

# Železničář

4. LEDNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



1

ROČNÍK XXV

## 6–7 ROZHOVOR

O tom, jaký byl uplynulý rok a co národního dopravce čeká v tom příštím, jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah **Pavlem Krtkem**.

## 8 ZPRAVODAJSTVÍ

Nepřehlédnutelná stavba s výrazným designem vyrostla u prvního nástupiště nádraží v Lysé nad Labem. Jedná se o automatickou **úschovnu kol**, v tuzemsku již šestou budovu svého druhu.

## 11–14 TĚMA

V Česku nenajdeme mnoho železničních vozidel, která by ve větším rozsahu prošla rozsáhlou modernizací, znamenající prodloužení jejich životnosti. Existují ale výjimky – jednou z nich jsou motorové vozy **řady 854**.

## 18–19 CESTOPIS

V očích některých Středoevropanů možná není hlavním turistickým cílem, přesto má **Wales** návštěvníkům co nabídnout. My jsme se do této hornaté krajiny vypravili a navštívili tamní technické skvosty.

## 20–21 HISTORIE

Kdysi jedna z nejlépe spravovaných a dokonale i moderně technicky vybavených elektrických úzkorozchodných sítí v Evropě vznikla v podhůří Jizerských hor. **Jablonecká malodráha** sloužila až do roku 1965.

## Radko Brand

Po bezmála čtyřiceti letech služeb u bývalých ČSD a poté Českých drah odešel na konci roku do důchodu vedoucí dispečinku regionální osobní dopravy v Plzni pan Radko Brand. Po absolvování VŠD v Žilíně v roce 1979 nastoupil jako výpravčí k ČSD. Od roku 1981 prošel různými ekonomickými a technickými funkcemi na Provozním oddělení a Správě Jihozápadní dráhy v Plzni, později Obchodně-provozním ředitelství. V roce 2004 zastával post šéfa KCOD České Budějovice a v letech 2005 až 2007 pracoval na GR ČD na tehdejší Odboru osobní dopravy a přepravy. Od prosince 2007 byl vedoucím skupiny Regionálního dispečinku osobní dopravy ČD v Plzni. Díky za vše. Ať se daří!



## Vyhodnocení vánoční soutěže

Správné odpovědi:

1 b), 2 c), 3 a), 4 b), 5 a), 6 c), 7 b), 8 a), 9 c)

Seznam výherců najdete na webových stránkách Železničáře (<http://zeleznicar.cd.cz>).

## TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek  
Mrazivé ráno na trati č. 170 s motorovou jednotkou řady 844 u stanice Lipová u Chebu



Depo v Mezimostí nad Nežárkou (dnešní Veselí nad Lužnicí) v říjnu 1918 se slavnostně vyzdobenými lokomotivami 170.359 (ČSD 434.0164) a 170.717 (ČSD 434.0257).

## S republikou vznikly i samostatné ČSD

Petr Slonek | foto: sbírka Roman Jeschke

V dnešní době nejrůznějších zákonů, nařízení a vyhlášek se to zdá už těžko uvěřitelné. Pro tak důležitou věc, jakou byl v roce 1918 vznik samostatných ČSD, neexistuje, či spíše není znám žádný oficiální výnos či zákon, kterým by se tak stalo. Obecně se má ale za to, že Československé státní dráhy vznikly přesně v den vzniku Československa 28. října 1918. Současně převzaly téměř celou železniční síť bývalých c. k. Státních drah (kkStB) a Maďarských státních drah (MÁV), přesněji jejich části, které se nacházely na území nově založeného Československa. Mimo nově vzniklou společnost zůstaly samostatně pouze velké

soukromé železniční společnosti – Košicko-bohumínská dráha (do roku 1945), Ústeckoteplická dráha a Buštěhradská dráha (obě zestátněny roku 1923). Pak přišly na řadu lokálky. V roce 1925 vyšel zákon (156/1925), kterým se zestátnilo a začlenilo do sítě ČSD celkem 48 místních drah. V té době se také měnily názvy stanic na české a slovenské. Pouze na německy mluvících územích zůstaly zachovány dvojjazyčné.

V prvních letech bylo nutné železniční síť uzpůsobit novým požadavkům a dobudovat spojení se Slovenskem. K pilotním projektům patřila modernizace a zdvoukolejnění trati Praha – Brno. To se však částečně podařilo až po 2. světové válce. Ale to už je jiná kapitola. ○



Lokomotivy 310.017 a 310.069 během oslav 1. máje v Komárně roku 1921

Vážení čtenáři,

je to přesně dva roky, kdy Železničář poprvé vyšel v novém formátu a také v poněkud pozměněné koncepci. Od té doby prakticky nedoznal větších změn, nepočítáme-li drobné grafické úpravy, například rubriky Kaleidoskop. Vždy v rámci pravidelných soutěží jsme vás vyzvali k tomu, abyste se jejich prostřednictvím vyjádřili, co se vám na našem časopise líbí a co nikoli. Záleží nám totiž na tom, co si o tomto důležitém periodiku národního dopravce myslíte, a rádi bychom vašich poznatků využili k tomu, aby časopis byl nejen dobře čtivý, ale zároveň přilákal další čtenáře.

Nejinak tomu bylo i na sklonku loňského roku, kdy jste znovu mohli přispět svým názorem k podobě tohoto titulu. Množství ohlasů, zejména těch pozitivních, nás mile překvapilo a zároveň utvrdilo ve správnosti směřování obsahové a grafické podoby. Do redakce přišly více než čtyři stovky odpovědí a většina z vás se pochvalně zmínila o článcích týkajících se historie železnice či jednotlivých tratí. Líbí se vám rovněž zpravodajství, reportáže, rozhovory či tematické stránky věnované lokomotivním řadám a jednotkám. Mnozí si rádi přečtou také recenze, především ty věnované modelové železnici a simulátorům. Pozadu v pozitivním hodnocení nezůstaly ani cestopisy.

Samozřejmě ne každému se obsah Železničáře zamlouvá stoprocentně. Jsme si vědomi toho, že vyhovět širokému spektru čtenářů zkrátka není možné, přesto se snažíme jeho skladbu co nejvíce uzpůsobit vašim požadavkům. A tak se i v nadcházejícím, pětadvacátém ročníku na stránkách časopisu budete opět moci setkat se všemi oblíbenými rubrikami.

V rámci historie se letos navíc budeme věnovat i jednomu významnému výročí – 100 let od svého vzniku oslaví v roce 2018 nejen naše republika, ale i samostatná státní železnice. A toto jubileum si připomeneme v nové rubrice nazvané 100 let spolu. Dozvíte se více například o vzniku někdejších ČSD, chybět nebude článek o první československé lokomotivě řady 365.0 či materiál o temném období tuzemských drah za německé okupace.

Ochuzení však samozřejmě nebudete o aktuální dění a novinky u Českých drah. I v letošním roce se zaměříme na zpravodajství z různých oblastí včetně dění u dceřiných společností. Stranou nezůstane vozidlový park a jeho další modernizace, neopomineme příběhy zajímavých lidí, kteří s železnicí spojili nejen svůj profesní život.

Nejčastěji se ale ve vašich odpovědích objevovaly připomínky týkající se formátu Železničáře. Mnohým z vás vadí nestandardní velikost časopisu a navrhovali jste jeho zmenšení do klasické A4. Dlouho jsme zvažovali, jak se co nejvíce přiblížit vašim představám, aby případný nový formát byl efektivní jak pro obsah titulu, tak pro jeho výrobu. Nakonec jsme tuto otázku vyřešili kompromisem. Velikost zůstane zachována, ale zároveň od čísla, jež právě držíte v rukou, bude Železničář mít pevnější, 150gramovou obálku. Tím by se měl vyřešit i problém s pomačkáním časopisu, na nějž jste často upozorňovali. Zachovat můžeme stávající množství textu a velikost fotografií uvnitř listu, což by při menším rozměru nebylo možné. Navíc nám to umožnilo provést i dílčí úpravy grafiky. Jiný například bude Kaleidoskop, nově zařadíme rubriku Fejeton.

Věříme, že vás tyto novinky potěší a i v nadcházejícím roce se na každé číslo budete těšit. Rádi uvítáme vaše nápady, návrhy či připomínky, neboť dobře víme, že je stále co zlepšovat. Ať se u Železničáře dobře bavíte.



**Petr Slonek**

šéfredaktor  
čtrnáctideníku Železničář

## 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
Koňistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stéblové	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+



Obrněný vlak v Kysaku – 1919

## České dráhy pronajmou PKP Intercity pět Brejlovců

České dráhy uspěly v poptávkovém řízení polského dopravce PKP Intercity na zapůjčení pěti výkonných traťových motorových lokomotiv pro provoz dálkových vlaků na neelektrifikovaných tratích. Národní dopravce tak na další dva roky zapůjčí do Polska pět lokomotiv řady 754 přezdívaných v Česku Brejlovec a u našich severních sousedů Nurek – potápěč. „Dlouhodobě spolupracujeme s celou řadou polských železničních dopravců. A PKP Intercity patří k našim nejvýznamnějším partnerům. Díky úspěchu v jejich poptávkovém řízení se prodlouží spolupráce při provozu našich lokomotiv 754 na dálkových spojích PKP Intercity na různých neelektrifikovaných tratích o další dva roky. Brejlovce půjčujeme polským partnerům již od března 2014,“ uvedl Miroslav Kupec, člen představenstva ČD odpovědný za techniku, servis a majetek. Pro ČD to představuje i zajímavý dodatečný příjem, který je podle Kupce možné vložit například do další nezbytné péče o vozidlový park národního dopravce, do jeho modernizace i do vylepšení dep, v nichž se lokomotivy a soupravy udržují.

(red)



## Vlaky už zastavují i v Táboře-Měšicích

Lidé bydlící v tábořské části Měšice se dočkali nové železniční zastávky. Osobní vlaky Českých drah tu začaly zastavovat v neděli 10. prosince s novým jízdním řádem. Cestující mohou k nástupu využít 60 metrů dlouhé nástupiště, před nepřízní počasí je ochrání kovová budka. K místu se dostanou od přejezdu v ulici Průhon. Nový je i železniční svršek, trativody, přejezd z asfaltobetonu a zabezpečovací zařízení. Práce byly hotové zhruba po měsíci od prvního kopnutí na začátku listopadu. Zastávka Tábor-Měšice na trati číslo 224 vznikla z popudu Jihočeského kraje a Správy železniční dopravní cesty. Subjekty však zareagovaly na prosby občanů. Původní, ale desítky let nevyužívaná zastávka stála zhruba o kilometr dál ve směru k Horní Cerekvi. Stavba vyšla na devět milionů korun. Svými parametry splňuje všechny povinné požadavky na interoperabilitu, jako jsou výška nástupní hrany, osvětlení či akustické majáky pro nevidomé.

(hol)



## Kometa expres odvezl před svátky fanoušky i hokejový tým

Velký rozruch vzbudila 22. prosince v ulicích Brna patnáctivozová vlaková souprava Českých drah. Tu pro své fanoušky, ale zároveň i celý hokejový tým vypravil přímo od DRFG Areny brněnský sportovní klub Kometa. Speciální Kometa expres o délce více než čtyři sta metrů byl určený pro více než tisícovku fanoušků – hlavně rodin s dětmi. Jízdenky na tento „speciál“, který jel z Brna dolního nádraží bez zastávky až do pražské Libně a v noci pak zase naopak zpět na brněnské hlavní nádraží, bylo možné pouze vyhrát. Vlak s fanoušky a hokejovým týmem vedly ulicemi města stroje Brejlovec, které na brněnském dolním nádraží vystřídala elektrická lokomotiva 380.017, opatřená speciálním polepem hokejového klubu Kometa. Hokejový „speciál“ vezl i řadu dětí z jihomoravských dětských domovů, které si mohly překvapením pro ně bylo, že skutečné dárky podle jejich kreslených přání jim předali zástupci národního dopravce a klubu ihned po příjezdu do stanice Praha-Libeň.

