas a Vladimír Weiss. Komplex vznikl v letech 1931 až 1936 jako nádraží určené prioritně pro zásobování Prahy nejrůznějšími komoditami. Svému účelu přestalo sloužit v roce 2002. Teprve po osmi letech, v době, kdy České dráhy jako vlastník začaly uvažovat o odprodeji, se kauza Nákladového nádraží Žižkov rozhořela v architektonických, developerských i kulturních kru-



zích. Po vyhlášení kulturní památkou na přelomu let 2010 a 2011 byla památková ochrana záhy zrušena a znovu vyhlášena letos v únoru – zatím nepravomocně.

FOTO LUKÁŠ BERAN

může dovolit, protože budov, které vypadají jako mrtvé a přesto jimi denně projdou stovky, tisíce lidí je víc než dost. Z tohoto pohledu jsou vlastnická práva, některá dokonce zatížená ne zcela výhodnými smlouvami, spíše danajským darem, v případě vyhlášení budovy kulturní památkou dokonce slepou uličkou.

Neuchopitelný genius loci

Ukázkovým případem je Nákladového nádraží Žižkov, které bylo opět vyhlášeno kulturní památkou. Na jedné straně stojí zastánci zachování nádraží v původní podobě, bez konverze v urbanisticky začlenitelné dílo, na druhé straně příznivci demolice a zcela nové výstavby. Městská část zde prosazuje naprosto odlišný postup než vedení Prahy, takže developer opět neví, jakou investiční variantu má vlastně připravit. Ovšem prostora o několika milionech čtverečních metrů v těsné blízkosti centra Prahy je plocha extrémně lákavá.

Investovat prostředky do míst, která nebudou bezprostředně souviset s činností Českých drah, si národní dopravce nemůže dovolit.

Na závěr si prosím uvědomte, že když začaly před 160 lety vznikat v Praze první železniční stavby, určité také nebyly přijímány výhradně s nadšením. Přesto se časem staly průmyslovým dědictvím a změnily vnímání toho, co dříve nebylo považováno za hodnotné. Možná právě toto je cesta, jak s nevyužívanými stanicemi nakládat. Genius loci je jedním z nejzajímavějších obchodních artiklů a řada bývalých nádraží evropských metropolí neztratila nic ze svého glancu, přestože dnes slouží zcela jiným účelům. V Londýně, Paříži nebo Hamburku a dalších městech to pochopili. Teď je řada na Praze.

VÁCLAV RUBEŠ

Prototypová Bardotka přešla ze zálohy k nostalgii



STARONOVÝ NÁTĚR. Lokomotiva T 478.1002 získala ve Veselí nad Moravou původní podobu z roku 1965. Od května bude vozit nostalgické vlaky.

FOTO AUTOR

Když se řekne Bardotka, představí si železničář nikoli francouzskou filmovou herečku, ale lokomotivu řad T 478.1 nebo T 478.2. Těch pár kusů, které jsou ještě v provozu, prochází od 90. let postupnou modernizací. V DPOV Veselí nad Moravou, kde jsou na motorová vozidla obzvláště machři, nedávno opravili Bardotku číslo 2, která nyní hrdě obohatila historický park Českých drah.

Bardotky právem patří mezi legendy motorové trakce na našich kolejích. Stroje, které dostaly svou slavnou přezdívku podle nezeměmelného tvaru předního čela, vyráběla v 60. a 70. letech tehdejší pražská továrna ČKD. Mezi Bardotky, které se dochovaly do dnešních dnů, patří i prototypová lokomotiva s číslem 002, kterou opravili ve společnosti DPOV ve Veselí nad Moravou. Vozidlo nyní nově slouží v Lužné u Rakovníka v Depu historických vozidel ČD.

Přispěly k ukončení parního provozu

„Vývoj čtyřnápravové skříňové lokomotivy se dvěma stanovišti a s nově vyvinutým motorem nastaveným na výkon 1 104 kW byl dán státním úkolem. Tak se v letech 1961 až 1964 postupnými kroky zrodila nová řada T 478.1, tedy Bardotky,“ vysvětluje ve zkratce začátky vzniku legendárních motorových strojů Leoš Tomančák z Provozního střediska oprav DPOV ve Veselí nad Moravou.

V závěru roku 1964 byly v závodě Lokomotivka továrny ČKD Praha dokončeny dva prototypy. „Lokomotivy měly při testech na okruhu u Velimi dobré výsledky, a tak na ně rychle navázala ověřovací sé-



OPRAVA. Od loňského léta byla Bardotka mimo provoz.

FOTO LEOŠ TOMANČÁK

rie z roku 1966. Od září 1967 již byly plynu dodávány sériově vyráběné stroje. Do května 1971 se předalo 230 lokomotiv řady T 478.1 a v letech 1969 a 1970 ČSD obdržely dalších 82 odvozených nákladních strojů řady T 478.2,“ doplňuje Tomančák. Obě řady se rozšířily po celé síti a značnou měrou přispěly k postupnému ukon-

čení parního provozu v Československu. Bardotky řad T 478.1 a T 478.2, později označených jako řady 751 a 752, si udržely pověst vozidel s poměrně nízkými náklady na provoz a údržbu, která bylo možné bez problému i provozně přetěžovat.

V 90. letech začaly rekonstrukce Bardotek, část z nich ale odcházela do „dů-

chodu“. Některé stroje byly vytipovány pro muzejní účely. Padlo rozhodnutí o zachování prvního prototypu T 478.1001, který je deponován v DKV Brno, a současně i druhého prototypového stroje T 478.1002 pro potřeby Depa historických vozidel v Lužné. „Dvojka“ byla doma nejdříve v Brně, než se – v rámci ukončování parního provozu – přemístila do Veselí nad Moravou, kde vydržela až do začátku roku 2012.

Až do loňského léta byla nasazována do běžného provozu, i když už dávno ne turnusově, ale jen podle potřeby. „Stroj ponejvíce sloužil při napětových výlukách, vozbě nehodového pomocného vlaku a zajišťoval převozy pro potřeby depa. Od poloviny 80. let se díky obnovenému atraktivnímu nátěru zúčastňoval výstav, železničních oslav a zvláštních jízd, a tak vstoupil do širokého povědomí železniční veřejnosti,“ říká Leoš Tomančák z DPOV.

Půlroční rekonstrukce

Loni v létě se rozjel modernizační „maraton“. Na základě dohody mezi DKV Brno a Společností železniční, výtopna Veselí na Moravou bylo rozhodnuto o opravě stroje T 478.1002. Společnost DPOV po-

skytla opravárenské kapacity a kvalifikovaný personál. „Museli jsme odstranit staré nátěry, opravit koroze skříně, laminátové díly kabin a připravit vše na lakování. Podlahy stanovišť se musely vyrobít prakticky celé od základu. Proklepnout jsme museli i podvozky, zatímco spodek vyvázané skříně byl důkladně očištěn a přelakován. Po provedení nástřiků vnějšího nátěru následovaly drobné montáže, výměna pryžových těsnění oken, dosazení popisů a na závěr malá periodická prohlídka, při níž se vyměňovaly opotřeбенé díly. Pak už zbývalo oživení a dočištění, po němž následovalo 24. února slavnostní ukončení opravy,“ popisuje rekonstrukci Tomančák.

