

Železničář

4. LEDNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Nejen o tom, jak a s jakými specifickými problémy se nyní musejí vypořádat zaměstnanci brněnské Regionální správy majetku (RSM), hovořil její ředitel **Dušan Ducho**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy ve spolupráci s partnery připravily před Vánoci **rekonstrukci příjezdu** prvního československého prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka z exilu zpět do vlasti před 100 lety.

11–14 TÉMA

Zrodila se v letech 1958 až 1962 v závodě ČKD Praha. Lokomotiva původní řady T 435.0, později přeznačené na řadu 720, zvaná též **Malý Hektor**, si brzy získala oblibu mezi provozním personálem.

15 ZAHRANIČÍ

Navzdory rostoucímu počtu cestujících a přepravnímu výkonu v dálkové i v regionální dopravě čelí německá **Deutsche Bahn krizi**. Chybí téměř 6 000 zaměstnanců, což vede k rušení spojů.

18–19 CESTOPIS

Naše největší skalnatá mohyla v mnohém připomíná mytickou Ďáblovu věž ve státě Wyoming v USA. **Bořeň** už z dálky působí impozantně. Dá se vůbec vystoupit na její vrchol?

20–21 HISTORIE

Slavnostní, velkolepý, jedinečný. Těmito přívlastky je možné popsat příjezd prvního československého prezidenta **Tomáše G. Masaryka** z exilu zpět, do nově vzniknuvšího Československa.

Vyhodnocení vánoční soutěže

Správné odpovědi:

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

Seznam výherců:

1. cena - Lokomotiva Vectron v barvách ČD Cargo (v měřítku H0): Jan Kolář, Praha

Lokomotiva Vectron v barvách ČD (v měřítku TT): Martin Novotný, Olomouc

2. cena

Kniha Historie státních drah 1918–2018: Šimon Sychra, Chrástava
Štěpán Bělina, Praha

3. cena

Kniha Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku:
David Mlok, Pardubice
Eva Stehlíková, Zdice
Alena Harmáčková, Zaječí

TITULNÍ FOTO

Autor: Jiří Štembárek

Jednotka RegioPanter uhánějící po čerstvém sněhem pocukrované trati z České Třebové do Brna



Ampz¹⁴³, Ampz¹⁴⁶

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Jejich výroba a pořízení souvisely s poptávkou po vozech určených pro vlaky vyšších kategorií. ČD si proto v roce 1995 objednaly u firmy SGP Siemens sérii celkem 45 vozů, jejichž součástí bylo i devět vagonů první třídy Ampz¹⁴⁶, tehdy Ampz. Vyrobita je v letech 1998–1999 MSV Studénka na základě dokumentace právě od Siemensu. O několik let později (2003) následovala ještě druhá zakázka, tentokrát u pražské pobočky Siemens SKV Praha, a světlo světa spatřil ještě mladší sourozenec – vůz Ampz¹⁴³. Jedná se o tlakotěsné vozy 1. třídy s nejvyšší povolenou rychlostí 200 km/h. Vnitřní uspořádání se skládá ze dvou velkoprostorových oddílů oddělených skleněnou přepážkou.

První vozy se v provozu objevily 24. září 1999 na zvláštním vlaku z Prahy do Poříčan při příležitosti dokončení modernizace úseku Poříčany – Kolín. Na pravidelných vlcích bylo prvních šest vozů Ampz¹⁴⁶ nasazeno od 27. října 1999. Ostatní vagony byly dokončeny a uvedeny do provozu do roku 2000.

Prioritně jsou dnes nasazovány na vlaky EC na trase Praha – Berlín – Hamburk. Spatřit je lze i na spojích EC z Prahy do Ostravy a Varšavy a také na vybraných vnitrostátních linkách. Vozy patří ke spolehlivým a v provozu vytěžovaným kusům.

V roce 2014 prošly společně s vozy Bmz a WRmz výraznou omlazovací kúrou, aby plnily požadavky partnerských německých drah pro nasazení na linku Ex 3 Praha – Hamburk. ○

Číselná řada	73 54 10-91 0xx-x
Počet vozů	Ampz ¹⁴³ : 11, Ampz ¹⁴⁶ : 9
Nejvyšší dovolená rychlost	200 km/h
Rok výroby (modernizace)	1999, 2006 (2015–2016)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Siemens (Pars nova)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	58
Oddílů	1
Hmotnost prázdný/obsazený	47 t/52 t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm



58x

Milí příznivci národního dopravce,

sváteční období je za námi a rok 2019 již ukrajuje svoje první dny. Tempo každodenního života pulzuje dál, jako by ani sváteční volno nebylo. Mnozí před pár dny bilancovali a všichni se díváme do budoucna. České dráhy budou dál pracovat na zlepšování služeb pro vás, naše zákazníky. Budeme také zajišťovat velké množství síťových služeb, jež jsme postupně vybudovali. Připravujeme se na nové smluvní parametry požadované od letošního prosince. Rok 2019 na české železnici přinese hodně změn. Již bylo započato s přípravou dalšího nového jízdního řádu, tedy JŘ 2019/20. Zde je už teď oproti minulým letům o hodně otazníků navíc. U všech zúčastněných. České dráhy v posledních dvou letech vyjadřovaly objednatelům vážný zájem o pokračování dosavadní spolupráce, jež je smluvně většinou zajištěná právě jen do prosince 2019. Proběhla mnohá jednání s cílem naplnit přání objednatelů a nově zakotvit smluvní spolupráci pro další období, v duchu jimi vydaných notifikací. Další zvýšení kvality servisu a modernizace vozového parku jsou však nemyšlitelné bez kontraktů dlouhodobého charakteru. Ve velkém počtu případů se to daří, což je dobrá zpráva i pro pokračování síťových služeb v souborech námi zajišťovaných výkonů.

A jak je to s těmi výše zmiňovanými otazníky? U některých provozních souborů přijde jiný dopravce a teprve až uzavřené smlouvy a jejich plnění ukáží, jak mají objednatelé ošetřené přípoje, záložní vozidla, dostupnost jízdních dokladů, informace o mimořádnostech, služby pro handicapované a mnoho dalšího. Dalším otazníkem, rozhodně ne nezanedbatelným, je fakt, že 11 měsíců před začátkem nového jízdního řádu u části provozních souborů objednatelé ještě neví, jaký rozsah dopravy objednají a u jakého dopravce... Železniční legislativa je neúprosná a zákonné termíny pro sestavu jízdního řádu jsou nepřekročitelné. Existují provozní soubory, jež byly pozdě notifikovány, nebo u nichž dosud nebylo řečeno, s kterým dopravcem objednatel pro spolupráci počítá. Jsou provozní soubory, kde se jedná s několika dopravci již mnoho měsíců. Dílem se taktizuje, čímž dochází také k blokování kapacity dopravců, a v konečném důsledku objednatel tak může vystavit riziku sám sebe. Jak je tento přístup účelný a zda je efektivní, to ukáží nadcházející týdny a pak letošní prosinec. Každý dopravce coby podnikatel potřebuje plánovat kapacity a řešit využití svého kapitálu. A kam se nastupuje nově nebo ve větším rozsahu, je třeba mít také zajištěný kvalifikovaný personál. Výjimkou dnes nejsou případy řešení objednávky dopravy od prosince 2019 pro jeden či dva roky jen jakýmsi překlenovacím kontraktem. To jasně ukazuje notifikace. Proč jde objednatel takovým směrem, ví zřejmě jen on sám. Prostě - liberalizace má v Česku opravdu mnohdy osobitý průběh a lze si jen přát, aby se celý síťový systém železniční obsluhy podařilo udržet funkční. K tomu chceme přispět i my. V roce 2019 Vám přeji mnoho spokojenosti při využití služeb národního dopravce.