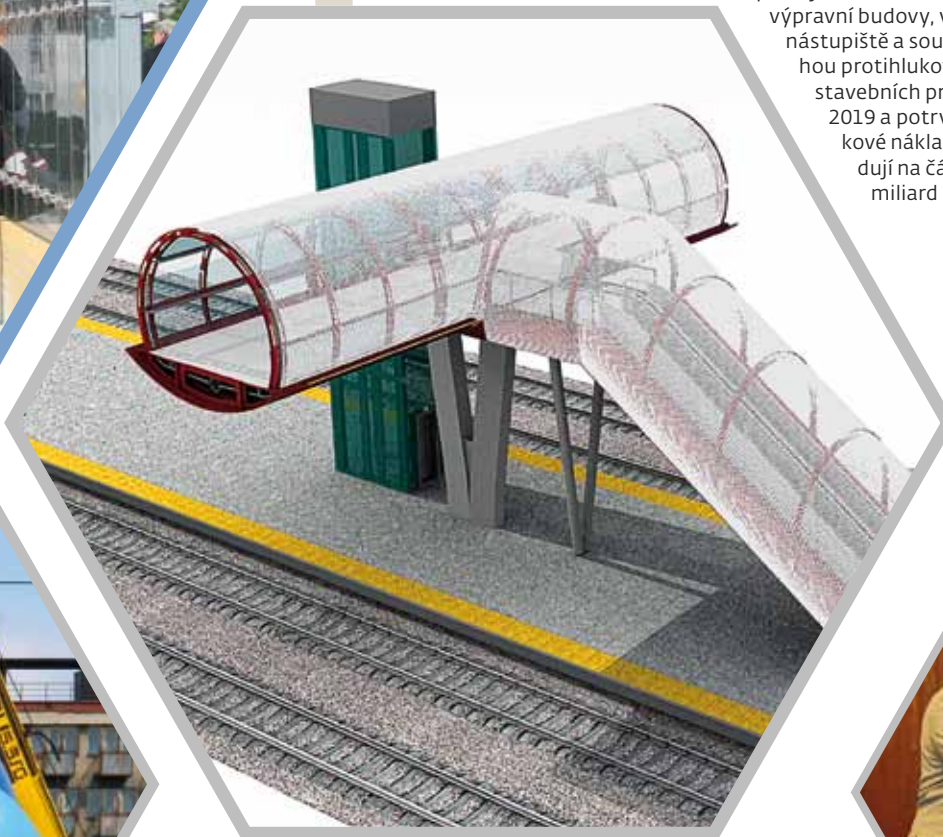
(mah)





## V Pardubicích vyroste nová lávka a nástupiště

Pardubické hlavní nádraží a jeho nejbližší okolí projde v příštích dvou letech zásadní obnovou. Největší vizuální změnou bude výstavba mohutné dlouhé lávky pro pěší, která překlene prostor mezi všemi nástupišti a povede až na začátek čtvrti Dukla do místa poblíž vozovny autobusů a trolejbusů. Lávka, kterou navrhl architekt Milan Košař z ateliéru Archiko, by měla znamenat velkou výhodu a usnadnění především pro cestující ze železničních spojů, cestu si budou moci ale zkrátit i obyvatelé přilehlé čtvrti. Kromě lávky plánují v Pardubicích rekonstrukci ojedinělé výpravní budovy, výstavbu nového, pátého nástupiště a současně kilometr a půl dlouhou protihlukovou stěnu. Se začátkem stavebních prací se počítá již v roce 2019 a potrvají přibližně tři roky. Celkové náklady rekonstrukce se odhadují na částku dosahující téměř čtyř miliard korun. (mah)



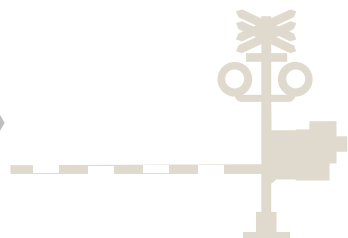
## Rekonstrukce nádraží v Přerově a Lipníku

Hned na dvou místech v Olomouckém kraji nedávno začala rekonstrukce nádraží. Stalo se tak v důležitém železničním uzlu v Přerově a také v Lipníku nad Bečvou, ležícím na druhém tranzitním koridoru Břeclav – Bohumín, kudy projíždí vlaky všech kategorií. Na památkově chráněném přerovském nádraží projde opravou první nástupiště včetně dvorany a střechy výpravní budovy. Práce v Přerově mají stavbaři, ve spolupráci s památkáři, rozděleny na tři etapy a s dokončením se počítá koncem příštího roku. V Lipníku nad Bečvou vyžaduje budova nutnou modernizaci jak exteriérů, tak i vlastních interiérů výpravní budovy. Rekonstrukce zahrnuje kompletní výměnu oken a dveří nebo opravu střechy. Samotné úpravy vnitřních prostor budou předcházet změny dispozičního uspořádání, především v sociálním zázemí pro cestující regionálních, ale i expresních spojů národního dopravce, stranou nezůstanou ani potřeby drážního personálu. Projekt počítá i s vybudováním zázemí nových pokladen a vestibulu pro cestující. (mah)



## České dráhy mají kolektivní smlouvu na rok 2018

Vedení ČD uzavřelo se zástupci všech deseti odborových sdružení působících ve společnosti Podnikovou kolektivní smlouvu na rok 2018. Zaměstnancům zůstanou zachovány dosavadní benefity a mírně vzrostou tarifní mzdy. „Vjednávání bylo mimořádně dlouhé a velmi náročné. Teprve krátce před Vánoci se nám podařilo dohodnout na klíčové oblasti, tedy na růstu mezd. Jsem přesvědčen, že jsme dosáhli kompromisu, který zaručuje našim zaměstnancům sociální jistotu,“ okomentoval výsledek předseda představenstva ČD Pavel Krtek. Růst mezd bude u většiny tarifních tříd, tedy například u profesí strojvedoucí, vozmistr, posunovač nebo průvodčí, ve výši 4,5 procenta. U tarifních tříd, v nichž jsou zařazeni administrativní pracovníci, pak mzdy vzrostou o 2 procenta. Zároveň bude zaměstnancům vyplacena jednorázová mimořádná odměna ve výši 6 000 Kč. (red)



## Do pivovaru za Kozlem už brzy pojedou vlak

České dráhy ve spolupráci s Plzeňským Prazdrojem připravily nové pravidelné linky do pivovaru ve Velkých Popovicích. Vlaky budou do Popovic zajíždět přibližně od letošního května. Zástupci Prazdroje a ČD v úterý 12. prosince podepsali ve vládním salonku pražského hlavního nádraží memorandum, na jehož základě bude zprovozněna vlečka a zaveden nový spoj. Vše ale záleží mimo jiné i na rychlosti rekonstrukce vlečky, která vychází ze Strančic. V minulosti totiž sloužila především pro dovoz surovin. Několikrát se po ní prohnala i parní lokomotiva v rámci různých vzpomínkových jízd. Ředitel Odboru obchodu osobní dopravy ČD Jiří Jeřeta připomněl, že národní dopravce na pravidelné výletní vlaky z Prahy zařadí motorovou lokomotivu a dva historické vozy s kapacitou 100 osob. Memorandum bylo podepsáno v roce, kdy uplynulo 200 let od narození barona Františka Ringhofferera – zakladatele velkopopovického pivovaru, ale také výrobce železničních vagonů. (hol)

# Rozvíjíme vše, co může přilákat zákazníky

Nárůst cestujících ve vlacích, vyšší tržby z prodeje jízdenek či obhajoba mezinárodního ratingu od agentury Moody's na investičním stupni Baa2. To jsou jen některé z úspěchů, které v národní dopravce zaznamenal v loňském roce. Nejen o nich jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah Pavlem Krtkem.

Radek Joklík | Foto: ČD

**Máme za sebou rok 2017, v pololetí jsme měli jako skupina ČD zisk přes půl miliardy korun. Jak tedy dopadne hospodaření celého roku? Máte už představu?**

Samozřejmě, že výsledky sledujeme průběžně, takže představu máme velmi přesnou. Jako akciová společnost s veřejně obchodovatelnými dluhopisy ale musíme zveřejňovat výsledky podle pravidel a nejdříve je musí dostat naši akcionáři a věřitelé. Takže si na čísla počkáme až do dubna 2018. Stejně jako v prvním pololetí se nicméně dobře vyvíjely tržby z přepravy cestujících a také kurzové zisky díky silné koruně budou mít pozitivní vliv na celkový výsledek.

**Takže počítáte spíše s pozitivní zprávou pro akcionáře a věřitele?**

Jsme obchodní firma, která má akcionáře, věřitele, zaměstnance a také velkou společenskou odpovědnost. Jsme povinni chovat se podle toho. Takže s využitím jedné slavné Címrmanovské hlášky musím odpovědět: „My nesmíme ani naznačovat.“ Na konci dubna vše standardně zveřejníme.

**Můžeme obecně zhodnotit minulý rok z pohledu fungování firmy a významných událostí?**

Řekl bych, že za sebou máme poměrně úspěšných dvanáct měsíců. Obhájili jsme mezinárodní rating od agentury Moody's na investičním stupni Baa2, ve vlacích nám přibýlo cestujících, máme vyšší tržby z prodeje jízdních dokladů a docela pozitivní výhled na rok 2018. Pokud se bude ekonomika vyvíjet stále tak dobře, očekávám, že bychom i letos mohli tento trend udržet. Pochopitelně tomu jdeme naproti.

**Jak? Co se pokoušíte zlepšit?**

Hledáme úspory v nákladech, snažíme se optimalizovat procesy tak, abychom maximálně zefektivnili fungování, a zároveň rozvíjíme vše, co může přilákat zákazníky a generovat další tržby. Jinak to v obchodní společnosti ani nejde. Příležitosti mohou být všude.

**Výrazně se mění i komunikace Českých drah vůči veřejnosti, je to tak?**

Měníme firemní stereotypy a využíváme moderní komunikační kanály v podobě Facebooku, Twitteru, vlastní aplikace pro chytré telefony „Můj vlak“ a tak dále. Aktivně spolupracujeme

s youtubery. Vypravili jsme i speciální youtuberský vlak. Mimořádně velmi úspěšný. Věřím, že to vnímají jak naši zákazníci, tak stávající i potenciální zaměstnanci.

**Blíží se rok 2019, kdy skončí většina stávajících kontraktů na zajišťování dopravy v rámci závazku veřejné služby. Jsme na to již připraveni?**

Vedeme obchodní jednání s objednateli, tedy se všemi čtrnácti kraji a s ministerstvem dopravy. Každý region je jiný, každý má jiné potřeby na zajištění dopravní obslužnosti. Zároveň se snažíme upozornit na to, že soutěžení na nejnižší cenu má obrovská rizika. Může zmizet řada služeb a garance jejich síťovosti. Nebo je následně bude platit stát zvlášť, ale pak veřejné rozpočty liberalizací neušetří. Právě naopak. Linka Praha – Ostrava je toho příkladem. A čtvrtý železniční balíček nám přitom dává možnost liberalizaci řádně připravit. Říct si předem, co přesně od soutěžení očekáváme, jaké služby a v jaké kvalitě bude včetně zajišťovat.

**Není tato rétorika ovlivněna tím, že České dráhy nebudou konkurenceschopné, pokud jde o nabídkovou cenu v soutěžích?**

Čtvrtý železniční balíček EU určuje pravidla otevírání trhu. Cena je přitom pouze jedním z kritérií a musí zahrnovat variabilní náklady, jako jsou mzdy vlakového personálu nebo trakční elektřina, přímé fixní náklady jako třeba odpisy, ale také nepřímé fixní náklady.

**Co si pod termínem nepřímé fixní náklady představíte?**

Je to například nájem a režie pokladen na nádražích, náklady spojené s udržováním záložních vozidel nebo zajištěním bezpečnosti ve vlacích. Pokud budou muset do svých nabídek toto všechno zahrnout všichni dopravci, pak budou České dráhy plně konkurenceschopné. Není zkrátka možné, aby České dráhy šly do tendrů s komplexní službou a soukromníci nabídli pouze přepravu z bodu A do bodu B. Pak bude jejich nabídková cena sice nízká, ale zase se zavřou všechny pokladny, čekárny a tak dále, pokud vyhrají.

Hledáme úspory v nákladech, snažíme se optimalizovat procesy tak, abychom maximálně zefektivnili fungování, a zároveň rozvíjíme vše, co může přilákat zákazníky a generovat další tržby.



## Pavel Krtek

Studia na francouzské státní technické univerzitě École Centrale Paris úspěšně ukončil v roce 1994. Po roce povinné základní vojenské služby začal pracovat u nadnárodní společnosti Lafarge Cement, světové dvojky ve výrobě cementu. Následovalo devět let v rafinérsko-petrochemické skupině Unipetrol. Působil na různých pozicích ve Skupině, z toho například v centrále jako šéf finančního controllingu, pak jako finanční ředitel divize železniční dopravy Unipetrol Doprava v Litvínově. V únoru 2014 se stal členem představenstva Českých drah a od 1. března rovněž náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku. Do čela národního dopravce byl zvolen 10. listopadu 2014 a zastává funkci předsedy představenstva ČD.

### **Je pravda, že chce Evropská komise dohlédnout na implementaci 4. železničního balíčku v rámci České republiky, která je v tomto ohledu „průkopníkem“?**

Ano, takové hlasy jsem v Bruselu slyšel. Když jsem o českých zkušenostech mluvil na CERu (Společenství evropských železnic – pozn. red.) a na půdě Evropského parlamentu, byli všichni dost zaskočení. Při přípravě 4. železničního balíčku nikdo nepočítal s tím, že nejnižší nabídková cena se může stát „zaklínadlem“ a hlavním kritériem liberalizace. To by totiž v konečném důsledku mohlo vést ke ztrátě síťovosti železniční dopravy, řady doplňkových služeb a navíc nikdo z dopravců nebude mít peníze na obnovu vozidel.

Soudě dle taktiky vůči objednatelům si s tím alternativní dopravci hlavu nelámou. Při jejich současném způsobu podnikání na dráze to i chápu, ale zajištění základní dopravní obslužnosti je něco úplně jiného. Je to komplexní síťová služba, kterou zajišťují jednotliví národní dopravci napříč celou Evropou. Pokud to nebude podchyceno v zadávací dokumentaci tendrů, doposud fungující systém veřejné železniční dopravy se rozpadne.

### **Zmínil jste svá zahraniční jednání. Jak moc důležité je komunikovat na evropské úrovni?**

Je to moje priorita. České dráhy se léta držely zpátky, což se nám vymstilo. Nebyli jsme například dost aktivní při přípravě legislativy, kterou dnes musíme dodržovat. O kampani vedené proti nám alternativními dopravci v evropských institucích ani nemluvíme. To nás velmi poškodilo, protože náš názor pochopitelně v Bruselu neznašli. Dnes je to naštěstí už jinak. Jako člen CER Management Committee – vedení Společenství evropských železnic mám příležitost o našich zkušenostech mluvit na širokém fóru. Jezdíme do Bruselu, kde prezentujeme náš pohled na liberalizaci, postavení národních dopravců, ale třeba také naši genderovou politiku a podobně. Trvalo to tři roky, ale myslím, že nás velcí hráči, jako jsou italské, německé nebo francouzské dráhy, dnes vnímají jako rovnocenného partnera.