Motorová Bardotka T 478.1002 dostala mimochodem elegantní nátěr, ve kterém byla představena v roce 1965 na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. Pokud si ji chcete prohlédnout, budete mít příležitost už 11. května, a to v čele protokolárního vlaku z Prahy do Lužné u příležitosti otevírání muzejní sezony.

MARTIN HARÁK



Kroměřížská restaurace bojuje o svého klienta

V kroměřížské nádražní restauraci Kwalt se od dubna loňského roku mnohé změnilo. Zmizela kulisa venkovského nádražíčka, dílem působivá, dílem naivní. Kombinace tmavého dřeva a okrové, svítivé barvy stěn prostoře pomohla. Vtrhlo do ní světlo a příjemný valér barev působí, jako by lokál prozářilo žhavé letní slunce.

Zatím převažují dělníci

„Je to třetí nádražní restaurace v mé režii, počátkem února jsme otevřeli zrekonstruovaný Holešov. Více restaurací nám dává více možností, například při vyjednávání s dodavateli,“ říká provozní vedoucí Martin. Zlaté časy na nádraží v Kroměříži už sice minuly, nicméně provozní si nestěžuje. „Vím, že to nebude lehké, ale věřím v úspěch. Všichni už máme nějaký čas v hospodě za sebou, když využijeme naše zkušenosti, máme slušnou naději.“



Servírka Michaela obsluhuje hosty za pultem i v sále. FOTO MARTIN HARÁK

MENU

- Mícháná vejce na cibulce 25 Kč
- Brokolicový krém 25 Kč
- Kuličky v rajské omáčce 65 Kč houskový knedlík
- Smažený květák 65 Kč štouchané brambory, tatarka
- Kuře à la bažant 65 Kč dušená rýže, sterilovaná okurka
- Smažený řízek 65 Kč brambory, kompot
- Čočka na kyselo s vejcem 65 Kč hléb, kyselá okurka



„Jádro návštěvníků zatím tvoří stavební dělníci. Večery nejsou nijak zvlášť frekventované, nicméně příliv cestujících z vlaků i autobusů sílí. Navíc se u nás dobře uchytily snídáně, jde jich čím dál víc,“ pochvaluje si prvních devět měsíců provozu provozní vedoucí. Jeho slova si můžeme ověřit na vlastní oči. V poledním čase se židle jen točí a hbitá servírka Michaela – je na place jediná – se otáčí jako vřeten kolovrátku. Obsluhu stihá s jistotou a přehledem, všechna čest.

Óda na boloňské špagety

Z lístku mne láká jáhlová polévka se zeleninou a něco, co neznám, s názvem Ohnivec. Ale to je na pořadu ve čtvrtek a tak dlouho tu nepobudu. Z dnešní nabídky se proto s Michaelou usnámím na boloňských špagetách, prý neprohloupím. Skutečně, pozorně uvařené špagety, ani tvrdé, ani blátivé, spousta masa a čerstvá zelenina, ač se skleníkovou

příchutí – ale vždyť je zima! To naznačuje, jak vážně to noví provozovatelé s restaurací myslí. „Již zde padla slova o našich dalších provozovnách. Je nám oporou využít zkušeností z nich, vyladit lístek podle největšího zájmu, pružně reagovat na připomínky našich hostů. Třeba jsme zrušili sobotní a nedělní vaření, protože stejně nikdo nechodil. Proto si můžeme dovolit pracovat jen s jednou kuchařkou a mzdu ušetřenou za druhou sílu využívat účelněji ve špičkách všedních dnů,“ dodává provozní.

To jsme už zabrousili do ekonomické sféry. Pro hosta je ale důležitější komplex prožitků a kvalita stravy za přiměřenou cenu. A to v Kroměříži funguje. Nečekejte Alcron, ale příjemně posezení v pěkném prostředí, navíc s dobrou stravou. To vám zde naservírují po pět dní v týdnu. A znamenitě ošetřené smíchovské či branické pivo k tomu. MILAN BALLÍK Autor patří mezi známé české gourmet-kritiky.



RETRO. Půvab a nápaditost prvního barevného řešení předvádí opět od roku 2005 prototyp 850.001. O tři roky dříve však byl jeho osud po nehodě nejistý a uvažovalo se o jeho zrušení.

FOTO LEOŠ TOMANČÁK (2x)

Všechno nejlepší, Krokodýle, v padesáti máš už nárok na odpočinek

Elegantní vzhled, příjemný a prostorný interiér, pohodlná sedadla a plynulý hydraulický přenos výkonu. To všechno jsou synonyma pro motorové vozy řady 850, nazývané železničáři i drážními fanoušky Krokodýl. Po téměř padesáti letech provozu tyto nestárnoucí elegáni již definitivně dosluhují a jejich historii budou připomínat jen muzejní kousky. Svězt se s nimi můžete ještě v okolí Brna a Olomouce.

Pravidelné nasazování Krokodýlů na osobní spoje ČD skončilo před třemi lety. Přesto tyto letité vozy občas zaskakují za motorové vozy novějších řad. Mohykánem se v případě starší řady 850 stal brněnský vůz 850.030, v Olomouci je posledním provozovaným zástupcem své řady stroj 851.028. Kromě této dvojice se v jejich domovských depch nacházejí také vozy, které jsou předurčené pro zachování budoucím generacím. Původně výkonnější řady 851 reprezentuje olomoucký vůz 851.005, v Brně pak starší řady 850 zastupuje vůbec první vyrobený Krokodýl 850.001, který letos slaví krásnou kulatou padesátku. Jeho osud je stejně působivý jako věk, kterého v aktivní službě dosáhl.

První Krokodýl M.283.101 byl dokončen v průběhu roku 1962.

Dobrá volba pro motorové rychlíky

Příběh motorových vozů řad M286.0 a M286.1 (roku 1988 přeznačených na řady 850 a 851) začíná v polovině 50. let minulého století. Tenkrát ještě v čelech většiny vlaků dýmaly parní lokomotivy, ale zároveň se začínaly stále více prosazovat úspěšné motorové vozy. V roce 1955 ČSD zpracovávaly strategii dalšího rozvoje motorové trakce, jejímž výstupem byl záměr objednat výrobu dvou typů

motorových vozů moderní koncepce. Typem předurčeným pro provoz na vedlejších tratích byly menší, avšak velice elegantní Singrovky M240.0, pro vozbu motorových rychlíků to pak byly neméně pohlední, dlouzí Krokodýlové M286.0, jejichž dva prototypy opustily výrobní závod ještě s tabulkami s označením M283.1.

Doma byly nejdříve v Praze, potom v Olomouci

První z nich, M283.101, byl ve Vagonce Studénka vyroben v první polovině roku 1962, ve druhé polovině téhož roku se pak podrobil prvním jízdním zkouškám bez cestujících. Protože ale byly během zkoušek zjištěny nedostatky v konstrukci podvozků, musel být vůz odstaven a narychlo se vyvíjely a vyráběly podvozky nové. S těmi se tehdy už oba dokončené prototypy začaly zkoušet v roce 1964. Ještě téhož roku byly oba vozy předány ČSD, svůj první domov našly v motorovém depu Praha-Libeň. Jejich označení bylo vzhledem k vyšší hmotnosti změněno na M286.0 a stejnou řadu dostala i padesátka sériových vozů, vyráběná ve Studénce v letech 1966 a 1967, na kterou pak v roce 1968 navázala výroba dalších 37 vozů s vylepšeným spalovacím motorem a řadovým označením M286.1.