Vážení zaměstnanci,

tempo doby je vysoké a informace o rozsahu výkonů národního dopravce se mění prakticky každým dnem. Víme, že se můžete dostat do nepříjemných pocitů, pokud zrovna působíte na výkonech, o nichž se v médiích informuje, že jsou to právě ty, kde bude služby ve veřejném zájmu poskytovat jiný dopravce. Větší míra nejistoty je pak v případech, kdy každý týden jsou v médiích jiné informace. Proto se vedoucí zaměstnanci s mnohými z vás, nebo vašimi zástupci, již sešli nebo se sejdou v nejbližších týdnech. Předmětem sdělení vedení ČD vám, našim zaměstnancům, je skutečnost, že pro všechny z vás, jež jste odborně zdatní, svou práci v klíčových profesích spojených především s jízdou vlaků vykonáváte svědomitě a dobře a značka ČD je pro vás důležitá, budeme i nadále vytvářet podmínky tak, abyste nebyli nuceni přemýšlet o změně zaměstnavatele. ČD nemají žádnou povinnost poskytovat zaměstnance jiným dopravcům. Naše konkurence o tom samozřejmě ví, nicméně nelze vyloučit, že se na vás bude obracet. Vězte, že o vaši práci stojíme a jsme hrdí, že jste součástí modrého týmu s označením České dráhy.

Jménem vedení národního dopravce vám všem přeji úspěšný nový rok 2019.



Michal Štěpán

náměstek generálního ředitele
a člen představenstva ČD

Bardotka oslavila padesátiny jízdou do Dobříše

Těžko uvěřitelných padesát let pravidelné služby na železnici oslavila v neděli 16. prosince lokomotiva Bardotka, nesoucí číslo 749.121. Výjimečně se vydala společně s několika patrovými vozy na jízdu do Dobříše, kam dnes už běžně s cestujícími nejedí. Součástí akce byly také komentované prohlídky tohoto stroje. V pravidelném provozu v okolí Prahy se cestující mohou s těmito velkými lokomotivami české konstrukce setkat už jen o víkendech na výletních vlacích. Je však zcela unikátní, že i přes svůj věk díky dobré údržbě a také kvalitní práci konstruktérů zvládají tempo dnešního železničního provozu. Bardotku vyrobil pražský závod ČKD a tehdejší Československé státní dráhy ji do jihlavského depa převzaly 17. prosince roku 1968. Během zimního období jezdí v pravidelném provozu s cestujícími pouze jeden stroj na trati Posázavského Pacifiku, tedy z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Čerčan a zpět. V letní turistické sezoně vyjíždí druhý na vlaku Cyklo Brdy z Prahy do Březnice a třetí pomáhá s turistickými víkendovými vlaky v Posázaví mezi Čerčany a Zručí nad Sázavou.

(red)



České dráhy uzavřely kolektivní smlouvu 2019

Vedení Českých drah uzavřelo koncem prosince se zástupci všech deseti odborových sdružení Podnikovou kolektivní smlouvou na rok 2019. Zaměstnancům zůstanou zachovány dosavadní benefity a dojde k 5,5% nárůstu tarifních mezd. Podle generálního ředitele a předsedy představenstva ČD Miroslava Kupce bylo kolektivní vyjednávání i v letošním roce mimořádně dlouhé a velmi náročné. Je však přesvědčený, že jde o kompromis, který je pro České dráhy ekonomicky únosný, chrání zájmy akcionáře i věřitelů, kteří financují rozvoj, a zároveň zaručuje zaměstnancům sociální jistotu. Sociální smír a stabilita v personální oblasti jsou prioritou a ČD je vnímají jako klíčové pro chod celé firmy. Kromě růstu mezd zároveň budou rovněž navýšeny některé příplatky, jako je ocenění náročnosti práce na železnici a stabilizující prvek zaměstnanosti ve firmě při dnešní složité situaci na trhu práce.

(hol)



Mikuláš rozdával nadílku ve vlacích

Dva speciální Mikulášské vlaky vypravily České dráhy o druhém prosincovém víkendu. První vyjel z Plzně na Křivoklát, druhý, v čele s parní lokomotivou 475.179, z Děčína do Rumburku. Národní dopravce do obou speciálů pozval i Mikuláše s jeho družinami. Plzeňský vlak vezl asi pět stovek návštěvníků v soupravě s vozy řad Bdt a BamBistro a lokomotivou 754.063. Cestující se poté vypravili na prohlídku památky anebo na hradní historické trhy. Po cestě zpět vlakem prošel anděl za doprovodu čerta a rozdál nadílku. Jízdu do Rumburku ve vozech řady Bai si užily zhruba tři stovky cestujících. Ani tady se výlet neobešel bez nadílky. Doprovod však Mikulášovi dělali čerti ze skupiny Krampus. O týden dříve vyrazila sváteční družina i na Bechyňku. České dráhy tu například připravily návštěvu bechyňské remízy. Akce pořádala Regionální obchodní centra ČD Ústí nad Labem, Plzeň a České Budějovice.

(hol)



Stali jsme se Ježíškovým vnučetem

Do projektu Ježíškova vnučata pořádaného Českým rozhlasem se letos zapojila i dceřiná společnost Českých drah, firma ČD-IS. Její pracovníci společně se zástupci mateřské ČD navštívili počátkem prosince v pečovatelském domě Beskyd ve Frýdku-Místku paní Libušku a splnili jí tak její vánoční přání. Libuška letos oslavila 93. narozeniny a celý život pracovala na dráze jako vlakvedoucí, a tak si chtěla zavzpomínat na svou profesi, kterou měla tolik ráda. Mezi návštěvníky byly i její dvě bývalé kolegyně, které s ní na dráze před lety pracovaly. A tak si s paní Libušou zavzpomínaly na tehdejší provoz na dráze, zapískaly na písťalku, prolistovaly starým jízdním řádem z osmdesátých let a potěžkaly staré a nové štípací kleště na jízdenky. Hosté také přinesli Libušce dárky, mezi nimiž nechyběl například šátek a mikina s logem ČD, kniha o železnici, kalendář s vláčky, dárkový koš a další maličkosti. Návštěva měla velký úspěch i proto, že občas náladová paní Libuška byla skutečně nadšená i dojatá. (red)



Nádraží v Železné Rudě září novotou

Částečnou opravou prošla nádražní budova v Železné Rudě-Alžbětině. Revitalizace zahrnovala výměnu částí krovy a střechy, které byly ve velmi špatném stavu. Střecha nad celou budovou byla dále chemicky ošetřena a napuštěna speciální sanační ochrannou penetrací. Nové jsou například i klempířské prvky. Dále se dělníci pustili do opravy obložení štítů střechy a horních pater a přezdili komíny tak, aby se jejich vzhled co nejvíce přiblížil historickému rázu budovy. Zásadně byl opraven i nástupištní přístřešek, kde byla vyměněna krytina a barevně sjednocena se všemi novými klempířskými prvky. Opravená jsou také všechna kamenná schodiště. Opravu budovy z roku 1877 zahájila SŽDC v září 2017. Náklady dosáhly výše šesti milionů korun. Nedávno byly rekonstruovány i historické budovy nádraží v Božejovicích a Katovicích na jihu Čech. Cílem rozsáhlé rekonstrukce obou objektů bylo především odstranit nevyhovující prvky a vrátit jim historický vzhled. V těchto případech vyšly opravy na celkových bezmála devět milionů korun. (hol)