### **Co byste popřál českému národnímu dopravci do nového roku?**

Aby byl rok 2018 alespoň tak úspěšný jako ten předcházející. Abychom dokázali zajistit práci svým zaměstnancům a poskytovat lepší služby svým zákazníkům. Jim všem bych rád poděkoval za jejich věrnost a přízeň, kterou Českým drahám věnují. Velmi si vážím jak našich zaměstnanců, kteří pracují mnohdy nad rámec svých běžných povinností, tak cestujících, bez nichž by naše práce neměla smysl. ○

# V Lysé nad Labem slouží lidem další cyklověž

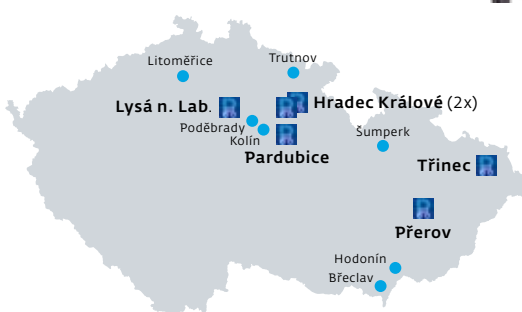
Nepřehlédnutelná stavba s výrazným designem vyrostla u prvního nástupiště nádraží v Lysé nad Labem. Jedná se o unikátní úschovnu kol, v tuzemsku již šestou budovu svého druhu. Vejde se do ní přes sto bicyklů a veřejnosti slouží od loňského prosince. Držitelé zákaznických In Karet Českých drah jsou při uložení kola výrazně zvýhodněni.

Josef Holec | Foto: archiv ČD, Shutterstock

**B**ike Tower, cyklověž, trezor na kola, kolárna či úschovna kol. Tak lze pojmenovat unikátní stavbu, která nedávno vyrostla u prvního nástupiště nádraží ve středočeské Lysé nad Labem. Výškovou budovu s půdorysem dvanáctihranu postavilo město a zprovoznilo ji na začátku prosince za účasti dodavatele tech-



„Samotný proces uložení kola trvá do pětadvaceti sekund. Je na něm možné nechat přílbu i košík s nákupem a vše zůstane bezpečně uzamčeno uvnitř,“ přiblížila systém Jitka Kocyanová, manažerka produktu ČD Bike. Bicykl totiž jeho majitel opouští ve chvíli, kdy už je za zavřenými dveřmi. Vrácen je až po načtení kódu z lístku, jež dostal majitel při odchodu. Kolo i příslušenství je plně pojištěno. Celý prostor s automatickou skladovací konstrukcí je monitorován kamerovým systémem a zákazníkům je přístupný 24 hodin denně. „Cyklisté mají rovněž k dispozici vzduchový kompresor,“ dodala Kocyanová. Poplatek za bezpečné uložení činí pět korun na 24 hodin, respektive 10 korun v Pardubicích. Majitelé zákaznických aplikací na In Kartě mají prvních čtyřiaadvacet hodin parkování v těchto cyklověžích zdarma,“ upřesnila Jitka Kocyanová.



nologie a zástupců Českých drah. Parkovací systém umožní bezpečné odložení jízdního kola, včetně zavazadel. Věž v Lysé nad Labem se zároveň stala již šestou automatickou kolárnou otevřenou v České republice.

## Vyrostou další Bike Towers

Výškové kolárny nejsou u nás ničím neznámým a zájem o levné a zároveň bezpečné uložení kola neustále roste. První Bike Tower vyrostl už před pěti lety v Hradci Králové. Následné prezentace projektu oslovily město Přešov a opět Hradec. „Největší boom ve výstavbě cyklověží jsme zaznamenali minulý rok, kdy byly otevřeny další tři, a to v Pardubicích, Třinci a Lysé nad Labem. Všechny jsou napojeny na vlaková a autobusová nádraží,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Upozornil, že díky vzájemné spolupráci Českých drah městy Přešov, Třinec a Lysá nad Labem jsou zvýhodněni právě majitelé In Karet, využívání koláren je totiž zapojeno do bonusových programů. „Vzhledem k stále sílícímu automobilovému provozu se použití kola na cestu k nádraží stává nejrychlejším dopravním prostředkem ve městě,“ dodal Michal Štěpán.

S výstavbou dalších domů se počítá i letos. Už na jaře se mohou lidé těšit na cyklověže v Poděbradech, v Břeclavi, Hodoníně, Šumperku, Kolíně, Trutnově nebo Litoměřicích. Města na výstavbu specializovaných objektů mohla využít dotace z ministerstva pro místní rozvoj. Jejich výše činí až 90 procent, cena jedné stavby je zhruba 10 milionů korun. Počet cyklistů, kteří využili služeb Bike Toweru, se minulý rok zastavil na zhruba 145 tisících. ○

## Drážní úřad informuje



Od zahájení nového grafikonu pro rok 2018 platí pro dopravce novinka, která se týká jejich strojvedoucích. Ti jsou nově monitorováni co se pracovní doby a odpočinku mezi směnami týče. Dopravce musí před každou jízdou do systému SŽDC vyplnit číslo licence strojvedoucího. Díky tomu lze poznat, kolik času strojvedoucí strávil na lokomotivě a zda nepřekročil celkovou dobu jízdy, která je nařízena vládním předpisem č. 586/2006 Sb. Úřad bude situaci pravidelně vyhodnocovat a v případě překračování maximálně přípustné doby strávené na směně upozorní na tuto skutečnost konkrétního strojvedoucího i dopravce. Taktéž budou tímto systémem podchyteny strojvedoucí řídící vlaky bez platné licence. „Smyslem tohoto opatření je zabránit zneužívání strojvedoucích, a na druhou stranu také zajistit bezpečnost provozu před těmi strojvedoucími, kteří dobrovolně a zcela vědomě porušují předepsané doby odpočinku,“ vysvětluje mluvčí Drážního úřadu Martin Novák. Kontrola dodržování doby odpočinku mezi směnami či v průběhu směny je dnes v dopravě standardní záležitostí. Nejnámější je kontrola řidičů v silniční dopravě.



#### Co očekáváme a nabízíme:

- dobrý zdravotní stav
- výborné studijní výsledky na střední škole
- úspěšné absolvování zvoleného maturitního oboru
- úspěšné složení odborných zkoušek ČD
- schopnost pracovat v týmu
- samostatnost, spolehlivost a odpovědnost
- nástup do pracovního poměru k ČD

#### Pro koho je ČeDes určen

- žáci 9. ročníku základní školy, kteří se hlásí ke studiu vybraného maturitního oboru na jedné z partnerských škol
- žáky, kteří studující v příslušném školním roce 1., 2., nebo 3. ročník na partnerské střední škole vybraný maturitní obor a mají prospěchový průměr nižší než 2,5 (včetně)

#### Postup při výběrovém řízení

- podání přihlášky (ke stažení na webu [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz), v sekci Kariéra)
- zaslání motivačního dopisu na téma „Proč chci získat Stipendijní program ČeDes a pracovat u společnosti České dráhy.“ (proč mám zájem o železnici, motivace a představa o budoucím zaměstnání u ČD, provozované aktivity zaměřené na železnici). Rozsah: max 1 strana A4
- možné přiložit např. ukázky školních prací, prezentací, fotografií apod. zaměřených na železnici
- přihlášku a motivační dopis včetně příloh je nutno zaslat do 28. 2. 2018 na adresu: České dráhy, a.s., Mgr. Věra Nadějová, Personální odbor, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1
- Žák obdrží písemné vyrozumění o konání výběrového řízení
- předpokládaný termín: duben až květen 2018
- místo konání: střední škola, na kterou se žák hlásí nebo již studuje
- žák absolvuje výběrové řízení: ústní pohovor a zdravotní prohlídka.

městnavatele. Rovněž se ukazuje, že absolventi jsou pro práci v provozu dobře připraveni, o čemž mimo jiné svědčí jejich úspěšnost v odborných kurzech a odborných zkouškách v rámci přípravy na vybrané pracovní pozice.

Přihlášky je možné zasílat do 28. února 2018. Po úspěšném ukončení studia na střední škole nastoupí stipendista do pracovního poměru u společnosti na dobu minimálně 5 let. ○

Inzerce

#### Antikvariát vykupuje knihy i celé knihovny, z pozůstalostí atd.

Platba v hotovosti, přijedeme za Vámi.  
tel. 722 969 525. Platí pro Prahu, Středočeský, Ústecký a Liberecký kraj.



## Chcete pracovat na Českých drahách? Hledáme strojvedoucí a vlakvedoucí

Stipendijní program ČeDes vstupuje do dalšího, v pořadí již 10. ročníku. Zároveň tak navazuje na úspěšný loňský rok, kdy stipendium dostalo několik desítek studentů z řady partnerských škol. Co národní dopravce očekává a na které obory se mohou zájemci hlásit letos?

Josef Holec | Foto: Shutterstock

S nástupem nového roku se rozbíhá další ročník stipendijního programu ČeDes. Všichni žáci, kteří díky němu získají stipendium, se nemusejí bát o svou profesní kariéru – České dráhy totiž garantují úspěšným absolventům pracovní místo odpovídající jejich kvalifikaci. Personální projekt ČeDes si klade

za cíl přivést do firmy nové zaměstnance především na pozice strojvedoucí a vlakvedoucí. Zkrátka už ale nepřijdou ani technici. Podle Věry Nadějové z Oddělení vzdělávání ČD národní dopravce podporuje studium na dopravních školách a rozvoj odborných dovedností žáků, kteří vědí, kam chtějí profesně směřovat, a mají zájem uplatnit se v oblasti železniční dopravy.

#### Mají jistou práci

České dráhy se v rámci náboru nových zaměstnanců potýkají s problémem nedostatku technicky vzdělaných lidí. Tyto problémy souvisí částečně s poklesem populace a ve svém důsledku s nízkým počtem absolventů technických oborů. Jedním z klíčových kroků ke zlepšení negativního trendu je úzká spolupráce s partnerskými školami. Cílem takové součinnosti je získávat kvalifikované zaměstnance, postupně vybudovat a udržet široký potenciál kvalifikovaných odborníků, zabezpečit a prohloubit jejich odborný růst. Proto rozšiřujeme možnosti pracovního uplatnění úspěšných stipendistů. Předpokládáme jejich nástup na pozice strojvedoucí a vlakvedoucí, ale i na další technické a provozní pozice. „ČeDes je určen pro vybrané maturitní obory,“ dodala Věra Nadějová

Stipendijní program ČeDes, který přispívá k rozvoji odborných dovedností žáků se zájmem o železnici, začal 1. září 2009. Letos na jaře se tak uskuteční již 10. běh výběrového řízení. Každoroční značný zájem o stipendijní program jednoznačně dokazuje, že ČD mají na trhu práce pověst stabilního a perspektivního za-

#### SEZNAM PARTNERSKÝCH ŠKOL

- Střední průmyslová škola Edvarda Beneše a Obchodní akademie, Břeclav
- Vyšší odborná škola a Střední škola technická, Česká Třebová
- Střední škola, České Velenice
- Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola strojí, stavební a dopravní, Děčín
- Střední odborná škola, Nové Město na Moravě
- Střední škola technická a obchodní, Olomouc
- Střední škola technická a dopravní, Ostrava – Vítkovice
- Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola dopravní, Praha 1
- Střední škola elektrotechniky a strojírenství, Praha 10

# V simulátorech strojvedoucí natrénují komunikaci

České dráhy pořídí pro své strojvedoucí dvojici nových simulátorů. Ti v nich budou trénovat zvládání provozních situací. Specializovaná firma postaví simulátory na zakázku v Praze a České Třebové. Zařízení za několik desítek milionů korun bude provozovat Dopravní vzdělávací institut (DVI), dceřiná společnost ČD.

Josef Holec | Foto: Bagira

Strojvedoucí Českých drah se budou školit na nových simulátorech. Národní dopravní tým chce ještě více zkvalitnit výuku, výcvik a odbornou způsobilost zaměstnanců. Moderní zařízení má také přispět ke snížení počtu mimořádných událostí. Simulátory vyrostou ve výcvikovém středisku ČD v České Třebové a v DKV Praha, provozní jednotce Vršovice. Do ostrého provozu najedou na začátku roku 2019, nyní se pracuje na jejich vývoji.

Zařízení budou určena k tréninku stávajících strojvedoucí i k výcviku jejich kolegů v kurzu. „Každý nový strojvedoucí si ho půjde odzkoušet několikrát. Naučíme nové adepty orientovat se v provozu a poté, co zvládnou základní úkoly, začnou řešit složitější situace,“ přiblížil postup Jirí Lukeš, vedoucí Oddělení vzdělávání ČD. Na mysli měl například poruchy zabezpečovacího zařízení anebo jízdu přes otevřený přejezd. „Jsou to situace, které vznikají náhodně, ale často,“ připomněl. Nebudou se cvičit případy nárazů do překážek, před střetnutím se simulátor zastaví. „Cílem je trénink zvládání provozních situací a komunikace s provozními zaměstnanci, například s výpravčím a dispečerem, nikoli stresování strojvedoucí,“ uvedl Lukeš. Zkušenosti ze zahraničí



ukazují, že simulátory dokázaly snížit počet událostí o 5 až 15 procent.

## Aktuální témata výcviku

Zařízením si projdou všichni strojvedoucí. Témata výcviku lektori vyberou na základě aktuálních poznatků

z provozu. „Výukových scénářů jsme připravili celou řadu, každý na simulátoru stráví zhruba hodinu. DVI proškolí postupy, zkoušky na simulátorech probíhat nebudou,“ uvedla Blanka Havelková, předsedkyně představenstva DVI. „Požadavky jsme specifikovali spolu s odborem kolejových vozidel a DVI a promítli je do zadávací dokumentace veřejné zakázky. Vítěz soutěže, společnost Bagira, tak vyvíjí systém přímo nám na míru,“ doplnil Lukeš.