Libeňské depo oba prototypy nasazovalo nejčastěji na odpolední rychlíky mezi Prahou a Jihlavou, zajímavým zpestřením jejich služby byly dopolední zajižďky s osobními vlaky na vedlejší trať Havlíčkův Brod – Humpolec. V roce 1969 však byl provoz Krokodýlů v Praze ukončen a jejich zdejší flotila byla v sou-

OBLIBU SI UDRŽELY I V POZDNÍM VĚKU

Vozy řady 850 a 851 patřily mnoho let k tomu nejlepšímu, co mezi motorovými vozy na našich tratích jezdilo. Díky svému pohodlnému a prostornému interiéru byly u cestujících oblíbené. Na rozdíl od svých mnohem mladších kolegů jim hydraulický přenos výkonu propůjčil klidný a rozvážný rozjezd bez rázů známých například u řady 810.

Když koncem 90. let prošla část Krokodýlů modernizací spojenou s výměnou oken, přečalouněním sedadel do pestrobarevných látkových potahů a položením nového linolea, nejednou jste slyšeli pochvalné komentáře cestujících, že se těmito novými vozy jede opravdu dobře. A to bylo těm „novým“ tenkrát přes 30 let!



LORINKA. Kvůli původnímu interiéru byl vůz nazýván Růžový salonek nebo Lorinka.

vislosti s dodávkami novějších strojů „rozprášena“ do jiných působišť. Novým domovem prvního prototypu se stalo depo v Olomouci, odkud dennodenně vyjížděl s osobními vlaky a rychlíky na tratích do Brna, Prostějova, Je-

seníku, Krnova, Opavy a Šumperka (po určitá období i do Břeclavi, Zlína a Malé Morávky). To trvalo dalších téměř 30 let, než byl v roce 1997 přesunut do brněnského depa. Tam se tehdy soustředily všechny dosluhující vozy řady 850 Čes-

kých drah, podobně jako se v Olomouci sešly všechny vozy novější řady 851.

Reinkarnace Lorinky

Novou doménou prvního prototypu se tak staly osobní a spěšné vlaky na tratích z Brna do Jihlavy, Znojma, Oslavan, Bylnice a Frýdku-Místku, avšak v roce 2002 jeho provoz nečekaně ukončila nehoda, po které se dokonce uvažovalo o jeho zrušení a sešrotování. K tomu ale naštěstí nedošlo, vůz byl v roce 2003 pečlivě opraven a dokonce mu byla upravena čela (zvláště oblast kolem dálkového reflektoru) do podoby odpovídající stavu po vyrobení. Navíc v listopadu 2005 byl prototyp po další rozsáhlejší opravě opatřen šedo-červeným nátěrem, se kterým v roce 1962 opustil brány výrobního závodu. Kromě vnějšího nátěru má prototyp dodnes zachován původní interiér a zajímavé je i růžové umakartové obložení stěn, díky kterému se tomuto vozu říkálo také Lorinka nebo Růžový salonek.

Tímto počínem se „praotec Krokodýl“ stal plnohodnotným historickým vozidlem a dnes je spolu se svým shodně natřeným přípojným vozem připraven vyrazit na trať, aby všem, kterým železnice jednou provždy učarovala, připomenul své nestárnoucí tvary i nezměnitelný zvuk. To by však nebylo možné bez šikovných rukou, které svým umem a plíli dokázaly tyto sice hezké, ale po technické stránce ne zcela dokonalé vozy udržet tolik let v provozu. Proto právě vám, často bezejmenným dílenským pracovníkům, patří sborové: Děkujeme. I za padesátiletého Krokodýla.

ROSTISLAV KOLMAČKA

Autor děkuje za spolupráci Leoši Tomančákovi.

RSM: Stanice Plzeň hlavní nádraží o krok dále

Čtvrté největší město republiky postupně dostává reprezentativní hlavní nádraží. Na železniční stanici v Plzni už zmizelo lešení zakrývající budovu v úrovni nástupišť, takže se objevila novotou zářící fasáda ve žluto-oranžovém odstínu. V současné době probíhá repase historických oken a dveří. Tam, kde repasování nepřichází v úvahu, jsou nasazovány repliky. Na novinky si cestující rychle a rádi zvykají...

Lešení jako pro pět paneláků

Práce na rekonstrukci nádraží běží nepřetržitě od listopadu loňského roku. Na konci roku se pozornost soustředila na restauraci soklu z umělého kamene, který byl v minulosti necitlivě překryt vrstvou hnědé barvy. Vnitřní prostor haly dostal na krátký čas prostorové trubkové lešení. Rozhodující montážní práce na 25 metrů vysoké konstrukci lešení probíhaly v noci. Tato fáze opravy byla nároč-

ná již v samotné přípravě, neboť bylo nutné zpracovat projektovou dokumentaci stavby lešení se statickým výpočtem (včetně projektu provizorního osvětlení). Velkým úskalím bylo i samotné zásobování trubkovým lešením. Do vstupní haly pracovníci nanosili 14 sad lešení. Pro názornou představu dodejme, že to představuje materiál na stavbu lešení pro zhruba pět osmipodlažních panelových domů se dvěma vchody.

Během montáže lešení byla okamžitě zahájena obnova vnitřních omítek a restaurování štukové výzdoby haly. Následně proběhly malířské a štukatérské práce – restaurátorů štukatérské výzdoby a omítek stěn. V souladu s dokončováním těchto prací v kopuli vstupní haly proběhla demontáž prostorového lešení, takže veřejnost se již dnes může podívat nahoru na finální podobu. V těchto dnech je dokončována projektová dokumentace nového osvětlení vstupní



VÝZDOBA. Nádražní hala po zásahu malířů a štukatérů.

FOTO MICHAL MÁLEK

haly a probíhá výměna původního svislého kanalizačního potrubí, které je již nevyhovující. Byla dokončena též revize a oprava střešní krytiny a klempířských prvků.

Na řadě je historická dlažba v dolním vestibulu

Výše uvedené práce v horní hale budou do konce března dokončeny. Následovat bude výměna historické dlažby v dolním vestibulu za její repliku. Tato fáze opravy proběhne ve dvou po sobě následujících etapách. Bude nutné uzavřít v postupných krocích na určitou dobu polovinu haly, a to bez vyloučení cestujících, což bude z organizačního hlediska jistě náročné. Přes všechna úskalí a těžkosti, provázející opravy plzeňského hlavního nádraží, věříme, že stavba přinese očekávané výsledky a přispěje k pozitivnímu vnímání Českých drah ze strany veřejnosti.