Na Královský advent zamířil parní vlak

České dráhy opět vypravily parní vlak na Křivoklát, kde se na tamním hradě o víkend 15. a 16. prosince uskutečnila tradiční předvánoční akce nazvaná Královský advent. Vlak byl, jak už bývá zvykem, řazený z historických vozů, nechyběl rovněž bufetový vůz, a v jeho čele stanula parní lokomotiva 475.179 Šlechtična. Historický vlak vyrazil na svou pouť z Prahy-Smíchova, zastavil ještě v Berouně a pak zamířil na Křivoklát a jízdu ukončil v Rakovníku. O akci byl obrovský zájem, již několik dní dopředu byla kompletně vyprodaná sobotní jízda. Na Křivoklátu čekal na návštěvníky velký adventní jarmark. Kromě stánků s řemeslnými výrobky a občerstvením si zájemci mohli poslechnout flašinetáře Jana Bondru, zhlédnout vystoupení šermíře Tartas, tanečnic Animy a Gayi, divadla Komedianti na káře, kapely BraAgas, Pardubické pozounéry nebo kejklíře Vojtu Vrtka. Nechyběl ani průvod císaře Karel IV. (red)



České dráhy opět posílily před Vánoci řadu spojů

České dráhy stejně jako v předchozích letech i letos před vánočními svátky opět posílily vlaky o několik tisíc míst k sezení. Národní dopravce rozšířil zejména spoje v pátek a sobotu 21. a 22. prosince, kdy se lidé obvykle vracejí domů. Kapacita spojů byla posílena o více než 10 tisíc míst. Nejvíce posilových vozů bylo vypraveno z Prahy na sever Moravy a na Slovensko. Vozy „navíc“ vyrazily také z Prahy do Českých Budějovic, Plzně, Chebu nebo do Hradce Králové. ČD rovněž vypravily posilový noční vlak Bohemia s lůžkovými a lehátkovými vozy, vozy na sezení a s autovozy do Popradu. Vlak vyjížděl z Prahy ve dnech od 20. do 23. prosince, pak mezi svátky od 27. do 30. prosince a po Novém roce je veden od 2. do 8. ledna. Přesto byla místa na Slovensko v lůžkových a lehátkových vozech i v autovozech před Vánoci prakticky vyprodaná. Podobně tomu bylo i v případě vlaků SC Pendolino Košičan z Prahy do Košic či SC Pendolino do Ostravy. V této trase ČD 20. a 21. prosince vypravily další zvláštní posilové spoje, které nabídly další stovky dodatečných míst k sezení ve směru z Prahy na Moravu. (red)

Umíme efektivně snižovat provozní náklady

Regionální správa majetku Brno má ve správě nemovitosti v Jihomoravském, Zlínském, Olomouckém, Moravskoslezském kraji, na Vysočině a z části jeho působnost zasahuje také do Pardubického kraje. Brněnská správa vznikla v roce 2016 sloučením Regionálních správ majetku Olomouc a Brno s jedním sídlem v jihomoravské metropoli. O tom, jak a s jakými specifickými problémy se musí v Brně, ale nejen tam, vypořádat, jsme hovořili s ředitelem Regionální správy Dušanem Ducho.

Martin Harák | Foto: autor

Brněnské hlavní nádraží patří vedle pražského Masarykova nádraží pod správu národního dopravce. Jakým způsobem spravujete tento velký objekt, který je jedním z největších nádraží na Moravě?

Budova brněnského hlavního nádraží a přilehlých objektů je na základě smlouvy mezi Českými drahami a společností Brno new station development (BNSD) v dlouhodobém pronájmu. Objekty jsou však kompletně ve správě a evidenci RSM Brno. Jakékoliv návrhy oprav a změn projednáváme za účasti zástupců odboru Zařízení služeb Českých drah, pod který spadá evidence Brna hlavního nádraží. Musím zdůraznit, že konkrétně brněnská výpravní budova je památkově chráněný objekt pocházející z 19. století a jeho poslední velká rekonstrukce se uskutečnila koncem osmdesátých let minulého století. Památkově chráněná budova brněnského hlavního nádraží si zaslouží péči, a proto náš nájemce, společnost Brno new station development, zahájil již před deseti lety přípravy. Ty v příštích dvou letech vyvrcholí kompletní rekonstrukcí výpravní budovy.

Jak aktuální je rekonstrukce brněnského hlavního nádraží, které navíc od nového jízdního řádu 2019 slouží jen z části kvůli nepřetržitě roční výluce železniční dopravy?

V současné době projednáváme projektovou dokumentaci pro stavební povolení s názvem Revitalizace výpravní budovy železniční stanice Brno hlavní nádraží. Součástí dokumentace pro stavební povolení je celková změna osobních pokladen pro zaměstnance Zákaznického personálu Brno a všech prostorů pro cestující. Pokud půjde všechno podle plánu, mohly by se stavební práce zahájit již v roce 2020. V přípravě máme opravu odjezdové haly a zázemí osobních pokladen. Celkový postup je rozpracován na více etap, jež na sebe budou postupně navazovat. Bez provázanosti jednotlivých fází nelze připravit další postup prací. Zároveň se dokončují celkové opravy střech na hlavním nádraží. Stavební práce jsou vždy realizovány za odborného dohledu pracovníků Národního památkového ústavu Brno. Mimo tyto stavební akce se na hlavním nádraží uskutečňují i stavební akce jiných externích firem, a to pro Správu železniční dopravní cesty. Zahájena byla i stavební akce, která se prolíná s celkovou rekonstrukcí zabezpečova-

cího zařízení celé uzlové stanice. Ta se dotkne i našich objektů, které nejsou využitelné pro potřebu Českých drah a budou v rámci rekonstrukce zabezpečovacího zařízení SŽDC odstraněny. Jedná se o mobilní buňky a šatny pro pracovníky zabezpečující provoz dráhy.

Brněnská Regionální správa majetku nemá v gesci jen tamní hlavní nádraží, ale celou řadu dalších objektů, a to hned v šesti krajích najednou, byť v Pardubickém zcela okrajově...

Tým mých šestašedesáti spolupracovníků, který zajišťuje zdárný chod celé správy, má opravdu velký záběr. Rozsah jejich působnosti je velmi specifický a složitý, co se týče jednotlivých krajů. Každý pracovník má přidělenou svou oblast, o kterou se stará a za níž plně odpovídá. Všichni jsou v permanentním kontaktu a navzájem si předávají podrobné informace a jsou připraveni na jakékoliv změny v rozsahu údržby, pronájmu, prodeje a také i demolicí objektů Českých drah. Regionální správa majetku Brno má samostatné správcovské okrsky s určenými správci. V současnosti zde funguje sedm středisek, konkrétně v Brně, Ostravě, Olomouci, Břeclavi, Opavě, Starém Městě u Uherského Hradiště a Havlíčkově Brodě. V tomto ročním období dokončuje naše Správa velké opravy na majetku národního dopravce, který eviduje jako strategický. Tento majetek slouží výhradně pro potřeby organizačních jednotek Českých drah.

O jaký strategický majetek jde konkrétně?