ČD si vybírají statické simulátory. Jejich pořizovací a provozní náklady jsou násobně nižší než v případě dynamického simulátoru. Díky moderním technologiím bude iluze v kabině téměř dokonalá – vnímání vozidla i okolního prostředí se blíží realitě. Řídicí pult uvnitř simulátoru pochází z moderních elektrických jednotek řad 440/640/650/661. Celá technologie bude rozložena do dvou místností, přičemž v jedné bude instruktor, ve druhé, oddělené příčkou, kabina s ovládacím pultem a velkou LCD obrazovkou.

V České republice budou ČD jediným vlastníkem takového zařízení. „Primárně hodláme školit naše lidi. Až praxe ukáže, zda vznikne nějaká volná kapacita pro případné využití

jinými subjekty,“ zmínil Lukeš. Zakázka by měla být hotova 31. srpna 2018. Ještě před tím se musí instruktoři na nový systém zaškolení, čas by měl být i na testování systému. Do konce roku 2018 se uskuteční zkušební provoz, kdy technici mohou ještě doladit vše potřebné, ostrý provoz je naplánován na začátek roku 2019. ○

## Vlaky Českých drah vyrazily za svátečními zážitky

Do řady turisticky zajímavých míst vyrazily speciálně vypravené vlaky ČD. Na tom by nebylo nic zvláštního, pokud by je na cestě nedoprovázeli čerti, andělé a Mikuláš. O pozdvížení se družina postarala na speciálech z Plzně na hrad Křivoklát anebo z Tábora do Bechyně. Mikulášská skupina chyběla jen na Adventním vlaku vypraveném z Českých Budějovic do Polné na Šumavě. Tady mohli cestující zajít na koncert do kostela sv. Martina a vychutnat si šumavskou předvánoční atmosféru.

### Na Křivoklátě lákaly trhy

Speciálně vypravenou sedmivozovou soupravu s lokomotivou 754.063 a vozy řad BDs, BdDt a Bam Bistro nachystalo plzeňské Regionální obchodní centrum ČD (ROC) na neděli 10. prosince. Vlak zamířil z Plzně na Křivoklát. Asi pět stovek návštěvníků se pak vypravilo na prohlídku hradu anebo si prošlo adventní trhy na nádvoří. „Vlak byl plně vytížen,“ pochválil Vladimír Kostelný, ob-

chodní ředitel ROC. Má dlouhou tradici a je velmi oblíbený. Svědčí o tom fakt, že dvě třetiny lístků byly vyprodány za tři dny. Na cestě zpět soupravu navštívil Mikulášův tým a rozdál nadílku. „Příští rok akci zopakujeme,“ dodal obchodní ředitel.

### Mikuláš i na Bechyňce

Mikulášský vlak se o den dříve objevil i na Bechyňce mezi Táborem a Bechyní. V čele soupravy se třemi

vozy stanula lokomotiva Bobinka E 422.0003. „Ozdobili jsme ji obrázkem Mikuláše, čerta a anděla,“ upřesnil Jiří Jeřeta, ředitel Odboru obchodu osobní dopravy ČD. Na palubu však nepřišla jen jedna družina, ale rovnou tři. K sobě měli Mikulášové pětičlivi čertů a sedmero andělů a andělků. Děti dostaly od Mikulášů Elfikův adventní kalendář ale i brambory. „Spokojenost cestujících byla veliká a všichni se již těší na příští Mikulášský vlak. To společně oslavíme nejen sto let republiky, ale také statní železnice,“ zhodnotil Jeřeta.

Na jihu Čech ve stejný den vyjel další speciál. Vlak s lokomotivou 754.015 a dvěma vozy řady Bdpee zamířil z Českých Budějovic do Polné na Šumavě. Několik desítek cestujících si pak vychutnalo adventní koncert v polenském kostele sv. Martina. Po vystoupení je čekalo občerstvení v režii ČD v místní hospůdce. Zároveň šlo o symbolickou jízdu – Adventní vlak byl posledním oficiálně vypraveným vlakem v pod taktovkou ČD v tomto regionu. (hol)



# Druhý život motorových vozů řady 854



V Česku nenajdeme mnoho železničních vozidel, která by ve větším rozsahu prošla rozsáhlou modernizací znamenající prodloužení jejich životnosti. Existují ale výjimky – jednou z nich jsou motorové vozy řady 854. Tyto robustní stroje vznikly na přelomu 60. a 70. let 20. století a i po třech desetkách let se jeví jako univerzálně využitelná vozidla. Všechny v té době existující motoráky, označené původními řadami M 296.1 a M 296.2 a lidově zvané jako Catry, dostaly v 90. letech šanci na další provozní život. Loni oslavily již dvacet let od nasazení prvního z nich do provozu.



Martin Žabka, Martin Harák  
foto: autoři, archiv ČD

Pohledné vozy řady 854 s nadčasovým designem vznikly modernizací původních motorových vozů řady 852 a 853, dříve nesoucích označení M 296.2 a M 296.1. Tyto stroje vyrobila v letech 1968 až 1971 pro tehdejší Československé státní dráhy Vagónka Tatra Studénka. Nejprve na koleje vyjela v letech 1968 až 1969 původní řada M 296.2 v počtu 25 kusů, kterou následovalo pětatřicet motorových vozů řady M 296.1. Vznik těchto dodnes moderně působících vozidel se datuje do roku 1966, kdy si je dráhy objednaly pro vozbu mezinárodních spojů Vindobona, jezdících mezi bývalou Německou demokratickou republikou, Československem a Rakouskem. Trakční část vycházela z předcházející řady M 286.0 (později 851), lidově zvané Krokodýl, lepších chodových vlastností konstruktéři docílili zvětšením rozvoru na podvozcích. Obě řady se lišily v provedení brzdového systému buď pro vnitrostátní dopravu (M 296.2), nebo naopak mezinárodní rychlíkovou vozbu (M 296.1).

Původní retro vůz 854.027 je dnes už „oděn“ do korporátního modro-bílého nátěru. →

Vozy řady 854 vznikly modernizací původních motorových strojů řad 852 a 853, dříve nesoucích označení M 296.2 a M 296.1.

Stroje řady M 296.1 se v letech 1969 až 1972 uplatnily na rychlíkových spojích zajišťovaných vozidly lokomotivního depa Praha Libeň, ale také v již zmiňované vozbě mezinárodního expresu Vindobona, který vozily na více než 700 kilometrů dlouhé trase mezi Berlínem, Prahou a Vídní. Typické byly také pro podkrkonošské tratě, kde provoz zabezpečovalo lokomotivní depo Hradec Králové. K vidění tak byly na trasách přes Jičín do Turnova

a Liberce a společně se stejnými vozy lokodepa Trutnov se potkávaly na tratích Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov a Chlumeck nad Cidlinou – Ostroměř – Trutnov. Po postupném úpadku v provozním nasazení, způsobeném buď převedením některých spojů do klasických souprav, nebo také postupně se rozvíjející elektrizací, byly z rychlíkové vozby převedeny převážně na osobní a spěšné vlaky. Staly se jednou z nosných řad například na tratích Posázavského Pacifiku z Prahy přes Zbraslav do Čerčan a Dobříše.

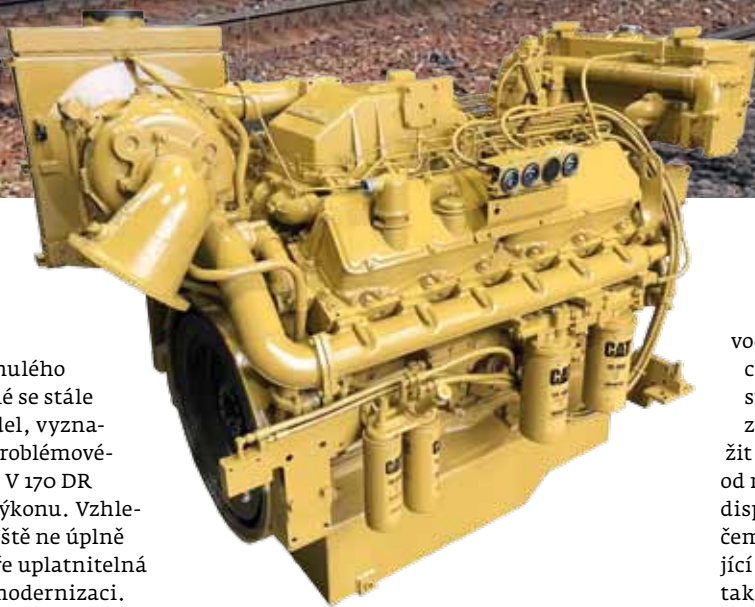




## Uvažovalo se o elektrině

V polovině devadesátých let minulého století vyvrcholily potíže spojené se stále náročnější údržbou těchto vozidel, vyznačujících se spojením poměrně problémového přeplňovaného motoru KS 12 V 170 DR a hydrodynamického přenosu výkonu. Vzhledem k tomu, že v té době šlo o ještě ne úplně zastaralá a navíc v provozu dobře uplatnitelná vozidla, přistoupilo se k jejich modernizaci. A tak postupně v letech 1997 až 2005 bylo připraveno pro svůj „druhý život“ všech tehdy padesát existujících motorových vozů řad 852 a 853 ve vlastnictví společnosti České dráhy. Není bez zajímavosti, že před touto realizací se uvažovalo o přestavbě řady 852 a 853 na elektrické vozy, již měla provádět plzeňská Škodovka. Projekt počítal s uvolněním prostoru strojovny a zástavbou elektrické výzbroje pod podlahu vozu. Současně měla být zvýšena také přepravní kapacita. K provedení pilotní přestavby byl dokonce vybrán vůz 853.024, k samotnému provedení tohoto záměru však nakonec nedošlo...

Po vzájemné dohodě se následně rozhodlo o přestavbě motorových vozů výměnou důležitých komponentů. Primárně šlo o náhradu původního dvanáctiválce za nový vznětový motor Caterpillar 3412 E DI-TA s elektronicky řízeným vstřikováním. Hydrodynamická pře-



*Jedna z variant motoru Caterpillar 3412 E DI-TA v tradiční žluté barvě. Americká společnost Caterpillar Inc., založená v roce 1925, vyvádí své výrobky do celého světa a od 90. let je největším dodavatelem diesellových motorů pro modernizace i novostavby drážních vozidel v Česku.*

## ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE:

Míst k sezení/stání:	48/50
Délka přes nárazníky:	24 790 mm
Max. rychlost:	120 km/h
Hmotnost:	50,3 t
Uspořádání pojezdu:	B' 2'
Výkon:	596 kW
Přenos výkonu:	hydrodynamický

vodovka H 750 M zůstala po mírné inovaci zachována, a vozy tak mají i po remotorizaci svůj charakteristický zvuk. Zásadních změn však doznalo řízení, kdy byl nově použit elektronický řídicí systém firmy Lokel, od níž pochází nová elektrická výzbroj. Vozy disponují moderním vlakovým zabezpečovačem LS 90, informačním systémem pro cestující a s výjimkou několika prvních vozů pak také vakuovým WC systémem. Spolehlivost vozu zvýšil také nový šroubový kompresor typu SE 100 firmy Atmos.

## Kompletní renovace v Parsu

Jako první byl do dílen Pars v Šumperku přistaven v roce 1997 pražský stroj 853.030. Krátce po dokončení přestavby byl nejprve vystaven na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně a poté absolvoval celou řadu zkoušek na zkušební okruhu VÚŽ ve Velimi. Teprve pak se vrátil zpět do lokoděpa Praha Vršovice, kam už dříve zamířily některé libeňské vozy. Ve Vršovcích se podrobil zkušebnímu provozu na rychlících z Prahy do Karlových Varů, respektive z Prahy do Sušice, a po jeho úspěšném odzkoušení byla schválena jejich sériová přestavba. Druhým přistaveným, ještě však „předsériovým“, byl stroj 852.016, který pocházel z depa Hradec Králové. Ten do šumperských dílen dorazil v březnu 1999. U všech ku-



Soudobá podoba rekonstruovaných motorových vozů 854 a původní unifikovaný nátěr řady 852 a 853.

sů, které prošly rekonstrukcí, zůstala zachována jejich dosavadní inventární čísla. Přestože modernizované motoráky jsou s výjimkou prvního stroje 853.030 již jednotného provedení, bylo s ohledem na odlišení původní řady inventární číslo u strojů řady 852 navýšeno o 2xx. Vůz 852.016 tak nově dostal označení 854.216 a posléze následovaly další stroje.

Sériové modernizace se rozjely v roce 2000, kdy byly do dílen přistaveny další čtyři vozy. V roce 2001 se nová řada objevuje poprvé také v depu Trutnov, které se poté stalo druhým působištěm této řady. Fungování vozů v původním provedení v depu Hradec Králové bylo totiž v roce 2004 ukončeno a modernizované vozy se sem zpět už nevracely. Většina přestaveb byla dokončena do roku 2005, kdy se také odehrály první přesuny řady 854 do jiných dep, než kde byly doposud provozovány. Pod hlavičkou depa Liberec vyrážely až do roku

2012 v čele rychlíků i osobních vlaků po tratích do České Lípy, Děčína a Ústí nad Labem, několik let se objevovaly také na vlcích do Turnova a Staré Paky. O rok později, tedy v roce 2006, přešlo několik vozů také do depa Plzeň, kde byla jejich každodenní náplní především vozba rychlíků do Mostu a v menší míře i osobních vlaků na trati do Domažlic.