MICHAL POLCAR

Po Jungfraubahnu do nejvyšší stanice v Evropě

Po švýcarské ozubnicové železnici Jungfraubahn již sto let jezdí vlaky do nejvýše položené stanice v Evropě. Devítikilometrová trať prochází z větší části tunely pod horami Eiger a Mönch. Aby si cestující užili horské masivy a hluboká údolí co nejvíce, mohou se ve stanicích dívat vyhlídkovými okny zabudovanými přímo ve skalách.



KLEINE SCHEIDEGG. Jungfraubahn začíná ve výšce zhruba 2 000 metrů nad mořem.

FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Tato železnice je opravdu výjimečná. O rychlost tu nikdo nesoutěží, vždyť necelou desítku kilometrů ujedete za 50 minut. Ale ta výška! Ze stanice Kleine Scheidegg se dostanete na nádraží Jungfrauoch až do výšky 3 454 metrů nad mořem, přičemž překonáte rozdíl asi 1 400 metrů. Vlak s vámi projede sedmikilometrovým tunelem, přičemž v mezilehlých stanicích Eigerwand a Eismeer vždy zastaví, aby cestující mohli vystoupit a pokochat se výhledem ve skalách.

Jak se staví unikát

Vše začalo v roce 1893. Průmyslník Adolf Guyer-Zeller tehdy v prosinci požádal o koncesi na provozování železniční ozubnicové dráhy, která měla navazovat na dráhu společnosti Wengernalpbahn a následně měla vystoupat na vrchol hory Jungfrau. O rok později mu bylo vyhověno a průmyslník se dal do díla. V té době ve Švýcarsku vzniká celá řada ozubnicových železnic, ale Jungfraubahn se stává naprostým unikátem.

Přestože dráha navazovala na úzkorozchodnou železnici Wengernalpbahn o rozchodu 800 mm, bylo rozhodnuto, že trať dostane širší rozchod 1 000 mm a současně bude vybavena ozubnicovým systémem Strub (namísto Riggenbachovy ozubnice). Současně byl zvolen jiný systém napájení, který sliboval vyšší

bezpečnost. Stavební práce postupovaly pomalu. Až 19. září 1898 mohl být zahájen provoz na první části tratě, která vedla ve volném terénu mezi stanicemi Kleine Scheidegg a Eigergletscher na úpatí hory Eigeru. Stavitel Guyer-Zeller měl za cíl každý rok dosáhnout další stanice. Začátkem března 1899 byla vyražena stanice Rotstock, která byla provozována jen přechodnou dobu. Dnes slouží jako únikové místo z tunelu. Ve stejnou dobu dosáhli raziči místa, kde byla vybudována dnešní stanice Eigerwand.

V dubnu 1899 umírá Adolf Guyer-Zeller, hnací motor výstavby železnice Jungfraubahn a stavbu přebírají jeho synové. Další dlouhé čtyři roky však trvalo, než mohl být zahájen provoz až do stanice Eigerwand, která se nachází v nadmořské výšce 2 865 metrů. Dne 25. července 1905 železnice dosáhla stanice Eismeer ve výšce 3 160 metrů a cestujícím se otevřela krásná vyhlídka na okolní ledovce. Finanční prostředky na další výstavbu se tenčily, a tak došlo ke změně plánu. Místo výstavby stanice Mönchs-

joch a následného vedení dráhy na vrchol Jungfrau bylo rozhodnuto ukončit železnici v dnešní stanici Jungfrauoch.

Adhezně i s ozubnicí

Historie výstavby Jungfraubahnu je také poznamenána řadou neštěstí při rubání tunelu, stávkami a finančními problémy. Teprve v roce 1912 byla trať dovedena až do konečné stanice Jungfrauoch. Výstavba trvala o devět let déle, než bylo plánováno! Na posledních 3,6 km čekala řada nástrah jako například tvrdá skála či prosakující voda. Slavný den nastal 21. února 1912, kdy ráno v půl šesté dělníci prorazili štolu a uviděli slunce.

První slavnostně ozdobený vlak se na více než devítikilometrovou cestu vzhůru vydal o půl roku později, 1. srpna 1912. Po příjezdu na Jungfrauoch se hosté prošli 200 metrů dlouhou galerií – poslední metry vedly oblastí věčného ledu. Není bez zajímavosti, že na úseku Eismeer – Jungfrauoch se jezdilo adhezně a teprve těsně před stanicí Jungfrauoch byl provoz ozubnicový. Proto musely být pro provoz pořízeny speciální lokomotivy.

Hra světelných efektů

Letos se má k jubilejnímu stému výročí dráhy uskutečnit na osmdesát různých akcí. Jednou z prvních bylo slavnostní nasvícení hory Jungfrau. Mistr světelných efektů Gerry Hofstetter, který po celém světě nasvětčuje různé objekty a budovy, vykouzlil v polovině ledna na Jungfrau nádherné obrazy. Na severní stěně Jungfrau byl nasvícen například helvetský kříž, portrét Adolfa Guyer-Zellera a obraz vlakové soupravy Jungfraubahnu.

Ke stému jubileu železnice Jungfraubahn bude letos v dubnu otevřena 250 metrů dlouhá cesta objevů. Jedná se o nově vyraženou štolu, která propojí halu Sfinx s takzvaným Ledovým palácem. Ve štolě bude k vidění výstava o turistickém vývoji Alp a samozřejmě o historii Jungfraubahnu.

STANISLAV HÁJEK



JUNGFRAUJOCH. Nejvyšší stanici v Evropě skrývá skalní masiv. FOTO VÁCLAV RUBEŠ



Na horním úseku tratě je už nutná ozubnice. FOTO WIKIPEDIA (2x)



Jedna ze stanic v tunelu. Cestující mají pár minut na vyhlídku ze skal.

Gastronomie u ÖBB mění poskytovatele

V dubnu čeká na cestující Rakouských spolkových drah malá, leč výrazná změna. Společnost ÖBB totiž vymění poskytovatele gastronomických služeb ve svých vlacích a restauračních vozech. Po desetileté úspěšné spolupráci se společností e-express dojde k výměně na základě výběrového řízení.

Jídla budou čerstvá, nápoje zase levnější

Hodnotící komise sestavená z podnikových i externích odborníků vybrala společnost DO & CO. Ta zvítězila především díky kvalitní kulinářské nabídce a celkovému konceptu služeb. Předseda představenstva ÖBB Christian Kern k tomu řekl: „Rozhodnutí pro DO & CO je důležitý krok ve zlepšování našich služeb. Naši zákazníci uvidí rozdíl nejen v kulinářské nabídce, ale také v ceně. Pro obě společnosti, ÖBB i DO & CO, bude tato spolupráce výhodná.“



Jídla mají být připravována z čerstvých surovin přímo ve voze. FOTO ÖBB



Gastronomický servis u ÖBB se týká asi 160 vlaků denně. FOTO MARTIN HARÁK

DO & CO nabídne nový jídelní lístek sestavený z regionální a rakouské národní kuchyně a také podle zahraničních receptů. Jídla mají být připravována z čerstvých surovin přímo na palubě restauračních vozů. Nabídku obohatí sezonní produkty a občerstvení ve vlacích má výrazně zlevnit. U nejčastěji prodá-

vaných nápojů, minerální vody a kávy, mají ceny klesnout o 15 a 30 procent. Novinkou v kontraktu na zajištění gastronomie ve vlacích je také penále pro servisní společnost za nedodržení kvality. Smlouva rovněž počítá s bezpečnostními audity v oblasti hygieny, kvality nebo čerstvosti potravin.