Připravujeme stavební záměry na objekty, které budou určeny pro potřebu pracovníků Zákaznického personálu (ZAP) a Oblastního centra údržby (OCÚ) Východ. Zmínit mohu například budovu v Přerově, která by v případě realizace sloužila pro vlakový personál ZAP Olomouc, a objekt v Kroměříži, kde by nově opravené prostory mohli využívat pracovníci OCÚ Východ. Samozřejmě že nepřipravujeme jen stavební záměry, již v minulém roce jsme provedli i velkou opravu strategického objektu v Jihlavě. Přestěhování tam byli zaměstnanci RSM Brno, OCÚ Východ a ROC Jihlava z prostoru železniční stanice Jihlava, která patří správci infrastruktury – organizaci SŽDC.

”
Tým mých šestašedesáti spolupracovníků, který zajišťuje zdárný chod celé správy, má opravdu velký záběr. Rozsah jejich působnosti je velmi specifický a složitý, co se týče jednotlivých krajů.



DUŠAN DUCHO

Po absolvování středního odborného učiliště a střední průmyslové školy strojní ve Vyškově začal v roce 1988 pracovat jako mistr Stavebního oddělení u Drahstavu Břeclav. Po roce 1992 pracoval v soukromém sektoru. V říjnu 1994 nastoupil zpět k ČD na Správu dopravní cesty Přerov jako provozní technik a v letech 2000 až 2007 vykonával funkci hlavního stavbyvedoucího. Poté vystudoval obor evropského hospodářského práva na Univerzitě J. A. Komenského a po vzniku Regionálních správ majetku vykonával funkci vedoucího provozního oddělení v RSM Olomouc, později se stal náměstkem ředitelů RSM Olomouc a RSM Brno. Od června 2018 je ředitelem RSM Brno.



A co další majetek, jak s ním nakládáte?

Majetek, s nímž hospodaříme, dělíme dále na obchodní, zbytný a k demolici. Obchodní majetek slouží výhradně k pronájmu externím firmám. Jako příklad mohu uvést pronájem skladiště v Olomouci, kde se nám podařilo uskutečnit pronájem s firmou na uskladnění potravin a nápojů. A v neposlední řadě máme na starosti i zbytný majetek, který není využitelný pro podnikatelské záměry Českých drah a je možné ho nabídnout k prodeji. Jako příklad lze uvést dlouhodobě nevyužitelnou budovu v Přerově, která v minulosti sloužila pro Českou poštu, proto došlo k samotnému prodeji formou výběrového řízení. A na konec musíme sledovat i objekty určené k demolici, které jsou v neutěšeném stavu a byly v minulosti převedeny ze státní organizace České dráhy do současné „akciovky“. Jedná se o některé objekty v Ostravě, jako jsou třeba dílny bývalé báňské dráhy.

Jak realizujete opravy svěřených objektů? Přece jen máte stovky budov, které slouží k rozmanitým účelům...

Všechny opravy samozřejmě konzultujeme s ostatními jednotkami Českých drah. Častá společná komunikace mezi ZAP a OCÚ a OCP je pro nás velkým přínosem, protože se informujeme vzájemně o volných prostorech v našich objektech, což je velkým přínosem pro celou skupinu společnosti České dráhy. Abych to konkrétně přiblížil, tak díky permanentní diskuzi umíme efektivně snižovat provozní náklady, jako je vytápění, spotřeba energie, voda či elektrická energie. Uvolněné objekty navíc nabízíme, pokud nejsou využitelné pro České dráhy, externím firmám.

A daří se vám objekty pronajímat?

V naší svěřené oblasti se v posledním období daří objekty pronajímat velmi dobře a výhodně. Je to dáno i tím, že využití objektu je možné přizpůsobit jak železniční dopravě, tak třeba i silniční. Současný trend je přepravovat zboží po silniční komunikaci s překládkou na železnici a máme výhodu v tom, že většina našich objektů se nachází v centrech města. Jedná se třeba o objekty skladiště v Olomouci, kde ukončujeme jednání o dlouhodobém pronájmu. Samozřejmě máme i takové budovy, které jsou pro naši firmu nevyužitelné, a to jak po stránce provozní, tak i po stránce pronájmu. Pokud se takový objekt vyskytne, nabízíme ho k prodeji cizím zájemcům. Až teprve pak přichází na řadu případná demolice. Samotné vyřizování povolení k demolici je velmi složité, jelikož se na většině objektů nachází střešní krytina z azbestu, kterou je nutné ekologicky likvidovat. A vlastní příprava k vyřízení povolení zabere mnoho pracovního času. Pro tyto úkony máme technické oddělení, které zajistí vše potřebné, jako je dokumentace a vyjádření orgánů státní správy a v neposlední řadě i závazné stanovisko hygieny a odboru životního prostředí. ○

Masaryk přijel vlakem zpět do Čech

České dráhy ve spolupráci s Československou obcí legionářskou, Národním technickým muzeem a dalšími institucemi připravily před Vánoci unikátní rekonstrukci příjezdu prvního československého prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka z exilu zpět do vlasti. Z hranic do Prahy byly pro návštěvníky vypraveny dva speciální vlaky – historický s Masarykem a novější vlak coby doprovodný spoj.



Josef Holek | Foto: autor, Patrik Sláma (Národní technické muzeum)

Stylovou rekonstrukcí příjezdu prvního československého prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka z exilu zpět do Československa završily České dráhy oslavy stého výročí vzniku samostatného Československa. Masarykův průvod opět vyjel z Horního Dvořiště do Českých Budějovic a do Prahy. Soupravu v pátek 21. a v sobotu 22. prosince doprovázel na dvou denní cestě zajišťovací vlak – stejně jako tehdy, jen s tím rozdílem, že Masaryk hranice překročil

20. prosince 1918, tedy o den dříve. „Navázali jsme na historický milník, který je pevně spjatý i s českou železnicí. Stoleté výročí jsme zakončili důstojnou oslavou spolu se stovkami našich cestujících,“ připomněl Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. „Věřím, že stoleté výročí vzniku naší země, Československých státních drah a příjezdu T. G. Masaryka zpět do vlasti jsou určitou symbolikou naší další dlouhé a úspěšné železniční bu-



doucnosti. Ta prochází novou etapou a národní dopravec je i nadále připraven hrát svoji významnou vedoucí roli.“ Vedle plně obsazeného doprovodného vlaku se další stovky lidí přišly podívat na jednotlivá nádraží anebo jen sledovaly průjezd vlaků, jež zpravidla jely s odstupem několika minut.