### Zaměřily na Moravu i do Podkrkonoší

Dalším působištěm, kde Cattr vydržely doposud, je Provozní jednotka DKV Brno Horní Heršpice. Působí tam od prosince roku 2006 a v současné době mají Brněňští ve stavu 17 strojů. Potkat je můžeme především na tratích Brno – Třebíč – Jihlava a Brno – Veselí nad Moravou, odkud zajíždí přes Uherský Brod až do Vlárského průmysku. Ještě o jeden vůz více než Brno má ve stavu Provozní jednotka Trutnov, náležející do DKV Česká Třebová. Trutnovští jsou momentálně největším provozovatelem řady 854, jež má pestré uplatnění zdaleka přesahující hranice Podkrkonoší. Z Trutnova vyjíždí kromě regionálních výkonů v Podkrkonoší také na spěšných vlcích do Kolína, odkud se přes Mladou Boleslav s nimi můžete svést přes Českou Lípu až do Rumburka. S několika vlaky odtud pokračují až do Šluknovského výběžku do vzdálených Mikulášovic a Šluknova. V taktovém režimu dále vozí spěšné vlaky mezi Hradcem Králové a Letohradem. Cattr lze potkat v hojném množství také



Motorák řady 854 na brněnském strojírenském veletrhu v roce 2006



na trati z Chocně přes Týniště nad Orlicí a Náchod do Meziměstí a z Teplíc nad Metují zajíždí i mezi skalami na lokálku do Adršpachu. Trutnovští správkaři se mimo běžné údržby zabývají také opravami převodovek nejen pro své vozy, ale podle potřeby i jiných dep.

Zbývajících patnáct modernizovaných vozů má svůj domov ve vršovickém depu v Praze. Tam tato řada slouží dvacátým rokem, především na rameni Praha – Turnov – Tanvald, kde je zajímavé zejména páteční nasazení jediného motorového vozu společně se třemi přívěsnými vozy. V posledních letech se stala pro Cattr typickou také trať Praha – Příbram – České

Budějovice, kde působí v rychlíkové taktové dopravě. Poslední rekonstruované vozy 854.021

a 027 byly uvedeny do provozu na přelomu let 2005

a 2006. Oba stroje zů-

staly v co největší mož-

né míře udrženy v pů-

vodním provedení

mechanické části

včetně zachovaného

původního vnějšího

vzhledu. Byly navíc

opatřeny nátěrem shod-

ným s výrobním provede-

ním, v jakém před půl sto-

letím vyjely z bran studene-

cké továrny. Kromě pravidelného

provozu právě vozy 021 a 027, společně

se dvěma přívěsnými vozy a jedním vozem restauračním řady BRam, občas prezentují dobové složení expresu Vindobona.

K provozu ve spojení s Cattr prošla celou řadou úprav a modernizací také část přívěsných vozů původní řady Baim, z nichž nově vznikly řady Bdtm756 a Bdtm757. Pro možnost vytvoření nejen kapacitnějších, ale také provozně využitelnějších souprav bylo celkovou přestavbou původních poštovních vozů vytvořeno v letech 2006 až 2010 celkem 34 řídicích vozů řad Bfbrdtm794 (dříve řada 954, provozována jen v DKV Brno) a ABfbrdtm795 s oddílem první třídy (dříve řada 954.2, v provozu v DKV Brno, Plzeň a Česká Třebová). Z výroby byly vozy opatřeny tehdejšími unifikovanými nátěry pro motorové vozy v kombinaci červené a pruhu odstínu slonové kosti po celém obvodu vozidla, v posledních letech však byla značná část v rámci dílenských oprav „převlečena“ do modro-bílého korporátního nátěru Českých drah, v němž v nedávné době přijel také původně retro vůz 854.027. ○

**Sériové modernizace se rozjely v roce 2000, kdy byly do dílen přistaveny další čtyři vozy. V roce 2001 se nová řada objevuje poprvé také v depu Trutnov.**

# Z krajinkáře malířem dopravní techniky

Kreslí vše, co má kola, a je jedno, jestli železná nebo gumová, nebojí se však ani krajinek. Amatérský malíř Jiří Zoufalý, původem dřevomodelář a obdivovatel staré techniky, pochází ze staré železničářské rodiny Julia Pipala, který pracoval u ČSD jako vedoucí posunu na brněnském hlavním nádraží. Snem rodáka z jihomoravských Silůvek je vytvoření velkého obrazu parní lokomotivy zahalené do oblak páry v zimním podvečeru.



Martin Harák | Foto: autor

Malý Jírka si hrával hlavně s autíčky a rodiče mu postupně pořizovali všechny modely bakelitových vozítek všeho provedení. Jeho velkým snem byla autodráha, na niž si vlastním úsilím v roce 1969 našetřil. Sny se tak proměnily ve skutečnost. V Královopolské strojírně a ČKD Blansko, kde se vyučil dřevomodelářem, si začal vyrábět vlastní modely. Milníkem života Jiřího Zoufalého se stal jeho nástup do služeb tehdejší Československé televize, studia Brno. „Šlo o jednu z nejinspirativnějších epoch mého pracovního života. Dostal jsem se do bezvadné party malířů a kreslířů, kteří v té době připravovali pozadí pro různé televizní inscenace. Nakoupil jsem si čínské olejové barvy a začal vlastní tvorbu. Bátl jsem se zprvu figurální malby, tak jsem se pustil do krajinek a zátiší,“ popisuje začátky.

## Do Silůvek po kolejích

V roce 2014 vytvořil nádherný nástěnný kalendář s názvem „Do Silůvek po kolejích“, který je věnován železniční tematice. Vydal jej Obecní úřad Silůvky, pro který malíř připravuje každý druhý rok kalendář s jinou tematikou. „To, že jsem namaloval třináct obrazů s vlaky nebo nádražím v Silůvkách, je prosté. Před třemi lety jsme prakticky vystřídali všechna běžná témata vztahující se k obci a mě napadlo, že přeci Silůvky leží na železniční trati z Brna do Hrušovan nad Jevišovkou a jezdí tudy v pravidelném intervalu vlaky. Tak jsem se do toho



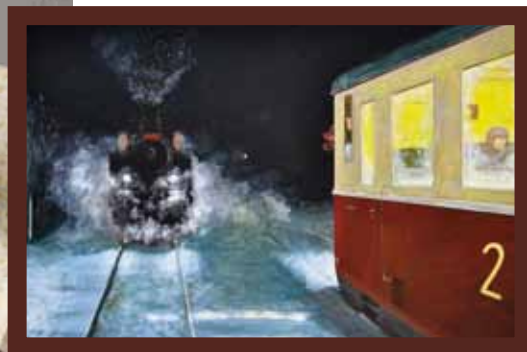
## JIŘÍ ZOUFALÝ

Po vyučení dřevomodelářem odešel v roce 1972 do Královopolské strojírny Brno, odkud v roce 1980 zamířil do ČST Brno, kde pracoval do roku 1989. Po sametové revoluci odešel na 12 let pracovat do Rakouska a SRN v oblasti bezpečnostní techniky a stavebního průmyslu. Po návratu v roce 2002 prošel několik zaměstnání v lehkém průmyslu a zkušebnictví. Od roku 2017 je v důchodu a zabývá se volnou tvorbou.

hned pustil,“ směje se pan malíř. V kalendáři jsou zobrazeny všechny autorovy oblíbené řady lokomotiv, které si na místní dráze pamatuje. „Jsem milovník všeho tradičního a nemám ani počítač či internet, takže jsem většinu obrazů namaloval z paměti nebo jsem musel sáhnout po literatuře. Řadu mých děl lze zhlédnout na našem Obecním úřadu v Silůvkách, kde jsou natrvalo vystavena. Tyto obrazy jsem obci daroval. Ve vši skromnosti, bojím se úspěchu. Ale pochopitelně se nebráním tomu namalovat obraz i za peníze, není to ovšem moje priorita.“

## Vztah k železnici díky dědovi

Láska k železné dráze pramení od dědečka Julia Pipala, který byl železničářem už za první republiky. S dědou chodil Jírka jako malý kluk okukovat vlaky na silůvské nádraží, dokonce ho dědeček brával i do nedaleké restaurace, odkud to bylo jen malý kousek k železnici. S tím sice maminka malého Jírky nesouhlasila, ale



nic nezmohla. Navíc děda Julius nosil domů různé železničářské příručky a předpisy, které Jírku fascinovaly. Nejkrásnější byly prý drážní předpisy, kde byla vyobrazena návestidla či nákrasy lokomotiv. Navíc začal Jiří jako mladík jezdit na učiliště vlakem ze Silůvek do Blanska s přestupem v Brně, takže znal důvěrně celou trasu.

liště vlakem ze Silůvek do Blanska s přestupem v Brně, takže znal důvěrně celou trasu.

## Nepřekonatelná parní lokomotiva

Fascinují ho především parní stroje. Lokomotiva na páru je podle něj vrcholný vynález techniky, dodnes nepřekonaný. „Stačí, když si člověk představí mohutné ojnice, které se pohybují při vysokých rychlostech. Pochopitelně mají své nezaměnitelné kouzlo i mnohé motorové stroje, například ruský Sergej, který je jeden z mých nejoblíbenějších. Jeden z těchto mohutných strojů jsem ztvárnil na obraze, který jsem si nechal sám pro sebe doma,“ popisuje. Satisfakcí je pro něj zrekonstruované silůvské nádraží, jež bylo uvedeno do historické podoby právě díky jednomu z jeho obrazů. „Jsem rád, že starosta použil můj obraz nádraží při jednání s investory opravy dopravní budovy, která původně snad měla zaniknout. Díky velkému pochopení železniční Stavební správy se objekt podařilo upravit takřka do původní podoby, a dnes je tak nádraží krásnou vstupní branou do naší malebné obce,“ dodal Jiří Zoufalý. ○



# Train Simulator 2017

## pohledem nadšeného pařmena

Tak se nám konečně urodila spousta zajímavých českých addonů! Po letech přehlížení, kdy tuzemští modeláři dávali přednost rozvíjení databáze ve staříčkém Microsoft Train Simulatoru, to vypadá, že svůj volný čas věnují přeci jen modernějšímu bratříčkovi z dílny Railworks. A počet nadšenců, kteří čekali právě na ten okamžik, kdy se budou moci prohánět s Brejlovcem, Bardotkami nebo Kryсами v českých reáliích, se teď nepochybně významně rozroste.

Pavel Frej | Foto: autor

Úvodem mi dovoluje upřesnit dvě skutečnosti. Tou první je pojmenování „české“. Přesnější označení by bylo česko-slovenské s využitím zahraničních utilit. Za každou trať nebo modelem totiž stojí celý tým autorů, kteří pracují na jednotlivých objektech nebo součástech modelů. Tou druhou je skutečnost, že Train Simulator 2017 i přes různá vylepšení, kterými prošel, není stále úplně dokonalý simulátor. Přesto původní simulátor od Microsoftu předčí minimálně v těchto ohledech: grafické zpracování (3D), dynamika jízdy, možnosti ovládání a nastavení pohledů, vyšší stabilita programu. Prostě se více přibližuje realitě, a kdo si ho jednou zahraje, těžko se vrací zpět. V aktuální recenzi jsme pro vás vybrali jen malou ochutnávku, která může nalákat k zakoupení základního programu (aktuálně za nějakých 30 dolarů), abyste pak mohli stahovat stovky volně dostupných rozšíření, ať už v podobě vozidel nebo tratí. Závěrem je nutné dodat, že se jedná o freeware, nad jehož vytvořením strávili autoři desítky, ne-li stovky hodin dobrovolné práce. A za to jim patří uznání a dík! ○

### Užitečné odkazy

**[store.steampowered.com](http://store.steampowered.com)**

Herní portál, přes který je možné stáhnout originální verzi hry a desítky rozšíření (addonů). Vyžaduje nainstalování jednoduchého programu pro automatickou aktualizaci a správu. Na „steamu“ často probíhají výhodné slevové akce, nenechte si ujít zvlášť ty „výprodejové“ začátkem roku!

**[railsimulator.simtrains.eu](http://railsimulator.simtrains.eu)**

Největší české diskuzní fórum ke hře. Přehledně strukturované, obsahuje tipy, informace o novinkách, odkazy, poradnu a spoustu informací o tuzemských i zahraničních aktivitách v této oblasti.

**[ts-sim.com](http://ts-sim.com)**

Největší rozcestník s databází freeware CZ/SK modelů, tratí, scénářů a dalšího materiálu.







### Uhelka (řada 123)

Tento model umožňuje pouze jednoduché (defaultní) ovládání, v podstatě tedy nemá aktivovány ovládací prvky přímo na pultu. Výhra pro začátečníky, kteří mohou čas věnovat něčemu jinému (třeba samotnému ježdění) než zkoumání, jak oživit a ovládat lokomotivu. Dovolím si malou odbočku. Poměrně dlouho jsem hledal na různých diskuzních fórech, jak si sestavit svou vlastní soupravu, ne takovou, která je daná od autora nebo vytvořená pro scénáře. Většina výsledků na vyhledávání „jak si vytvořit vlastní soupravu“ však odváděla do jakéhosi složitého prostředí editoru. Až dodatečně jsem zjistil, že

v Train Simulatoru lze sestavit vlastní soupravu pro Quick Drive naprosto jednoduše v základním menu hry tlačítkem „custom“. Od té doby se řítím po koridorech nákladní Uhelkou třeba s patnáctivozovou expresní soupravou nebo osobákem s „bymákama“ a dávám jí pořádně zabrat.

A proč ne, každý to máme jinak, vždyť o tom to přeci je...