Personál zůstává, ale čeká ho přeškolení

Servisní společnost nabídne ve vlacích ÖBB ročně okolo 8 milionů jídel. Denně obsluhuje 160 vlaků a vedle restauračních vozů poskytuje servis také prostřednictvím 120 minibarů. Nový provozovatel zvládne takový rozsah služeb také díky převzetí dosavadního personálu e-expressu, který projde zvláštní akademii nového provozovatele.

Společnost DO & CO je významný rakouský poskytovatel gastronomických služeb. Své aktivity má ve 20 státech světa, například v USA, ve Velké Británii, v Turecku nebo na Ukrajině. Provozuje restaurace, kavárny, hotel a zajišťuje catering na různých akcích. Je partnerem Formule 1 nebo fotbalového šampionátu v Polsku v letošním roce. Společnost zajišťuje gastronomii pro 60 leteckých linek. Celá skupina DO & CO zaměstnává na 5 tisíc osob.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

KRÁTCE

FRANCIE

Poplatek za dopravní cestu v roce 2013

Francouzský Úřad pro regulaci železničních činností schválil zvýšení přístupového poplatku za využívání tamní železniční infrastruktury, který navrhl železniční operátor RFF. S účinností od roku 2013 se tak poplatek za přístup na francouzské tratě zvýší o 4,3 procenta pro regionální expres vlaky, pro vysokorychlostní vlaky dokonce o 7,4 procenta. Zároveň společnost RFF oznámila, že v období 2014–2018 zmírní vývoj přístupového poplatku pro osobní vlaky na stávajících tratích tak, aby byl v souladu s růstem ostatních nákladů.

IRSKO

Kapsch zabezpečí řídicí systém u Dublinu

Železniční operátor Iarnród Éireann (Irish Rail) zadal zakázku rakouské společnosti Kapsch CarrierCom na zavedení systému digitálního řídicího systému pro vlaky v oblasti Dublinu. Podle dohody bude společnost modernizovat železniční analogový systém na nový systém GSM-R operující na bázi IP 4. Zpočátku bude Kapsch testovat systém na 48 km dlouhém úseku, v budoucnu se celková délka takto vybavených tratí zvýší na 2 000 km.

NĚMECKO

Platy manažerů budou podle spokojenosti

Odměňování vedení koncernu Deutsche Bahn má doznat zásadní změny. Podle nového systému bude třetina odměny představovat pevný plat, třetinu ovlivní hodnocení cestujících a zaměstnanců a poslední třetina se bude odvíjet od plnění finančních cílů a úspěchů společnosti. Názory cestujících a zaměstnanců se zjistí pomocí internetových a telefonických průzkumů spokojenosti. Deutsche Bahn zaměstnává přibližně 300 tisíc lidí v Německu i zahraničí a se startem průzkumu mezi pracovníky se počítá od podzimu 2012.

RUSKO

Každá desátá jízdenka nakoupena přes net

Během loňského roku se Ruským drahám podařilo dosáhnout výrazného zvýšení prodeje jízdenek přes internet. Celkově jich bylo takto na dálkové spoje prodáno přes 11 milionů kusů. Oproti roku 2010 se jedná o zvýšení o 3,76 milionu jízdenek. Procentuální zastoupení internetového prodeje jízdného u dálkových spojů tak činí kolem 10 procent. K nárůstu přispěla také instalace 70 samoobslužných terminálů ve 34 velkých městech. On-line systémem nákupu jízdenek byl společností RŽD spuštěn v roce 2007.

INDIE

Seznam priorit na příští pětiletku

Skupina expertů zřízená ministerstvem železnic vypracovala zprávu pro určení priorit v letech 2012–17. Zpráva byla na konci února předložena vládě a v polovině března parlamentu. Obsahuje seznam úkolů v patnácti oblastech. Mezi doporučené priority patří například modernizace 19 tisíc km kolejí, zrušení všech úrovnových křížení, zavedení autobloku na hlavních tratích a rekonstrukce 100 hlavních stanic. Dokument klade důraz na podporu domácího průmyslu, aby se Indie stala předním světovým výrobcem v oblasti železničních zařízení.

AUSTRÁLIE

Železnou rudu přepraví vlaky bez lidí

Důlní společnost Rio Tinto potvrdila, že během roku 2014 hodlá zavést provoz vlaků bez lidské obsluhy. Novinka se bude týkat sítě Hamersley a Robe River, kde se přepravuje železná ruda v oblasti Pilbarry v západní Austrálii. Změna bude možná díky investičnímu balíčku ve výši 518 milionů australských dolarů, který je součástí tzv. strategie Důl budoucnosti. V současné době Rio Tinto realizuje investici ve výši 14 miliard dolarů rozvrženou na pět let.

(mez, acrí)

Krizový rok 1929 přinesl do Československa krutý mráz a závěje sněhu

Letošní zima právě skončila. Po mírném začátku udeřily v únoru mrazy, až někteří říkali, že to není normální. Ale kdeže! Lze to jen obtížně srovnávat se začátkem roku 1929, kdy bylo v Československu kvůli sněhu uzavřeno i 153 traťových úseků najednou a lokomotivy přimrzávaly ke kolejím.

Pokud vás zajímá, kdy železničáři nejvíce promrzli, stalo se tak přesně před 83 lety. Z této doby máme stále ještě platný teplotní rekord –42,2 stupňů Celsia naměřených v Litvínovicích. Už v lednu napadlo velké množství sněhu a začalo silně mrznout. Ve třech hlavních vlnách okolo 3. a 11. února a 3. března (!) teploty atakovaly minus třicet. Nejnížší teploty naměřené na železnici 12. února se udávají v okolí Brna (–35), Německého Brodu (–37) a Českých Budějovic (–41), v Praze-Vršovicích „pouhých“ minus 33. Co vadilo ještě více, je fakt, že k silné vrstvě lednového sněhu (někde až dva metry) připadaly skoro po tři týdny spousty sněhu nového. Pak už stačil silný vítr, aby tratě zneprůjezdnil. V jeden čas bylo nesjízdných – někde na hodiny, jinde na dny – 153 tratí nebo traťových úseků. Dne 14. února, kdy válance kulminovala, byly v obvodu ŘSD Bratislava zaváty všechny tratě! Právem tedy označujeme zimu 1929 jako nejkruťejší v novodobé historii střední Evropy.



FOTO LETOHRADSKÝ ŽEL. KLUB



FOTO LETOHRADSKÝ ŽEL. KLUB



FOTO WWW.CHCEN-LITOMYSL.CZ



VYSVOBODIT! Na dráze Choceň – Litomyšl zažili boje se závějem už o pět let dříve, v lednu 1924. FOTO WWW.CHCEN-LITOMYSL.CZ

Čtvrtina železničářů v pracovní neschopnosti

Vedle obtíží, které známe z dneška jako lomy kolejnic, zamrzání brzdového ústrojí vlaků, tuhnutí mazadel v ložiscích vozů a horký chod, se projeví i dal-

ší. Dlouhotrvající zima, která začala v době lednové epidemie chřipky, přinesla vysokou nemocnost drážního personálu dosahující až 25 procent. Základní překážkou nákladní dopravy se stalo nové vršovické seřadovací nádraží.