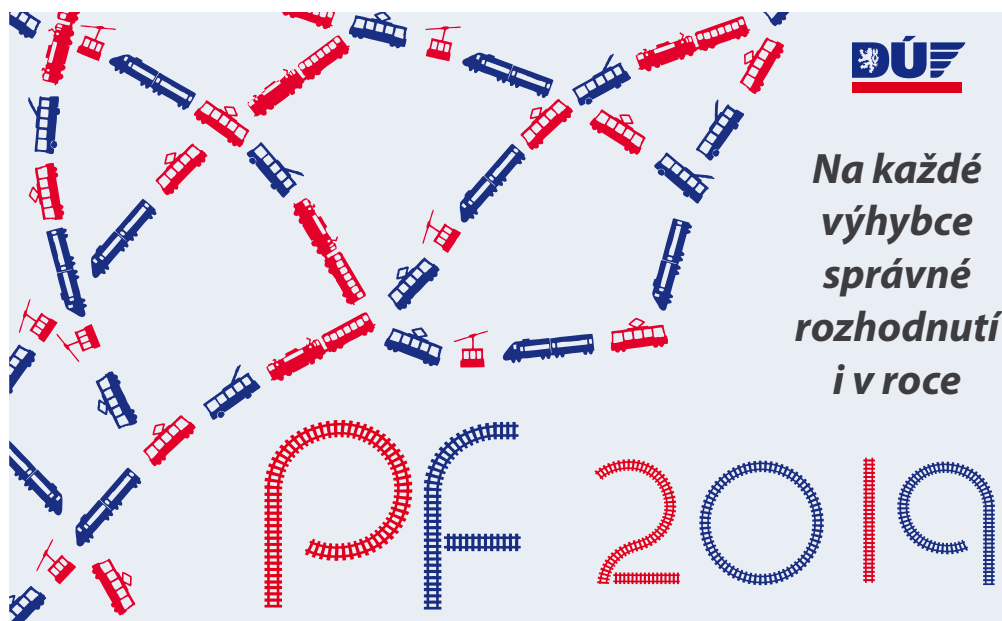
První vlak s názvem T. G. M. patřil výhradně Masarykovi, kterého ztvárnil herec Otakar Brousek. Na palubě s ním cestoval doprovod v dobových kostýmech a početná skupina legionářů. Druhá souprava už byla vyhrazena veřejnosti a nesla název 100 let spolu. Do čela expresu T. G. M. se postavila rakouská parní lokomotiva 310.23 Hrboun. „Nejedná se o původní stroj 310.52, který vzl vlak s TGM před 100 lety, jelikož ten se nedochoval. Jde ale o odpovídající typ lokomotivy,“ zmínil Jiří Kafka, ředitel československého Regionálního obchodního centra ČD, jehož tým se do oslav zapojil. Za ni byly řazeny vozy řady Ca (Pancéřáky), Masarykův salonní vůz, salonní vůz Františka Ferdinanda d'Este a doprovodný vůz lokomotivy. Doprovázející expres 100 let spolu tvořily novější vozy soupravy Retro Ostravan a lokomotiva 380.011 s unikátním polepem k výročí 100 let republiky. „Druhá souprava vyjela už v pátek z Prahy a odpoledne i celý druhý den hrála doprovodnou roli s možností svezení pro širokou veřejnost,“ upřesnil Kafka.

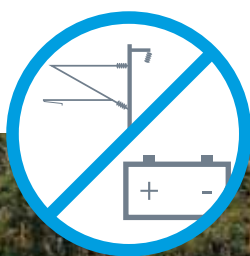
Mezi cestujícími nechyběl ani náměstek Michal Štěpán za doprovodu mnoha regionálních politiků Jihočeského a Středočeského kraje. Dorazil také první náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček.

Uvítání chlebem a solí

Cestující tak získali jedinečnou možnost vždy přivítat Masarykův vlak a jeho doprovod na nádražích v jednotlivých městech, jelikož do jednotlivých destinací se oba vlaky vzájemně předjížděly. „Míjení obou expresů bylo zážitkem pro cestující i pro milovníky železnice, kteří si chtěli pořídit z této mimořádné akce fotografie či video,“ zmínil Kafka. Nejimpozantněji však vypadala souběžná jízda obou souprav na estakádě u Chotovic.

Historické události si připomněla města Horní Dvořiště, České Budějovice, Veselí nad Lužnicí, Tábor či Benešov, resp. sídla, kde Masarykův vlak skutečně zastavil. Nejčastěji zde prezidenta vítali chlebem a solí. Brousek vždy pronesl repliku, kterou podle dobových pramenů uvedl před obyvatelstvem Masaryk. Dojemné bylo rovněž hudební vystoupení při přivítání prezidenta včetně zpěvu státní hymny. Nejvýrazněji do programu oslav promluvily České Budějovice. Masaryka zde vítalo i 24 dělostřeleckých saly a zvony. V Praze celá akce odpoledne 22. prosince 2018 skončila. ○





ČD průkopníkem: představí hybridní vlaky

České dráhy, jako první v České republice, představí hybridní vlaky. Dvě upravené jednotky řady 650 vyjedou na neelektrifikované tratě koncem tohoto roku. K bezemisnímu pohonu budou sloužit baterie. Novinku nedávno představil předseda představenstva a generální ředitel ČD Miroslav Kupec.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Jako první krok k redukci ekologicky méně šetrných diesellových vlaků označil generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Miroslav Kupec přestavbu dvou elektrických jednotek řady 650 na hybridní pohon. RegioPantery doplněné o baterie by měly poprvé vyjet v Jihomoravském kraji.

„Koncem roku 2019 chceme představit první hybridní vlaky v barvách ČD. Dva RegioPantery upravené ve spolupráci s výrobcem budou na elektrifikovaných tratích jezdit na elektřinu z trolejí a mimo ně na baterii,“ oznámil na svém twitterovém účtu generální ředitel a předseda představenstva ČD Miroslav Kupec.

Hybridní jednotky 650.005 a 650.006 z brněnského Střediska údržby Oblastního centra údržby Východ ČD se nebudou na první pohled lišit od ostatních, na střeše jim přibude další

kontejner s akumulátory a technologií a budou navíc zajíždět i na neelektrifikované tratě. Národní dopravce ve spolupráci s výrobcem Škoda Transportation už technickou změnu připravuje. „Baterie budou umístěny na střeše vozidla, na hlavovém voze HV2 ve speciálním kontejneru,“ upřesnila Lubomíra Černá, mluvčí výrobce. „Kontejner obsahuje akumulátorové články, řídicí jednotku BMS a další přístroje pro provoz a zabezpečení systému,“ popsala noviniku mluvčí. Jednotka řady 650 už byla akumulátory vybavena, zatím jen zkušebně.

Desítky kilometrů na jedno nabití

Vozidlo bude možno přepnout do režimu bateriového napájení povelom prostřednictvím nadřazeného řízení. Baterie mohou mít různou kapacitu podle potřeb ČD pro zajištění běžného provozu. „Celkově lze konstatovat, že vozidlo RegioPanter už je systémově připraveno

na instalaci bateriového napájení,“ dodala Černá. Přestavba je podle informací výrobce poměrně jednoduchá a trvá několik týdnů. Časově náročnější jsou ovšem dodací lhůty potřebných komponentů, testování, typové zkoušky a schválení systému.

Nyní například plzeňská Škodovka řeší výpočet vhodné kapacity baterií pro vybrané tratě tak, aby nebyl bateriový pack zbytečně předimenzovaný, těžký a zároveň poskytl dostatečnou kapacitu pro zvolené tratě. Na akumulátor umí kolejová vozidla ujet obvykle několik desítek kilometrů.

Tramvaje, ale se stejnou technologií, už Škoda Transportation dodala do tureckých měst Konya a Eskisehir. Hybridní vlaky představili na berlínském železničním veletrhu Innotrans i výrobci Bombardier (Talent 3) nebo Siemens. Ten hybridní jednotky Desiro ML Cityjet eco vyrábí pro ÖBB. ○

Děkujeme zaměstnancům za úspěch v soutěži Nejdůvěryhodnější značka roku

České dráhy se staly Nejdůvěryhodnější značkou roku 2018 v kategorii Dopravce. Na vrchol kategorie je vyslali respondenti jedné z nejrozsáhlejších anket zaměřených na spotřebitelskou důvěru v České republice.

Ocenění přišlo v době, kdy vedení národního dopravce hodnotí dopady nově nastavené komunikace, která byla v roce 2018 zaměřena právě na podporu pozitivního vnímání značky České dráhy. Cílem komunikace bylo zbořit předsudky, které často přetrvávají v mysli našich stávajících i potenciálních zákazníků. Ukázat jim České dráhy jako sebevědomou moderní firmu, která nabízí kvalitní cestování moderními vlaky s množstvím doplňkových služeb; jako firmu, která si váží svých zákazníků.