**Další modely ke stažení:** řada 181/183



### Bardotka a Brejlovec (řada 749/751, 750/754)

Kdo by se nechtěl prohánět přitažlivě „chrochtajícími“ Bardotkami a krásně „rachotícími“ Brejlovci?! Každou řadu je možné stáhnout jednoduše v jednom balíku a ten rovnou obsahuje i několik barevných mutací (skinů). Je libo třeba provedení nadšenců olomouckého nebo veselského depa, model ČD Cargo, TSS nebo AŽD? Každý upřednostňujeme svou „železniční“ Belle Époque, já mám osobně nejradši EPOCHU IV s unifikovanými nátěry. Oživení lokomotivy se provádí v několika krocích, které zaberou minutku, a lze je vyčíst z příloženého návodu. Ti netrpěliví mohou využít zjednodušení v podobě současného stisku kláves Ctrl + Shift + O. A máme nastartováno během dvou sekund! Ovládání modelu je pak už intuitivní a jednoduché. Zvláštní úsilí vě-



novali autoři zvukům modelů a práce se opravdu zdařila, jen Bardotka mi občas vyrobí jakési „hluché“ okno. Za pozornost stojí také provedení kabiny Brejlovce nebo provozní rez na skříních lokomotiv, který přidává na autentičnosti.

**Další modely ke stažení:** např. řada 721, T 679.0 (Pomeranč), M 131.1

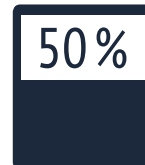


### Banán (řada 150/151)

Poprvé byl model zveřejněn více než před rokem, ale tým autorů ho postupně vylepšuje a přibližuje jeho ovládání realitě, což je samozřejmě účelem každého simulátoru, na druhou stranu přílišná složitost může někoho i odradit. Nejprve je nutné stáhnout model, zvlášť pak kabinu a zvlášť zvuky a vše nainstalovat. Nic složitějšího, pokud jsou odkazy umístěny na jednom místě. V nejnovější verzi nastaly změny především v kabině, způsobu oživení lokomotivy a jejím ovládání. Klobouk dolů, kabina vizuálně vypadá perfektně, a téměř všechna tlačítka a páky jsou funkční. No právě! Jen posuďte sami: manuál na oživení a ovládání lokomotivy (jinak velmi dobře zpracovaný) má nějakých 50 stran. Příklad oživení lokomotivy: to máte tlačítko řízení, zapnutí pomocného kompresoru, hlavní vypínač, zvednutí sběračů, aktivaci kompresorů pro nafoukání potřebného tlaku, odbrzdění soupravy, povolení ruční brzdy, nastavení LS 90 a počítadla náprav, zapnutí pozičních světel. Veš-

keré kroky je nutné provést v přesně stanoveném pořadí a přitom čekat na dostatečný tlak v potrubí. Celé to zabere asi 10 min a bohužel nelze jako u předchozích modelů využít tlačítka pro zjednodušený rychlý start. Proč nemít možnost výběru, tedy něco jako nastavení úrovně obtížnosti? Navíc při každém načtení nové hry nebo trati musíte tento naučený postup opakovat. Sám patřím k těm, kteří radši jezdí a tyto procesy mají rychle za sebou. Žádný strojedoucí ze mě nebude, vždyť sedím v obýváku a chci se jen pobavit. Podobně složitě / reálně je také oživení modelu řady 363 včetně mutací. Simulace ovládání zašla tak daleko, že na lokomotivě je aktivována i ochrana proti překročení parametru proudu trakčních motorů. Takže žádná divoká neřízená nereálná akcelerace, jinak následuje nouzové zastavení. Když se vám ale lokomotivu podaří uvést do chodu a jakžtakž se seznámíte s technikou jejího řízení přes jízdní páky, ten požitek z přidávání jednotlivých stupňů a rozkoš z jízdy jsou k nezaplacení! Mít možnost nastavení obtížnosti, dávám téměř stovku, takhle musím hodnocení rozdělit – pro náročnější uživatele / pro začátečníky.

**Další modely ke stažení:** řada 350, 163/263/363



# Za technickými poklady severního Walesu

Glyndyfrdwy



Cardiff

Je jednou ze zemí Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku.

V očích některých Středoevropanů možná není hlavním turistickým cílem, přesto má svým návštěvníkům co nabídnout. My jsme se do této hornaté krajiny vypravili a nechali se inspirovat mnohými dopravními skvosty.

Jan Dvořák | Foto: autor, Daniel Novák

Velké nerostné bohatství tu dalo vzniknout dolům a těžkému průmyslu. Původní obyvatelé byli Kelti (Kymrové), z nichž se splnutím se sousedními kmeny vytvořila národnost Walesanů. Na území o velikosti 20 780 km<sup>2</sup> žije něco přes tři miliony obyvatel, a je tedy velikostně srovnatelné s naší Moravou. Pro obdivovatele kolejových drah je to významné území, které je ovšem pro Evropany z opačného koutu kontinentu tak trochu mimo hlavní turistické cíle.

Železniční dráhy tu vznikly v 19. století na různých rozchodech. Byly to většinou tratě průmyslové, z nichž mnohé už neslouží svému účelu, byly zrušeny či přestavěny pro výletníky jako tzv. scénické dráhy a tam, kde funguje klasický železniční provoz, je rozchod 1 435 mm. Dráhy turistické bývají v provozu většinou od jara do podzimu a vlaky tahají z 90 procent parní lokomotivy. Každá z těchto scénických tratí má vytištěné informační prospekty i s jízdními řády. My se podíváme do severního Walesu, protože zde na území, které omývá Irské moře a Svatojiřský průliv, je nejvíce rozličných technických zajímavostí.

## Parní zubačka

Putování začínáme pod nejvyšší horou Walesu, pod 1 085 m nad mořem vysokým Snowdonem (Sněhová hora). Času je málo, a tak nám musí stačit návštěva místního depa ve dvoutisícové obci Llanberis, která leží v nadmořské výšce 108 m. Právě odtud byla roku 1896 zprovozněna zubačka, jediná v Británii o rozchodu 800 mm a délce 7,5 km. Cesta téměř k vrcholu trvá vláčku 50 minut na převýšení téměř 1 000 metrů. Maximální stoupání trati je 167 promile. Celkem moderní depo v podobě jedné velké haly osvětlené zářivkami má před vjezdem nádrž na vodu a zauhlovací zařízení. Dopravní společnost Snowdon Mountain Railway provozuje na dráze jak osobní, tak i nákladní dopravu jedním motorovým vozem, dvěma diesellovými lokomotivami a sedmi parními. Do okolí Llanberisu kolem místního jezera vede příjemně lesnatou krajinou i úzkorozchod-



➤ Stanice Betws-y-Coed s osobním vlakem společnosti Arriva a muzeem s unikátní úzkorozchodnou železnicí.

ná parní dráha. Tady máte pocit, že se zastavil čas. Mašinky jak z pohádky.

## Tramvaj ve vřesovišti

My se však vydáváme na holý kopec, který se vypíná nad dvacetitisícovým přímořským městem Llandudnem. Je to vápencový poloostrov s názvem Great Orme, jehož výška překračuje něco málo dvě stovky metrů nad Irským mořem. Z Llandudna na vrchol vede silnice, visutá kabinková lanová dráha (nejdelší ve V. Británii) a tramvajová dráha s názvem Great Orme Tramway o rozchodu 1 067 mm. Tramvaj na kopec jezdí z města už přes 100 let ze stanice Victoria a hned stoupá prudce ulicemi. Na trati jsou jen tři stanice a dvě výhybny. Prostřední se jménem Halfway slouží jako přestupní s dolní částí lanovky na horní do stanice Summit Complex, kde se nachází telekomunikační věž, restaurace, konečná kabinkové visuté lanovky dlouhé 1 622 m, obchod, bobová dráha na malá autíčka nebo lyžařská sjezdovka s vlekem. Jsou to vlastně dvě lanové dráhy. Vo-



Vůz dráhy Great Orme Tramway na horním lanovkovém úseku opouští stanici Halfway, kde je strojovna.

zy dosahují maximální rychlosti 10 km/h a dříve využívaly tyčový sběrač proudu (dva na každém voze, protože není na trati obratiště). V roce 1977 se odehrála jejich náročná rekonstrukce a dnes fungují výhradně jako lanovka. Spodní část trati ve městě podobná tramvajovým tratím v San Franciscu (Cable car) byla otevřena 31. 7. 1898, trať v přírodě vypadá vzhledově jako dráha na pražský Petřín a je v provozu od 8. 7. 1902. Tyčové sběrače proudu jsou dnes jenom pro okrasu.

Great Orme je bezlesý, porostlý travinami, místy vzácnou květenou a vřesovišti. Stáda ovcí a koz se starají, aby traviny nepřerostly. Z kopce je krásný pohled na město, na vysoké městské domy na pobřežní promenádě s pláží a na moře,

← Akvadukt pod ochranu UNESCO je velmi úzký.

v jehož vlnách stojí několik desítek bílých stožárů s lopatkami větrných elektráren. Tím je jasné, že zde téměř neustále fouká či alespoň mírně vane vítr. Tramvajové vozy jezdí za každého počasí od března do října, což je pro řidiče i nepříjemné neboť obě řídicí plošiny jsou otevřené, tudíž na ně mrholí, prší... Když je zima, jsou řidiči oblečení do vatáků a kulichů. Za slunných dní je jízda příjemná a vozy plné lidí, jindy jezdí i prázdné – obzvláště v mlze. Průměrný interval je necelých 20 minut a ročně se přepraví 200 000 cestujících.

### Neexistující trať znovu oživila

Vyrazili jsme do vesnické železniční stanice Glyndyfrdwy, kam právě přijíždí osobní parní vlak na šestnáctikilometrové trati Corwen – Llangollen. Je 1. září 15:17 hodin, když do opuštěného dvukolejného nádraží stoupá uhláčkem napřed parní lokomotiva táhnoucí za sebou pět tmavočervených čtyřnápravových vagonů z poloviny obsazených. Za normálního provozu zde dříve jezdily i motorové lokomotivy, dnes zde vládne pára. Britská vláda trať uzavřela v roce 1965, v 90. letech 20. století byla znovu zprovozněna a je z ní soukromá trať víceméně obsluhovaná dobrovolníky. Má pravidelný jízdní řád v létě, v zimě jezdí jen o víkendech. Okolí trati je kopcovité, lesnaté a koleje sledují tok řeky Dee. Vlak zastavil v liduprázdné stanici a ven vy-

### Pod nohama země, nad námi voda

Nedaleko od města Llangollen čeká další historické překvapení – akvadukt a průplav Pontcysyllte. Fungovat začal v roce 1805 po desetiletém budování na úseku dlouhém 18 km. Jeho autoři W. Jessop a T. Telford ho postavili ve složitém terénu bez použití zdymadel a plavebních komor. Údolí řeky Dee překonává ve výšce 39 m unikátním 307 metrů dlouhým akvaduktem s lávkou i pro chodce. Jeho 18 kamenných nosných pilířů má rozpětí 16 m a drží litinové koryto. Šířka plavební cesty je jenom 3,4 m, hloubka 1,6 m a vodní hladina se nachází pouze 15 cm pod okrajem plavebního koryta. V hlavním přístavišti jsou v zemi staré koleje určené pro nákladní vagony.



Parní lokomotiva v čele osobního vlaku v Glyndyfrdwy a hradlo s bránou uzavírající železniční přejezd.

Každý by hledal přístaviště kdesi u řeky, ale tady se musí od řeky do kopce, a tak neznalí turisté tápou. Výletní čluny jsou zastřešené a přizpůsobené nevelké šířce průplavu. Každý rok se tu přeplaví 10 000 plavidel a po akvaduktu přejde přibližně 25 000 chodců. Stojíte-li na venkovském fotbalovém hřišti pod akvaduktem a nad vámi nic nejede, máte chuť si počkat na projíždějící vlak. Ale co to? Z lesa najednou ve výšce korun stromů vyplul jakýsi dlouhý hausbót a neslyšně plyne po vodní hladině nad vámi. Neskutečné! V roce 2009 byla celá stavba zapsána do Seznamu světového dědictví UNESCO v kategorii kulturních památek.

### Tři rozchody na jednom nádraží

Překvapení na návštěvníky severního Walesu čeká na nádraží Betws-y-Coed. Stejnomen- ná vesnice byla založena v 6. století kolem kláštera. Obec s necelými šesti stovkami obyvatel je známá nádražním muzeem železničních modelů a třemi venkovními rozchody. Na tom nejmenším (tzv. miniature railway), který vozí návštěvníky po osmiminutovém okruhu, si připadáte jako u liliputánů. Cestující i strojvůdci musejí takřka ležet ve vozidlech. Na druhém úzkém rozchodu jezdí malá tramvaj.

Je 21. století, ale zdá se, že jsme se ocitli v prvé polovině 20. století, tedy o 100 let zpátky. Tak působí všechny atrakce. Ale stačí se podívat jinam a můžeme vidět třeba na konečné tramvaje nad Llandudnem, ty nejmodernější automobily nebo na akvaduktu z 19. století sportovně oblečené lidi telefonující si mobilem či fotografující digitálem a na nádraží Betws-y-Coed moderní normálněrozchodné motorové vozy společnosti Arriva. Ve Walesu se prostě střídá historie se současností. A jedno si musíme přiznat: Místní parní lokomotivy jsou vzhledově velmi odlišné od těch našich středoevropských. ○

## AUTONOMNÍ ZEMĚ

Wales je součástí Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku s omezenou autonomií. Ve svých současných hranicích nikdy netvořil samostatný stát. Hlavním městem je Cardiff, úředními jazyky jsou velština a angličtina a měnou libra. Největší koncentrace obyvatelstva a průmyslu se nachází v středním Walesu ve městech Cardiff, Swansea a Newport. Země je převážně hornatá, především na severu a ve středu země. Nejvyšší hory ve Walesu leží ve Snowdonii. V západním Walesu se rozkládá Kambrijské pohoří.

stoupilo pár cestujících. Na obou nástupištích stojí konve s mlékem, aby odjely příslušným vlakem na opačné strany. Na peronu je také nezbytná klasická britská červená telefonní budka. Je tu čisto, klid a nikdo nikam nespěchá. Jaký to rozdíl od středoevropského ruchu a shonu...