Pracovalo na gravitačním principu a ani přes tzv. zimní hrb vozy nešlo spouštět. Musela je sunout lokomotiva. Ztuhlý olej v ložiscích vozů působil, že ani nedojely do směrových kolejí. Zvláštní čtyř je musely vůz za vozem

stlačovat. Výkon ranžíru klesl ze 3 400 vozů za 24 hodin na 800.

Další bolestí bylo vodní hospodářství. Parní lokomotivy se bez vody neobešly. Mrzly rozvody od vodojemů až po vodní jeřáby. Kluziště připomínaly prostory ve výtopnách a na místech, kde ve stanicích stávaly lokomotivy, protože voda z napajeců ihned mrzla. Pokud natekla do výhybek nebo drátovodů, bylo ještě hůř. Stroje přimrzaly ke kolejím. Vysekávání kol trvalo mnohdy několik hodin a při tom byly zjišťovány lomy kolejnic. Na vytvořeném náledí lokomotivy vykolejovaly.

Na mráz platí dobrá obuv a teplé prádlo

Ministerstvo železnic si následně nechalo zpracovat podrobnou analýzu situace s návrhy na zlepšení. Někteří úředníci to, ke škodě zájemců o historii, bohužel odbyli několika řádky, jiní, třeba z ŘSD Praha-sever nebo Praha-jih, vypracovali zprávy o několika desítkách stran, na nichž nechyběly třeba náčrtý profilů hlavních závějí na všech tratích (asi nejvíce jich bylo mezi Čížkovicemi a Obrnicemi) či seznamy všech lomů kolejnic. Za všechny citujme ze zprávy ŘSD Praha-sever: „Mrazy do minus 20 stupňů lze při dobré obuvi, teplém prádle a oděvu celkem bez velké újmy překonávat. Mrazy přes minus 20 způsobují však záhy zemdenlost.“

Když v květnu a červnu vyžádané zprávy do budovy ministerstva železnic dorazily, už bylo na dráze hej. Jenže v Severní Americe vypukla hospodářská krize. A 4. července přišla přírodní katastrofa v podobě krátké podvečerní větrné smrště, která napáchala obrovské škody na budovách, vedeních elektrického napětí, lesních porostech a na úzkokolejce dokonce převrátila celý vlak číslo 3 143. Byl to prostě smolný rok.

MARTIN NAVRÁTIL



ČD travel, s.r.o., Na Příkopě 31, tel. 972 243 051, 972 243 057, 972 243 055. E-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cd.travel.cz, web: www.cdtravel.cz
Pobočky: Na Příkopě 31, tel. 972 243 071 • Praha hl. nádraží 972 241 861 • Brno hl. nádraží 972 625 874 • provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



Česká republika

Luhačovice – hotel Vega ***, seniorský pobyt

AKČNÍ NABÍDKA 1. 3.–6. 4. 2012, nástup neděle–pátek
Cena: 5 355 Kč/os./pobyt, ubytování ve dvoulůžkových pokojích s příslušenstvím. Cena zahrnuje: 5 nocí, 5x plnou penzi, 1x kávu se zákuskem na přivítanou, výběr ze 4 rehabilitačních programů, využití krytého bazénu po celou dobu pobytu. BONUS: perličková koupel s přísadou dle vlastního výběru.



Toskánsko – vlakový poznávací zájezd

Krajinou vinic a renesančních umělců, 8. 5.–13. 5. 2012

Cena: 4 490 Kč, 3x ubytování se snídaním
Renesanční Florencie, překrásná Siena, renesančními hradbami obklopené městečko Lucca, Pisa se světově známou šikmou věží či vesnice tisíce věží San Gimignano. Pojeďte s námi poznat jeden z nejkrásnějších koutů Apeninského poloostrova. Objednávky nejpozději do 4. 4. 2012!



Francie – vlakový poznávací zájezd

Paříž + Versailles, 19. 4.–24. 4. 2012

Cena: 5 390 Kč, 3x ubytování v příjemném hotelu se snídaním, poslední volný dvoulůžkový pokoj + jedno volné místo pro ženu. Navštívíme to nejkrásnější z Paříže – Eiffelovu věž, kopec Montmartre, gotickou katedrálu Notre Dame, Invalidovnu s hrobkou Napoleona, Latinskou čtvrť, Lucemburské zahrady, muzea Louvre a Orsay a spoustu dalších krásných míst této evropské metropole, v ceně zájezdu výlet do Versailles. Objednávky nejpozději do 30. 3. 2012!



Švýcarsko – vlakový poznávací zájezd

Svět velehor, 12. 6.–17. 6. 2012

Cena: 4 490 Kč, 3x ubytování se snídaním. Prohlídka Ženevy, Lausanne, výlet úzkokolejovou železnici do francouzského Chamonix, možnost výjezdu lanovkou na svah Mont Blancu. Průsmek Velký sv. Bernard, monáši letovisko Gstaad, jedna z nejkrásnějších švýcarských vesniček Gruyere proslulá výrobou sýra. Objednávky nejpozději do 4. 5. 2012!



Maďarsko

Mosonmagyaróvár – hotel Thermal *** (30km od Bratislavy)

VELIKONOČNÍ RELAX V TERMÁLECH
Cena: 4 990 Kč/osoba. Cena zahrnuje: 3 noci s polopenzí, uvítací drink, velikonoční snídaně se sektem, jednu slavnostní večeři s hudbou, 2 celodenní vstupy do lázní, 45 min. v solné komoře, 30min. masáž lávovými kameny, volný vstup do sauny a vířivky.



Slovensko

Vysoké Tatry – Štrbské Pleso, Hotel FIS ***

Seniorský pobyt 60+
AKČNÍ NABÍDKA 10. 4. – 10. 5. 2012
Cena: 3 250/4 350 Kč, ubytování ve dvoulůžkových pokojích s příslušenstvím. Cena zahrnuje: 4/6 nocí, 4/6x polopenzi.



RUKA K DÍLU. Členové Muzea průmyslových železnic si všechny činnosti v areálu zajišťují vlastními silami. Z vlakvedoucího se tak stane třeba mechanik. FOTO AUTOR (3x)

Muzeum u Zbýšova stojí na nadšení dobrovolníků

Mezi jejich první cíle patřilo vybudovat sbírku šesti lokomotiv a patnácti vozů. Dnes už těch lokomotiv mají pětkrát tolik, rovněž počet vozů se zněkolikanásobil. Po dvaceti letech činnosti se klub s názvem Muzeum průmyslových železnic může pochlubit i z poloviny zrekonstruovanou vlečkou, interaktivní výstavou na místě bývalého dolu a dobrým jménem na veletrzích cestovního ruchu.

V polovině prosince 1991 byla oficiálně provedena registrace Klubu průmyslových železnic. Jeho členům šlo především o záchranu slovenských lesních železnic a dokumentaci provozu na průmyslové dráze v Mladějově. Později se klub přejmenoval na Muzeum průmyslových železnic a dnes již více než pět let působí v Síčce u Zbýšova na bývalé vlečce Zastávka u Brna – Zbýšov.