Za úspěchem v anketě ale nestojí pouze marketingová komunikace uplynulého roku. Nepochybně za ním stojí tisíce zaměstnanců Českých drah, kteří svou každodenní kvalitní práci tvoří pozitivní obraz národního dopravce. „Poděkování patří zaměst-

nancům Zákaznického personálu, kteří se ve velké míře podílejí na vnímání značky mezi našimi zákazníky a jsou to oni, kteří tvoří první obrázek o hodnotách naší firmy, a podstatným způsobem tak ovlivňují budování jejich vztahu ke značce České dráhy. Toto ocenění je potvrzením, že dokážeme společně oslovit zákazníky tím správným způsobem,“ zdůraznil náměstek generálního ředitele ČD pro obchod a člen představenstva Michal Štěpán.

Poděkování zároveň patří všem dalším provozním zaměstnancům, kteří svým kusem práce po-

možli tomu, aby vlaky jely včas, čisté, udržované, upravené a správně seřazené.

Vybírali z 600 značek

Tento výsledek je pro ČD velmi cenným, neboť vychází z průzkumu mezi čtyřmi tisíci respondenty napříč celou ČR a celým demografickým spektrem. Lidé prostřednictvím on-line dotazníků hodnotili téměř 600 značek v 60 skupinách. Průzkum pořádala renomovaná agentura Nielsen. „Rozsah a kvalita průzkumu jsou velmi vysoké a zaručují spolehlivé výsledky. V kategorii Dopravce byli hodnoceni všichni železniční i autobusoví dopravci včetně našich hlavních konkurentů, o to je naše vítězství cennější. V průzkumu byla testována celá řada renomovaných značek,“ uvedla Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace.

Vyhlášení se uskutečnilo při slavnostním gala večeři v prostorách Pražské křižovatky, tedy kos-

(hol)



TISKOVÁ KONFERENCE

Wi-fi dokončena v dalších 80 vozech ČD

České dráhy s jízdním řádem pro rok 2019 rozšířily službu wi-fi připojení k internetu do desítek dalších vlaků. Nově jsou technologií osazeny vozy řad Bdpce a ABpce. V instalaci se bude pokračovat dál, letos by měla být služba dostupná v dalších přibližně dvou stovkách vozů.



Josef Holec | Foto: archiv ČD

Připojení k internetu pomocí technologie wi-fi je možné v dalších zhruba osmi desítkách osobních vozů Českých drah. Nově si mohou cestující zdarma surfovat po internetu ve vozech řad Bdpce a ABpce. Ještě letos by se měly novou technologií pochlubit dvě stovky dalších vagonů, mezi prvními pak řady Aee a Bbdgmee.

„Z našich marketingových průzkumů vychází, že o elektrické zásuvky pro napájení drobných spotřebičů cestujících, jako jsou notebooky a mobilní telefony, a o wi-fi připojení k internetu je mezi našimi zákazníky největší zájem,“ připomněl motivaci ČD k instalaci Miroslav Kupec, předseda představenstva a generální ředitel ČD. „Proto během příštího roku doplníme wi-fi do dvou stovek rychlíkových

a expresních vagonů, ale také do mnoha regionálních vozidel,“ doplnil. Na wi-fi se tak mohou těšit cestující nejen v dálkových spojích, ale také v osobních vlacích.

Vozy řady Bdpce a ABpce, u kterých byla wi-fi instalována k začátku platnosti současného jízdního řádu, jezdí například ve vlacích Metropolitan z Prahy do Brna a dále směrem na Slovensko a do Maďarska, Jižních expresech z Prahy do Českých Budějovic a dále do Rakouska a v rychlících Berounka (Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda) nebo Hradečan (Praha – Hradec Králové – Trutnov).

Internet v regionální dopravě

„Instalace wi-fi pokračuje i v dalších řadách rychlíkových vozů. Nejprve však půjde o řady Aee a Bbdgmee. Tyto vozy jezdí na mnoha rychlíkových linkách, například na Krušnoho-

rech, ve vybraných rychlících z Prahy do Děčína, ve všech spojích Vysočina a na dalších dálkových linkách,“ upřesnil Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. Tyto dva vozy představují dalších devěadesát vozů z plánovaného projektu zahrnujícího instalaci wi-fi do celkem přibližně 300 rychlíkových a expresních vozů.

Wi-fi se rozšiřuje také v regionální dopravě. V Plzeňském kraji nabízejí nově wi-fi osobní vlaky z Plzně do Horažďovic a Berouna a na Vysočině a v Pardubickém kraji vlaky obsluhované motorovými vozy řady 841 RegioSpider. „Wi-fi připojení se postupně rozšíří i do dalších regionálních vlaků na různých místech České republiky. České dráhy s novým jízdním řádem rozšířily nabídku wi-fi ve svých vlacích o třetinu na více než osm set dálkových i regionálních vlaků,“ uzavřel Michal Štěpán. ○

České dráhy v HR soutěži bodovaly s projektem ROCKy

České dráhy získaly v prestižní soutěži HREA – EXCELLENCE AWARD o nejlepší HR projekt zvláštní cenu prezidentky pořadající společnosti People Management Forum (PMF) za projekt ROCKy – rozvoj obchodních kompetencí. Ten připravuje odbor personální ČD společně s Dopravním vzdělávacím institutem. Do letošního ročníku bylo přihlášeno dvaadvacet subjektů. Národní dopravce na tomto případě ukázal, že dokáže pravidelně a kvalitně školit své zaměstnance.

„Účast v soutěži povzbuzuje personalisty k tomu, aby prezentovali aktivity, které ve svých firmách dělají pro podporu byznysu, a aby sdíleli zkušenosti a know how, které by jinak zůstávaly skryty uvnitř jejich firmy,“ upřesnila Eva Hejlová, prezidentka PMF a předsedkyně odborné poroty pro HREA. „Říkáme, že pro každého zaměstnavatele je důležité, aby jeho zaměstnanci byli spokojeni. A součástí toho je i vzdělávání. ROCKy rozvíjí osobnostní profily v mnoha směrech. Celý program je

široký a zaměstnanci mají na výběr, zda chtějí dále rozvíjet své dosavadní a již hluboké znalosti, anebo ty, kterým rozumí méně a potřebují se v nich orientovat. Slibujeme si, že kolegové budou v cyklu ROCKy pokračovat. Nabitě schopnosti a znalosti je totiž nutné neustále připomínat,“ doplnil Ivo Veselý, ředitel odboru personálního ČD.

Součástí je i konference

V rámci projektu ROCKy si zaměstnanci Regionálních obchodních center Českých drah v průběhu celého roku zlepšovali osobnostní dovednosti tak, aby při jednání s krajskými samosprávami byli co nejuspěšnější. Předsedkyně představenstva DVI Blanka Havelková doplnila, že DVI spolu s dalšími

vzdělávacími agenturami připravoval workshopy pro zaměstnance ke zvládnutí různých témat, která ROC obvykle řeší a je na ně nutné reagovat. Proto také byli zaměstnanci „zařazeni“ do Development Center, která otevřela dialog zaměstnanců ROC s centrálou. „Pro rozvoj dovedností jsme v rámci Development Centra definovali kompetence navazování a pragmatické udržování vztahů, znalost trhu a porozumění chování klienta, komunikační a prezentační dovednosti či orientaci na výsledek,“ vyjmenovala Markéta Šístková z personálního odboru ČD a jedna z autorek projektu.