Z hradla vyšla obsluha, pán v oranžové vestě a začal otvírat či zavírat dvoudílná drátěná vrata na silničním přejezdu. Ano, bílá vrata, zde nejsou závory čili šraňky, ale brána, která do teď uzavírala železniční trať, aby mohla auta projíždět. Železničář u každého ze čtyř dílů vrat vyhákně kolík ze země a otočí je o 90°. Lokomotiva píská k odjezdu a on jimi uzavírá silnici, aby vlak měl volnou cestu. Pak vše opakuje obráceně, aby auta mohla projet, a řidiči u toho jsou klidní a čekají – klasické závory jsou rychlejší, ale tady to čekání nikomu nevadí.

# Jablonecká malodráha



Tramvajová souprava v roce 1954 stojí v zastávce na Lidické ulici. V předních dvířkách vlečňáku stojí průvodčí, který bude dávat řidiči pokyn k odjezdu. Plný a těžký tramvajový vlak se pak bude s námahou rozjíždět ke Mšenu a k Janovu stoupáním 108,5 ‰.

## Jedinečný technický unikát

Kdysi jedna z nejlépe spravovaných a dokonale i moderně technicky vybavených elektrických úzkorozchodných sítí v Evropě vznikla v podhůří Jizerských hor. Svému účelu sloužila do roku 1965, kdy byla nahrazena neekologickými vozidly poháněnými tehdejší levnou sovětskou naftou.

Jan Dvořák

Na řece Nise pod svahy Jizerských hor leží v kopcovitém terénu město Jablonec. V 60. letech 19. století dosáhlo šesti tisíc obyvatel a stále se rozrůstalo díky rozvíjejícímu se průmyslu. K ještě většímu rozvoji však potřebovalo odpovídající dopravní spojení, a toho se mu nedostávalo. Železniční trať Liberec – Pardubice dostavěná roku 1859 se přes všechno úsilí Jablonci vyhnula. Obtížnou situaci v tomto směru neřešila ani první etapa železniční dráhy z Liberce do Tanvaldu, na níž byl v úseku do Jablonce nad Nisou zahájen provoz 26. 11. 1888.

### Náhradní řešení

Na jaře roku 1895 se městská rada rozhodla řešit přípoj k hlavní trati výstavbou elektrické dráhy z Jablonce do Rychnova přes Vrkoslavice, Kokonín a Pulečny. Počátkem roku 1898 začaly přípravné práce v terénu. Město obdrželo příslušnou koncesní listinu pro Malodráhu v Jablonci nad Nisou a okolí, kterou vydalo c. a k. ministerstvo železnic ve Vídni. Jablonecká společnost pouličních drah a elektráren (Gablonzer Strassenbahn und Elektrizitätsgesellschaft) se veřejnosti představila již 13. června 1899 jako soukromá akciová společnost,

kteřá měla vystavět základní jednokolejnou síť o rozchodu 1 000 mm v délce něco přes 21 km. Budeme-li posuzovat průběh výstavby ze současného hlediska, musíme se obdivovat práci našich předků, neboť již 7. 2. 1900 byl otevřen první úsek mezi Jabloncem a Rychnovem o délce 9 km. A do konce roku byly postaveny a zprovozněny zbylé části!

Již v počátku byly v Jablonci vybudovány velmi dobré dílny a celý podnik byl řízen odbor-



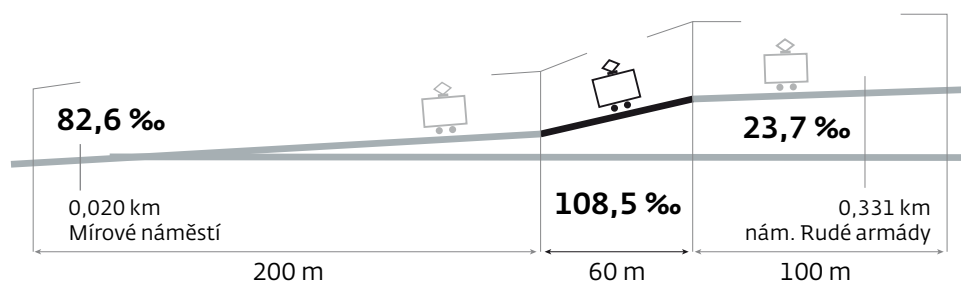
Takto si lehla tramvaj na dolním konci kritického úseku 5. 5. 1927, když jí selhaly brzdy. Foto: DP (3x)

níkem Oskarem Hausmannem, který u podniku zřídil i konstrukční kancelář. Proto si mohla firma začít stavět vlastními silami celou řadu nákladních vozidel. Vozidlový park společnosti tvořilo při zahájení dopravy v roce 1900 16 motorových osobních vozů, 10 vlečných osobních vozů, 2 elektrické lokomotivy, 14 nákladních a 12 pracovních vozů. Během prvních pěti let se vozový park rozšířil o dalších 6 motorových tramvajů a 46 nákladních vozů různých konstrukcí.

Vozidla zprostředkovávala dopravu nejen osob, ale i surovin a výrobků společně s přepravou polotovarů místních průmyslových podniků, vozilo se i uhlí, jezdily speciální poštovní tramvaje. Na úzkorozchodné síti byla tři překladiště na normálněrozchodné vlaky (Hlavní nádraží, nádraží Rychnov a Brandl – tedy Dolní nádraží). Přeprava nákladů byla od počátku velice výnosná. Jezdily dokonce i speciální poštovní spoje podle pravidelných jízdních řádů, kdy veřejnost mohla do schránky na bocích vozových skříní vkládat listovní zásilky. Tuto novinku pak převzaly některé další dopravní podniky u nás i v zahraničí.

### Prudké klesání raritou

Jablonecká malodráha se mohla pochlubit ojedinělou technickou zvláštností, neboť na janovském šedesátimetrovém úseku v centru města byla trať vedena ve sklonu 108,5 ‰ a ještě k tomu tu byla zastávka. Nejvyšší dovolená rychlost zde byla stanovena směrem dolů 20 km/h a nahoru 25 km/h. V letech 1900 až 1965 to byl nejenom v Evropě, ale podle informací dokonce na celém světě, jediný adhezní



Tramvaj linky č. 1 roku 1952 při cestě do Rychnova ve stanici v Lidické ulici. Foto: archiv Boveraclub (2x)

úsek (druhým v pořadí byl rakouský Línec, sklon 105 promile), po kterém se provozovala pravidelná kolejová doprava osob i nákladů v tak náročných sklonových poměrech. Vidět zde elektrickou lokomotivu, jak táhne třeba pětivozový nákladní vlak, patřilo k nezapomenutelným zážitkům. Přitom se v pozdější době psalo, že na takový sklon dráhy se musí použít ozubnice. V Jablonci to nevěděli. Občas si sice tramvaj lehla pod kopcem na bok, jinak ale jezdily bez problémů.

Ozubnice se stavějí obvykle tam, kde je stoupání větší než 65 promile. Stoupání 1 promile znamená, že na vzdálenost jednoho kilometru se trať výškově zvedne o jeden metr. Například na naši nejznámější ozubnicové trati z Tanvaldu do Kořenova se začátek úseku s ozubnicí pod kořenovskou zastávkou vybudoval ve sklonu 56 promile. Slovenská zubačka ze Štrby na Štrbské Pleso má maximální stoupání 127 promile.



Tramvaj táhne prázdné nákladní vozy s brzdářem. Snímek pochází přibližně z roku 1913.

Technicky kuriózní byla ale i celá hlavní jablonecká trasa z Rychnova do Janova, probíhající v nadmořské výšce 435 m až 600 m. Vedla obtížným terénem, kde bylo na 126 vybudovaných oblouků, z nichž nejmenší na tzv. kokonínské podkově měl poloměr 20 m.

### Nehody se dostavily brzy

Je jasné, že trať s takovými sklony se neobešla bez nehod. Podívejme se na některé z nich na nejnáročnějším místě v Lidické ulici. Přes půl kilometru dlouhý úsek začínal na dnešním Horním náměstí (dříve Rudé armády) a Lidickou ulicí klesal přes prostřední Mírové náměstí (dříve dr. Beneše) a přes Dolní náměstí (dříve Masarykovo, pak Švermovo) končil na začátku Dlouhé ulice. První vážný karambol se odehrál v roce 1905. Při jízdě ulicí ze spádu vykolejil na křižovatce s ulicí 5. května motorový vůz, který měl připojený nákladní vůz naložený uhlím. Po vykolejení pokračovala souprava rovně do ulice Dlouhé, kde se motorový vůz převrátil. Při této nehodě utrpělo několik cestujících těžká zranění a o život přišel průvodčí pan Fritsche.

Téměř na stejném místě se převrátil 21. dubna 1918 osobní vlečný vůz, v němž zahynul jeden cestující. Vlek byl po nehodě z provozu vyřazen, motorový vůz zůstal nepoškozen. Na již zmíněném místě, v pravouhlej oblouku dráhy z Lidické ulice do ulice 5. května, v roce 1927 vykolejil a převrátil se jiný motorový vůz, a to těsně u budovy řeznictví a uzenářství. Tato nehoda se obešla bez obětí na životech. Tento teprve rok starý vůz č. 57 před touto nehodou už kdysi v současné Lidické ulici srazil a usmrtil starého muže.

Zkrátka řidiči tramvají na sklonově nepříznivém úseku v centru města přes brzdění selhávali. Když vozidla vyjízděla do kopce, řidiči pro-

blémy neměli, ani když rozjížděli těžkou soupravu ze zastávky u nové radnice do největšího sklonu. Stres naopak přicházel při jízdě dolů, když za hořejším náměstím se jim otevřel ten sešup přes prostřední a spodní náměstí až do pravouhlé zatáčky na konci Lidické ulice. „Zastavím na zastávce u nové radnice? Nerozjede se mi to hodně u staré radnice? Doufám, že dole do zatáčky to ubrzdím!“ Takové věty si říkali jablonečtí řidiči nejen tramvají na linkách č. 1 a 3, které vedly Lidickou ulicí, ale i za kontroléry motorových nákladních vozů či elektrických lokomotiv nákladních vlaků.

### Jízda dobrodružstvím

Jako malý klučina jsem tramvajovou linkou č. 1 jezdil od rychnovského nádraží do Jablonce (většinou vozy typu 6MT). Děda mi ukazoval pro tramvaje ten hrůzostrašný sklon u radnice a líčil mi dramatické chvíle při rozjezdu souprav do kopce: někdy se vozy rozjely plynule, jindy trhaně, až to s cestujícími škulobalo. Záleželo to třeba také na tom, kdy řidič odjistil zajišťovací ruční špalkovou brzdou. Ve vozech se sedávalo na bočních lavicích, a když se tramvajový vlak rozjel do kopce, celé řady lidí se jednostranně hnuly a přimáčkly toho posledního cestujícího na bočnici oddělující oddíl od plošiny vozu. Když byl vůz poloprázdný, osamocení cestující klouzali po uhlazených latích bočních lavic. Mně se to líbilo v prázdné tramvaji obzvláště, když vůz zastavoval u radnice při cestě z kopce a já se sklouzl po neobsazené lavici. Celý úsek až na křižovatku Lidické a Dlouhé ulice s ulicí 5. května jely soupravy samospádem s brzdícím účinkem elektromotorů a případným brzděním osádek souprav (většinou brzdař na nákladním vlaku).

Po 2. světové válce již vyžadovala jablonecká tramvajová síť rekonstrukci a modernizaci, ke které ovšem nebyl nikdo z vyšších míst ochotný, a tak bylo rozhodnuto o její postupné likvidaci. Nákladní tramvaje vystřídaly nákladní automobily v roce 1950 a poslední osobní tramvaje nahradily autobusy v roce 1965.

Dnešní doba ukazuje, že by po modernizaci byla jablonecká dráha z Rychnova do Janova důležitou spojnicí téměř padesátitisícového města i turistickou atrakcí. Ekologickou dopravu v téměř horském prostředí tak nahradila velmi neekologická vozidla, ale tehdy se o toto nikdo nezajímal. Jablonecká malodráha sloužila svému účelu plných 65 let a svými technickými zvláštnostmi proslavila jméno jabloneckých dopraváků na celém světě. ○



Je podzim roku 1938 a tramvaj z Janova do Rychnova zastavila na zastávce těsně pod sklonem 108,5%.

# Jak jsem se stal průvodčím

Franzišek Tylšar

Už od pondělí jsem se těšil na pátek. Ne pro volný víkend, jako většina pracujících socialistického tábora, ale pro výlet s dědou do Orlických hor. Bylo mi pět let a ve školce se to táhlo jako karavana pouští. A to jsem ještě netušil, že právě tato cesta mi nalajnuje moji životní dráhu.

Přesto to tu najednou bylo a já, ač nerad vstávám, jsem vyskočil z postele a rychle se oblékl.

Po snídani jsme se pěšky vydali na autobusovou zastávku, která byla kousek za vsí. Dodnes si tu procházku letním rámem pamatuji. Stalo se totiž něco mimořádného. Před domem spolužáka Pepy Nedbala ležela na zemi stokoruna. Ne, že bych v životě nenašel žádnou jinou, tuhle si pamatuji moc dobře. Krásně zelená a v dědových očích probouzející blažený výraz, který lze popsat slovy „dvacet pět krabiček cigaret – skoro měsíc kouření zadarmo“. Děda byl totiž vášnivý kuřák a vůbec mu nevadilo, že já v ní viděl spíš horu sladkostí.