Obnovují vlečku, ale s jiným rozchodem

„Podařilo se nám přebudovat část bývalé vlečky o standardním rozchodu 1 435 mm na úzký rozchod 600 mm. Současné jsme část areálu bývalého dolu a nevyužitého brownfieldu změnili ve funkční historickou památku a turistickou atrakci, interaktivní muzeum, ale i jako nenásilnou učebnu fyziky a historie. Ale ještě před námi zůstává spousta práce, protože dráhu se nám podařilo přerozhodovat zatím z jedné poloviny,“ říká Artur Fučík, ředitel obecně prospěšné společnosti Regionální úzkorozchodná železnice, která tamní muzeum zastřešuje. Společnost založily v roce 2010 obce v okolí dráhy, konkrétně Zastávka u Brna, Babice u Rosic a Zbýšov.

Muzeu i železnici se v poslední době daří. Například loni slušně zabodovala ve finále soutěže EDEN 2011 o excelentní destinaci v cestovním ruchu, kterou pořádala Evropská komise. Když v polovině září 2011 klub slavil dvacáté výročí svého vzniku a zároveň páté výročí muzea, konal se zde i seminář na téma Provoz úz-

korozchodných železnic a jejich využití v cestovním ruchu. Současné vyjela kalvákada všech zdejších provozuschopných vozidel.

Dobré jméno není samozřejmostí

Nedílnou součástí fungování malé železničky je i dobrá propagace. „Jezdíme na veletrhy cestovního ruchu a vyrábíme a distribuujeme řadu propagačních materiálů. Současné jsme v úzkém kontaktu s našimi partnery hlavně z řad obcí a mikroregionů, se kterými pořádáme

společné akce. Aby dráha mohla fungovat, je třeba v první řadě zajistit ochotné lidi, kteří s vláčky mohou jezdit, a potom ještě platící návštěvníky, kteří přinášejí muzeu příjem,“ dodává Fučík.

Personál pro zajištění provozu pochází ze členů Muzea průmyslových železnic. „Ti ve stejných funkcích působí například u Českých drah nebo SŽDC, ať jde o vlakový doprovod, traťmisty nebo strojvedoucí. Nejvíce práce je potřeba při opravách vozidel a současně postupném přerozhodování tratě na 600 mm. V ten moment se všichni měníme na elektro-

mechaniky či zámečníky nebo také traťové dělníky.

Kapacitu naplní z poloviny

Prozatím se daří naplňovat návštěvníky okolo padesáti procent kapacity vlaků. „První dva roky jsme jezdili po dráze dlouhé jen asi 200 metrů, která je dnes mnohonásobně delší. Přilákali jsme již řadu lidí například z Brna, z kterého je naše muzeum dobře dostupné integrovanou veřejnou dopravou v pravidelných intervalech. Každou hodinu dojíždí z Brna do Zastávky vlak, od kterého okamžitě navazuje integrovaný autobus, který staví takřka před vraty našeho muzea v Síčce u Zbýšova. Pokud máte dobrý produkt, není problém na něj přitáhnout třeba čtyři tisíce lidí ročně, což se nám vcelku daří. Mimo běžné návštěvní hodiny jezdíme ještě na objednávku pro školy nebo turistické spolky,“ vysvětluje ředitel.

A proč okolní obce podporují obnovu železniční vlečky, když současné vlakové a autobusové spoje v rámci integrovaného systému na dopravní obslužnost regionu stačí? Jednoduše to vysvětlil starosta Babic u Rosic Vladimír Blažejovský: „Od první chvíle podporujeme vznik muzejní úzkorozchodné železnice. Jde nám především o zviditelnění naší obce a okolního mikroregionu. Cílem je zvýšení turistického ruchu. Železnička je nosným produktem, na který by mohly navazovat další atraktivní záležitosti jako cyklostezky či zpřístupnění některých historických míst.“

MARTIN HARÁK



Průmyslová vlečka v budoucnu povede až do stanice Zastávka u Brna.



Muzeum funguje s podporou obcí na stejném místě již více než pět let.

POŠTA

Vlaky, vláčky, koleje v České Třebové

Kulturní centrum Česká Třebová uspořádalo ve spolupráci s Letohradským železničním klubem a Klubem českotřebovských fotografů železnice výstavu Vlaky, vláčky, koleje. Zejména menší děti potěšila pohádka o mašinkách, kterou v přeplněném malém sále uvedlo



Prodivadlo Praha. Nejen na děti čekala tři kolejiště, ostatní návštěvníci si vychutnávali asi 300 fotografií současných i historických lokomotiv a vlaků z různých koutů Evropy od Pavla Stejskala, Jiřího a Petra Štembírkových a Karla Hampla. Nepřehlédnutelné byly také velké modely parních lokomotiv, vitríny s modely vláčků v tradičních velikostech, lokomotivní čísla, různé výrobní štítky a další artefakty a zajímavosti ze světa železnice. Výstavu Vlaky, vláčky, koleje najdete na adrese Nádražní 397 v České Třebové, otevřeno je každý den od 9 do 12 a od 13 do 17 hodin, a to do neděle 25. března. Vstupné je dobrovolné. Více informací na stránkách www.klubfotocu.estranky.cz. Těšíme se na vaši návštěvu.

JIŘÍ ŠTEMBÍREK

Dny železniční dopravy na Moravskoslezsku

Celkem osm Dnů železniční dopravy proběhlo na Střední škole technické a dopravní v Ostravě-Vítkovicích a na základní škole v Bohumíně s účastí 267 žáků osmých a devátých ročníků základních škol. V průběhu těchto dnů byly žákům představeny dopravní obory zaměřené na železniční dopravu vyučované ve Bruselu. Formou prezentací byli seznámeni s poznatky žáků SŠ, získanými během říjnové odborné stáže na pracovištích firem zaměřených na železniční dopravu a listopadové zahraniční exkurze v Bruselu. Jako součást prezentací byla pro žáky a rodiče připravena výstava předmětů souvisejících s železniční dopravou. Žáci měli také možnost vyzkoušet si simulátor řízení dopravy instalovaný v dopravním sále školy. Účelem těchto akcí bylo přiblížit železnici a její zákulisí žákům základních škol a tím rozšířit jejich informovanost o železniční dopravě a profesích v této oblasti. Na realizaci akcí se podíleli žáci SŠTD a realizační tým projektu, především koordinátorky SOŠ Iveta Martinásková a Tomáš Pšcölka. Dny železniční dopravy jsou součástí projektu Inovační formy spolupráce škol a firmy České dráhy v Moravskoslezském kraji realizovaného v rámci Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost.

MICHAL HEJDA, JAN SPURNÝ



MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY



OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

SUDOKU

lehké								
	7	6	4	8		3		
	8							6
	2						9	7
		2	8		7	5		
	1			3			7	
		7	9		2	4		
9	4						1	
7							5	
		8		7	5	9	3	

středně těžké								
					3			
	9		8		6			1
		5	4	7		9	6	
	8			2	7			6
	2						9	
4			3	8			5	
	6	2		5	3	4		
7			9		8		2	
		8						

středně těžké								
	7			9				
		4		3	6			
8	3		4		1	9		
	8					1		
5	2	7		6		8	9	3
		6					5	
		2	7		3		1	8
			9	1		6		
			4			3		



Jičínsko jako základ impéria Albrechta z Valdštejna

VALDŠTEJNOVO NÁMĚSTÍ. Centrum Jičína dnes nese název po slavném generalissimovi, který se po roce 1623 rozhodl vybudovat na severovýchodě Čech jakýsi stát ve státě.