Druhý ročník projektu vyvrcholil na začátku října konferencí v Táboře. Té se zúčastnila stovka zaměstnanců ROC z celé republiky. Na akci byli rozděleni do skupinek, přičemž připravovali prezentace na témata osobní náklady, náklady spojené s vedením vlaku, oblast nákladů na provoz a údržbu vozidel, ostatní náklady a výnosy. Druhý den své nápady prezentovali managementu ČD. (hol)

TÉMA

Malí Hektoři: spolehliví pracanti slaví šedesátku



Vznikla postupně ve čtyřech sériích v letech 1958 až 1962 na výrobních pásech lokomotivky ČKD Praha. Tato diesellová lokomotiva s elektrickým přenosem výkonu si u provozního personálu brzy získala oblibu díky své spolehlivosti, jednoduché obsluze a robustnosti rámu. Malí Hektoři, jak se strojům přezdívá, pracovali nejen ve službách bývalých ČSD a později i Českých drah, ale byli s úspěchem exportováni do řady zemí světa.



Manipulační vlak ve stanici Vysoké Mýto vedený Hektorem v tradičním tmavomodrém hávu

Martin Žabka, Martin Harák
Foto: autoři a sbírka M. Žabky, archiv ČD, Jiří Pohl

Ve druhé polovině čtyřicátých let 20. století, v době velkého poválečného rozvoje republiky, začaly státní ČSD pociťovat potřebu náhrady parní trakce modernější technikou, která by byla ekonomičtější, rychlejší a výkonnější. Navíc byl vozidlový park z části poničen při bojích ve druhé světové válce. A tak si v roce 1948 ministerstvo dopravy u pražské lokomotivky ČKD objednalo dva prototypy diesellových lokomotiv – jedna byla určena na standardní rozchod, druhá pak na úzký rozchod 760 mm, kde byla situace s vozidlovým parkem ještě žalostnější. Až po pěti letech příprav, kdy lokomotivka ČKD teprve nabírala první zkušenosti s výrobou moderních diesellových strojů, vyjel z bran závodu prototyp označený jako T 434.001, úzkorozchodná lokomotiva T 47.0 vznikla ještě o rok později, v roce 1954.

Předchůdce dalších strojů

Přestože prototyp nové lokomotivy z roku 1953 trpěl celou řadou počátečních problémů a nevykazoval nikterak zvláštní spolehlivost, stal se základním kamenem celé řady dalších více či méně odvozených strojů. Nejpodstatnějším faktem však bylo, že právě u stroje T 434.001 byl poprvé použit pomaluběžný vznětový motor o vrtání 310 mm z vlastní produkce, jenž byl po více než dvě desetiletí jedním z nosných typů používaných v lokomotivách

ČKD. Z důvodu častých závad ve zkušebním provozu byl druhý prototyp T 434.0 vyroben až o dva roky později. Kvůli překročení hmotnosti byly navíc oba stroje do datečně přeznačeny na řadu T 436.0. Po dodání celkem osmi strojů bylo rozhodnuto, že se nebude dále tato řada vyrábět, a pozornost se přenesla na výrobu nové řady T 435.0, která díky novým konstrukčním prvkům měla nižší hmotnost na nápravu. První dva prototypy T 435.001 a T 435.002 byly dokončeny v roce 1958 a předány do zkušebního provozu v depu Kolíně. Ve stejné době do Kolína dorazil i prototyp stroje T 444.001, zvaný lidově Karkulka, s hydraulickým přenosem výkonu, s nímž se Hektorři porovnávali především v po-

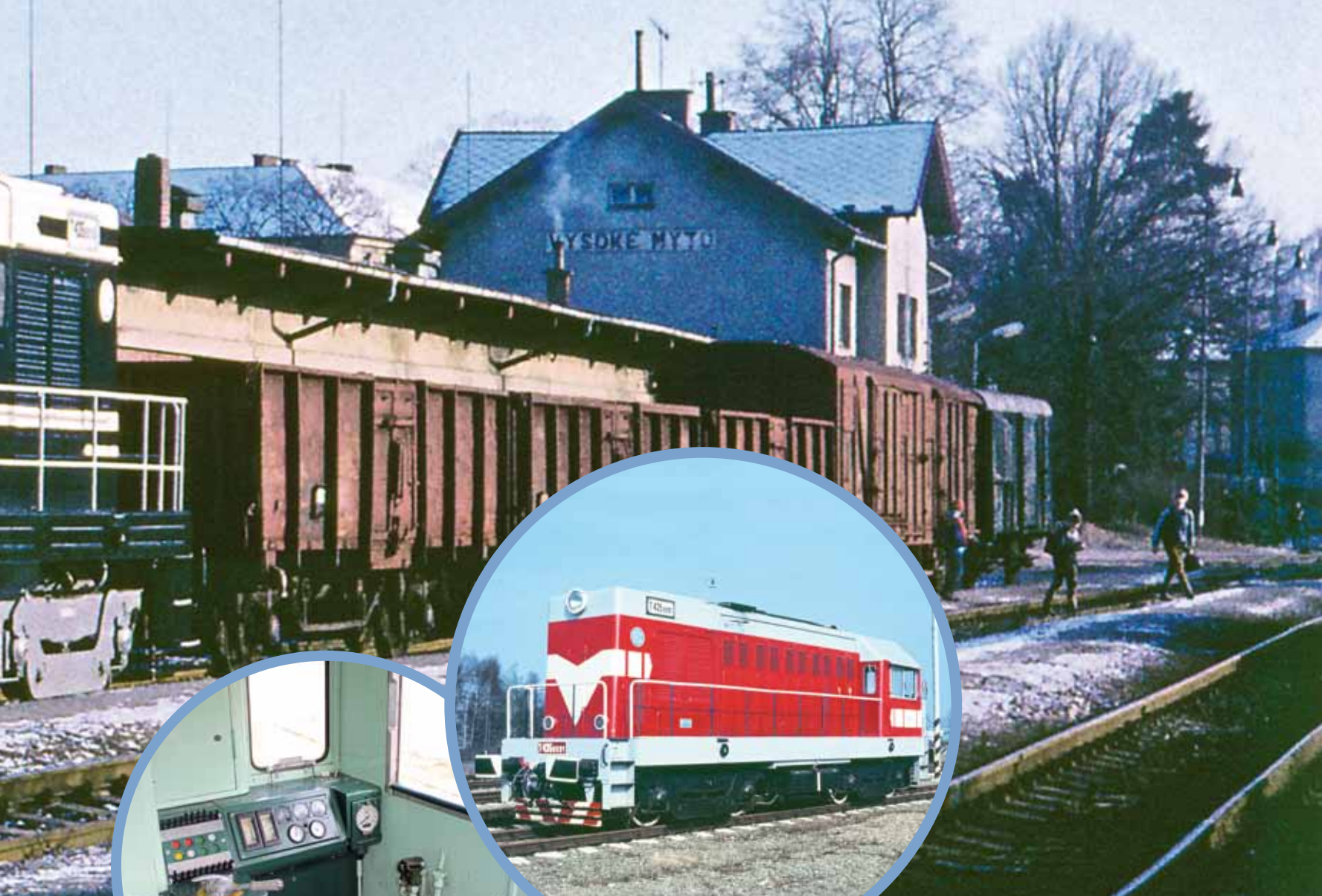
sunovací službě. Přestože rozhodující orgány a okolnosti doby preferovaly v té době rozšíření právě hydraulického přenosu výkonu, dopadl prototyp Karkulky velmi bídně a byl velmi brzy zrušen.