Cesta autobusem do Prostějova byla stejná jako jindy. To, co mě však čekalo na prostějovském nádraží, mi vzalo dech. Ohromná hala s ozvěnou, řada pokladen, kanceláří, bufet, restaurace, spousta laviček a květin.

A co teprve vlak, jak ten frčel! Žádná skřípající převodovka jako v autobuse. Ani jsem se nenadál, už jsme byli v Olomouci a vystupovali.

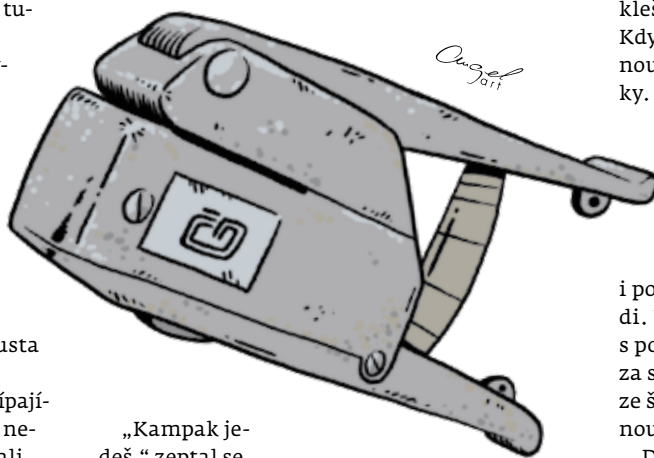
To teprve bylo nádraží! Ještě větší a ještě zajímavější! Na koleji stál ještě delší vlak než ten z Prostějova. Táhla ho elegantní zelená lokomotiva, o které mi později průvodčí prozradil, že se jmenuje Bobina a jezdí na elektriku. Náš vagon byl také zelený, napůl služební a napůl pro cestující. Byl úplně nový! V jednotlivých kupé byly pohodlné sedačky potažené červe-

nou koženkou, na stěnách obrázky hradů a u čistého okna dva sklápěcí stolečky...

Rozjeli jsme se. To byla teprve jízda! Žádný hluk a mně se líbilo, že to vůbec nedrncá. Nejmodernější technika od soudruhů z NDR...

Děda chvíli pozoroval okolní krajinu, ale už po půlhodině se začal ošívát vlivem přebytku kyslíku v plicích. Povzbuzen nálezem pětistovky kusovek, které si může za nalezenou stokorunu dopřát, se na mě podíval a řekl: „Nikam nechoď, jdu si zapálit na záchod.“

Pozoroval jsem krajinu a děda na záchodě mi vůbec nescházel. Najednou se otevřely dveře a v nich stál hrozivě vypadající průvodčí s brašnou, kleštěmi a čepicí.



„Kampak je-deš,“ zeptal se.

„Na výlet,“ odpověděl jsem.

„A to jedeš sám?“

„Ne, s dědou. Šel si na záchod zakouřit.“

Průvodčí nezaváhal ani chvíli a během okamžiku přiváděl dědu ze záchodu zpět jako malého rošťáka.

„Tak to bude za čtyři koruny! Ve vlaku se nekouří!“ řekl průvodčí.

„Čtyři? To je přeci celá krabička startek,“ bránil se děda: „Musí to být?“

„Musí!“ průvodčí byl nekompromisní. „To by to ve vlaku vypadalo, kdyby nám tu kouřil každý, jak se mu zachce!“

Ač nerad, nakonec děda zaplatil.

„Chceš si cvaknout?“ usmál se průvodčí na mě a podal mi kovové kleště. Ukázal, jak se do nich vkládá jízdenka, a já do té dědovy udělal několik kulatých dírek.

Moc se mi to líbilo, a tak možná právě díky tomu jsem o deset roků později nastoupil do železničního učiliště v Olomouci a dírky do jízdenek kleštěmi dělám dodnes. Jsou trochu jiné, menší. Kromě dírky na jízdenku kleště otisknou i datum, číslo vlaku a kód kleští, ale stále se práce s nimi dětem líbí. Když jedou, tak se jich ptám: „Chceš si cvaknout?“ A ony chtějí. Také rád proháním kuřáky. Jelikož jsem se sám kouřit odnaučil už v jedenácti letech, cítím cigaretový dým i v sousedním voze.

„To by to ve vlaku vypadalo, kdyby nám tu kouřil každý, jak se mu zachce!“ říkám si v duchu a nekompromisně požaduji sto korun. Mám na to i pomůcku, jak je přesvědčit, aby zaplatili rádi. Vždycky říkám: „Mám být zlý průvodčí s pokoutou za pět set korun nebo hodný a jen za sto?“ A je to zvláštní, má-li si člověk vybrat ze špatné a horší možnosti, volí vždy tu špatnou. Nakonec je i rád, že to dobře dopadlo.

Děda ani neví, že tu pokutu dostal vlastně ode mne. Celou cestu mu vrtalo hlavou, jak ho tam ten průvodčí objevil, když to foukal z okna. Samozřejmě jsem se mu nikdy nepříznal. Nakonec, jsem za ně i vděčný. Moji radost nezakazil ani fakt, že jsem ji vlastně z nalezené stokoruny zaplatil já sám. Moje krásná práce s brašnou, kleštěmi a čepicí za to stojí!!! ○

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### Koridor Berlín-Mnichov prý poškodí turismus

Nový železniční vysokorychlostní koridor Berlín-Mnichov bude mít zřejmě negativní dopad na turistický ruch v ČR. Cestovní vlaky do Vídně bude totiž nyní z Berlína trvat osm hodin a bude o půl hodiny kratší než po trase přes naši republiku. „Počet německých návštěvníků ČR to sice neovlivní, obáváme se ale, že ubude turistů z těch asijských zemí, které mají přímé letecké spojení s Vídní,“ řekl místopředseda Asociace cestovních kanceláří (ACK) Jan Papež. Jde například o turisty z Hongkongu, Tchaj-wanu a Singapuru, kteří dosud po přistání ve Vídni jezdili do Německa vlakem přes Prahu, kde se nezřídka na pár dní zastavili. Prioritu v českých záměrech má vysokorychlostní trať z Drážďan přes Ústí nad Labem, Prahu, Brno a Břeclav do Vídně. ČR ale v této věci zaspala a zaostává za západem. I proto hrozí, že mezinárodní vlaky budou Česko objíždět. **Právo 4. 12. 2017**

### Jízdenky ve vlacích ČD mezi Prahou a Vídní zlevní

České dráhy začaly prodávat jízdenky mezi Prahou a Vídní levněji. Změny se týkají Včasných jízdenek Evropa, které obvykle nabízejí nejlevnější cestování do zahraničí. V případě vlaků do Rakouska, Německa, Slovenska a Švýcarska je největší změnou poplatek za storno jízdenky. Dosud to bylo 10 eur za osobu při vrácení před prvním dnem platnosti, nově od neděle 3 eura. „Nadále platí, že Včasné jízdenky Evropa do Polska, Slovinska a Maďarska vracet nelze, respektive srážka činí vždy 100%. Je třeba rozlišovat, kam člověk cestuje,“ řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. V případě Vídně navíc nastane zlevnění. ČD a rakouské ÖBB se vrací k ceně 14 eur za cestu mezi Prahou a Vídní. Ještě před několika dny ceny začínaly na 19 eurech. Cenu 14 eur (aktuálně 364 Kč) nabízejí ČD obvykle jen v akci během podzimních slabších měsíců. Teď začíná být 14 euro standardem. **zdopravy.cz 12. 12. 2017**

### Vlaky na hlavních tratích mohou brzy výrazně zpomalit

SŽDC chce od roku 2019 kvůli špatnému stavu výrazně zpomalit provoz na některých hlavních tratích mezi Prahou a středně českými městy. To by mohlo vést k totálnímu kolapsu jízdních řádů. Omezení vyplývají z návrhu Prohlášení o dráze. Materiál počítá například na trati č. 231 s rychlostí 30 km/h mezi Prahou-Vysočany a Horními Počernicemi. Mezi Prahou a Mladou Boleslaví na téměř dvaceti kilometrech vlaky mají zpomalit na 50 km/h. Na koridoru mezi Prahou a Kolínem pak mají na šesti kilometrech v úseku Poříčany – Pečky zpomalit vlaky ze 160 na 120 km/h. Důvod? Špatné geometrické parametry koleje. Ještě větší zpomalení navrhuje SŽDC na některých lokálkách: mezi Kolínem a Ledčerkem navrhuje dvacítku, což je v podstatě zastavení provozu a náhrada autobusy. SŽDC vysvětluje škrty v rychlostech i tím, že na tratích čeká výlukové práce. **Pražský deník 19. 12. 2017**



## Nabídka DOVOLENÁ 2018

Téměř celá nabídka je již na webových stránkách [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz). Většina zde zveřejněných zájezdů bude i v nabídce pro zaměstnance „REKREACE S DOTACÍ 2018“, která bude spolu s aktuální objednávkou zveřejněna 12. 1. 2018.

Katalog i závazná objednávka bude POUZE na internetu, ne v tištěné formě. Zde najdete jako obvykle ceny již po odečtení dotace z CSF (respektive C FKSP).

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

# Předplatné čtrnáctideníku Železničář

Darujte sobě nebo svým blízkým roční předplatné Železničáře za 500 Kč.

Součástí předplatného jsou také 4 oboustranné plakáty formátu A2 s železniční tematikou. Objednat si můžete také výhodný balíček společně s magazínem ČD pro vás za 720 Kč, kdy za obě periodika získáte slevu přes 20%. Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz), telefonicky na čísle **720 797 020** nebo na stránkách [www.cdprovas.cz/predplatne](http://www.cdprovas.cz/predplatne).



1	04.01.	
2	18.01.	
3	01.02.	
4	15.02.	
5	01.03.	plakát
6	15.03.	
7	29.03.	
8	12.04.	
9	26.04.	
10	11.05.	
11	24.05.	plakát
12	07.06.	
13	21.06.	
14	12.07.	
15	26.07.	
16	09.08.	
17	23.08.	plakát
18	06.09.	
19	20.09.	
20	04.10.	
21	18.10.	
22	01.11.	
23	15.11.	plakát
24	29.11.	
25	13.12.	



20. ledna a 17. března 2018

## Nostalgický výlet motoráčkem na metro

Nenechte si ujít možnost svázat se motoráčkem 810 z pražského hlavního nádraží přes stanici Praha-Krč a následně po vlečce až do depa metra Kačerov. V něm bude pro zájemce připravena exkurze s odborným výkladem. Naskytne se vám také ojedinělá příležitost vyfotit si vedle sebe motorový vůz řady 810 a historickou soupravu metra Ečs. Tyto soupravy metra vyráběl v 70. letech minulého století pro pražskou podzemní dráhu ruský Mytiščínský strojírenský závod. Po exkurzi v depu Kačerov vás historická souprava metra sveze po trase linky C do stanice Nádraží Holešovice a zpět. Zájemci mohou během jízdy nahlednout do kabiny strojvedoucího. Po návratu do depa Kačerov vás pak motorák dopraví opět na pražské hlavní nádraží. A kolik zaplatíte? Cena tohoto nevšedního zážitkového výletu je 350 Kč. Bližší informace najdete na [www.prahatechnicka.cz/specialni-metro](http://www.prahatechnicka.cz/specialni-metro).

Nejbližší železniční stanice: Praha hl. n.



Celoročně

## V Olomouci navštivte Pevnost poznání

V areálu olomoucké Korunní pevnůstky najdete Pevnost poznání se čtyřmi interaktivními expozicemi. Čekají tu na vás desítky originálních exponátů a také akční průvodci, kteří vás provedou pestrou historií hanácké metropole a umožní vám také vyzkoušet si rotující trenážer pro piloty a kosmonauty – tzv. gyroskop. Jednou z hlavních atrakcí Pevnosti poznání je 12 obřích komiksových pláten, na nichž je vtipnou formou zobrazeno to nejzajímavější z dějinných bojů o Olomouc. Více na [www.pevnostpoznani.cz](http://www.pevnostpoznani.cz).

Nejbližší železniční stanice: Olomouc hl. n.



Celoročně

## Za Habsburky do brandýského zámku

K šlechtickým sídlům, která jsou přístupná i v zimní sezoně, patří zámek Brandýs nad Labem. Je jednou z našich nejvýznamnějších renesančních památek. Při jeho prohlídce se dozvíte zajímavosti zejména o císaři a králi Karlu I. Ten zde pobýval v letech 1911 a 1912 se svojí chotí vévodkyní Zitou Bourbonskou-Parmskou a oba považovali pobyt v Brandýse za nejkrásnější období jejich společného života. Na zámku jsou k vidění také vojensko-historické originály včetně uniformy císařovy šlechtické gardy. K unikátním exponátům se řadí i osobní jezdecká šavle Karla I.

Nejbližší železniční stanice: Brandýs nad Labem



od 18. do 21. ledna 2018

## Zážitkové veletrhy cestovního ruchu v Brně

Pestrá nabídka zájezdů a rozsáhlá prezentace turistických možností v regionech. Tím tradičně lákají návštěvníky lednové veletrhy cestovního ruchu GO a Regiontour. Těšit se můžete i na unikátní zážitkový program v novém festivalovém pavilonu. Zájemci o dovolenou na vodě si mohou například prohlédnout jachtu, která po veletrhu zamíří rovnou na moře. Odvážlivcům bude k dispozici také první mobilní ferratová stěna v Česku, zkusit můžete jízdu na rampě s umělou sjezdovkou nebo třeba golf. Bližší informace o veletržích získáte na [www.regiontour.cz](http://www.regiontour.cz).

Nejbližší železniční stanice: Brno hl. n.

Foto: David Prosícký, Jan Andreáš, archiv Veletrhů Brno, Dreamstime

## Železničář

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

**HONORÁŘE DOPISOVATELŮM** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevýžádané 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