FOTO JIŘÍ BERGER (3x)

Město Jičín bývá často nazýváno branou do Českého ráje. Do jeho architektury – i širokého okolí – výrazně zasáhl Albrecht z Valdštejna, který si zdejší kraj vybral za své hlavní sídlo. Památky na vojevůdcovy nákladné aktivity najdeme skoro na každém kroku. Jičínsko se ale proslavilo také pohádkovým světem včetně loupežníka Rumcajse.



Půvabné město Jičín bylo založeno kolem roku 1300 původně na nedalekém místě, kde se dnes nachází obec Staré Město. Posléze však bylo přesunuto na náhorní plošinu obtékanou řekou Cidlinou. Zpočátku bylo královským majetkem, poté se střídali soukromí majitelé. Z nich byl nejslavnější samozřejmě Albrecht z Valdštejna. Poprvé si místo prohlédl v roce 1621 a v roce 1623 se mu podařilo oficializovat jeho držení. Díky množství dochovaných památek byl Jičín v roce 1967 prohlášen městskou památkovou rezervací.

Valdštejnský zámek jako Muzeum hry

Hlavní náměstí se jmenuje – jak jinak – Valdštejnovo. Celou jihovýchodní část zabírá mohutný zámek. Původní sídlo si tu vybudoval Mikuláš Trčka z Lípy. Za Smiřických došlo k výbuchu a objekt byl rozsáhle poškozen. Valdštejn nechal na ruinách postavit zámek prakticky nový. Dvoupatrová budova obklopuje tři nádvoří, impozantní průčelí tvoří dvanáct pilířů s arkádami, nároží zakončují arkýře. Stavba začala v roce 1623 a vedli ji architekti Andrea Spezza a Giovanni Battista Pieronni, po roce 1634 Niccolo Sebreghoni.

Jeden z našich nejrozsáhlejších raně barokních zámků je znám nejen z generalissimovy éry, ale i z dob napoleonských válek, kdy tu určitý čas v komnatách pobýval rakouský císař František I. a v roce 1813 zde byla sjednána aliance proti Napoleonovi. A když jsme u válečných událostí, nesmíme opomenout zmínit významnou bitvu prusko-rakouské války, která poblíž Jičína proběhla v roce 1866 a předcházela rozhodující srážce u Hradce Králové.

V budově zámku dnes najdete skvěle zařízené muzeum. Na první pohled by se mohlo zdát, že se jedná o standardní vlastivědnou expozici o historii a přírodě. Prohlídky jsou však netradičně připravené a užijí si je hlavně děti. Však si také instituce, která je pro veřejnost otevřená celoročně, dala přímo do svého

názvu Muzeum hry. V každém sále najdete exponát, který si můžete vlastnoručně vyzkoušet. Takže můžete upršíst nit na kolovrátku, sepsat dokument ve scriptoriu, umlít si na kamenném mlýnku a v zámeckém divadleklu sebrát vlastní představení. Celá jedna místnost je zaplněna obrovskou dřevěnou stavebnicí, ze které si děti mohou sestavit model města. Malé parádnice si vyzkouší dobové oblečení a ve Skříní otázek si své znalosti prověří nejen dětská návštěvníci. Jistě lze zvolit i obvyklou trasu,

kde si prohlížíte jednotlivé exponáty a čtete popisky. Raději se ale možná necháte vést pomocí kouzelné Valdštejnovy hůlky a s ní objevíte tajné zámky i komnaty.

A kde je Rumcajs?

Kupodivu se v muzeu vůbec nesetkáte s další slavnou jičínskou osobností – loupežníkem Rumcajsem. Vynahradíte si to ale na kouzelné interaktivní výstavě, která se nachází v podloubí u informačního centra. Za symbolické vstupné si



Palác, který Valdštejn v Jičíně postavil, je otevřen celoročně.

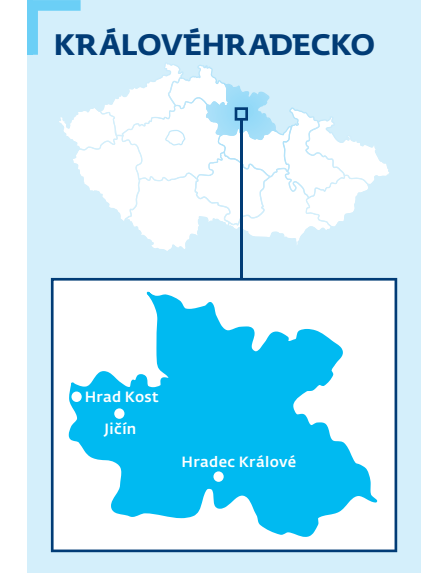


V Muzeu hry si děti mohou vystavené exponáty vlastnoručně vyzkoušet.

Stopy po generalissimovi císařských vojsk

Slavný český vojevůdce u výstavby zámku nezůstal. Architektonickou zajímavostí je například kostel svatého Jakuba Většího. Výstavba začala v roce 1627 a ukončila ji Valdštejnova smrt v únoru 1634. Se zámekem je kostel propojen schodištěm.

Albrecht z Valdštejna formoval i okolní krajinu. Tři kilometry za městem založil v nedalekých Valdčích kartuziánský klášter. Směrem k němu se rozkládá lesopark Libosad, k Valdčím vede



čtyřřadá lipová alej. Uprostřed cesty se nachází letohrádek Valdštejnská lodžie. Osvícenský císař Josef II. klášter v 80. letech 18. století zrušil a v polovině 19. století byl areál přebudován na trestnici. Netřeba snad připomínat, že tomuto účelu slouží dodnes.

Tři tipy na výlety

Nedaleko Jičína se nachází další tři turistické objekty, které vám doporučíme k výletu. Hrad Kost patří k našim nejrozsáhlejším a nejzachovalejším středověkým komplexům. Pověst říká, že když hrad obléhal další slavný český vojevůdce Jan Žižka, prohlásil na jeho adresu, že jej dobýt nelze, neboť je pevný jako kost. Pravdou však zůstává, že Žižka hrad vůbec nedobýval, protože ho přehlédl. Kost založil Beneš z Vartemberka, který používal přídomek di Costi, což znamenalo tvrdý či kamenný.

Na nedalekém čedičovém vrchu se také vypíná lovecký zámek Humprecht. Stavbu si objednal Jan Humprecht Černín z Chudenic, který procestoval celý svět. Však také špičku věže zdobí turecký půlměsíc. Hlavní elipsovitý sál barokního zámku skýtá jedinečnou akustiku. A do třetice si zajedte do celoročně přístupného zámku Dětenice. O sobotách zde probíhají strašidelné prohlídky s čarodějnicí, v neděli zase provází Šípková Růženka.

SASKIA BERGEROVÁ