Sériová výroba od roku 1959

Díky dobrým výsledkům začala v roce 1959 sériová výroba Hektorů a do roku 1961 bylo pro ČSD vyrobeno celkem 135 lokomotiv označených jako T 435.003 až T 435.0138. Přestože tento stroj byl s ohledem na dobu vzniku vydařený, jako nevyhovující se ukázalo konstrukční řešení podvozků takzvaného „pensylvánského“ typu. Výrobně bylo totiž náročné a provozně nevyhovující. Proto se u posledního stroje druhé výrobní série T 435.087 zkušebně



Bájný řecký bojovník Hektór byl pro svou sílu inspirací k přezdívce lokomotivní řady T 435.



Stroj T 435.0091 byl v roce 1989 prodán soukromé firmě a dosud jezdí.

strojů (T 435.0139 až T 435.0145), vybavených již novými podvozky kývačkového typu.

Stroje zamířily do řady dep

Sériové stroje byly dodávány do celé řady lokomotivních dep ČSD jak v Česku, tak i na Slovensku, zejména do míst velkých železničních uzlů, kde nahrazovaly parní trakci především na staničních zálohách. Zcela odlišná úloha pak připadla atypickému stroji T 435.087, který byl zařazen do depa Praha-Libeň a v době zkoušek byl nasazen na vozbu takzvaného Babiňáku, tedy motorového rychlíku spojujícího Prahu hlavní nádraží a Horažďovice předměstí. I po ukončení testů tento stroj zůstal nasazen na tomto rameni více než deset let. Dnes slouží jako exponát Depa historických vozidel ČD v Lužné. Přestože lokomotivy nemohly nabídnout

použilo nového typu takzvaného kývačkového podvozku zcela odlišné konstrukce. Nový typ podvozku s použitím kyvných ramen byl vyroben ze silného plechu a profilů s otevřeným rámem ve tvaru písmene H. Tím se mělo zabránit tvorbě trhlin ohrožujících bezpečnost provozu. Mimochodem u stroje T 435.087 se navíc také navýšil výkon motoru na 589 kW a zvýšena byla i maximální rychlost na 80 km/h. Nové podvozky se ukázaly jako velmi

vhodné k náhradě původních a zavedeny do sériové výroby byly již u čtvrté, tedy poslední výrobní sérii řady T 435.0.

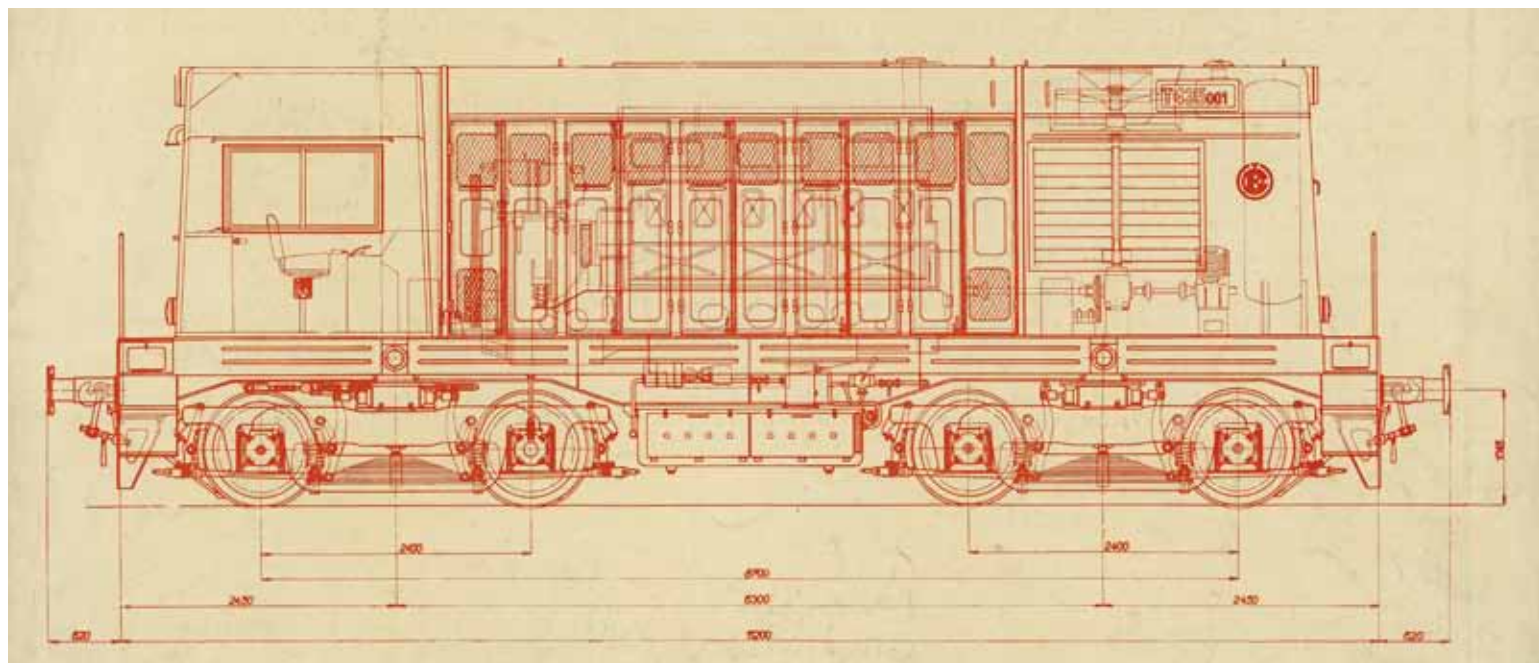
V první výrobní sérii bylo dodáno také pět lokomotiv (T 435.0495 až T 435.0499), které byly určeny pro sovětský široký rozchod 1 520 mm na překladištích v Čierné nad Tisou na Slovensku. Tyto lokomotivy však nebyly v těžkém provozu příliš platné a posléze je nahradila výkonnější řada T 458.0. V letech 1970 až 1971 byly přerazhodovány na 1 435 mm a dojezdily v depu Poprad. V poslední, čtvrté výrobní sérii bylo v roce 1962 pro ČSD dodáno ještě sedm

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE T435.0 (720)

Max. rychlost	60 km/h
Hmotnost ve službě	61 t
Uspořádání pojezdu	Bo' Bo'
Délka	12 440 mm (prototypy) 12 560 mm (sériové)
Výkon motoru	552 kW při 750 ot./min.
Typ vznětového motoru	6 S 310 DR
Přenos výkonu	Elektrický (DC)
Max. tažná síla	160 kN



Nejtypičtějším výkonem řady T 435.0 byl staniční posun, uplatnění však našla i v tratové službě.



Výkres: sbírka M. Nový

nout příliš vysoký komfort pro strojvedoucí, nepochybně se staly přínosem a oproti parním předchůdkyním na nich byla služba určitě příjemnější. Stroje první série z výroby neměly ani vytápění stanoviště, které se montovalo až dodatečně. Dodnes se tak mezi nejstaršími generacemi strojvedců tradují vzpomínky, jak si v zimním období pro zahřátí dávali pod nohy rozehřáté cihly či si jiným způsobem pomáhali alespoň trochu zlepšit pohodu na stanovišti.

Nezničitelné motory 6 S 310 DR

Řada T 435.0 byla osazena vznětovými motory 6 S 310 DR, které byly posléze i v přeplňované verzi s turbodmychadlem jedněmi z neúspěšnějších drážních typů motorů u nás. Motor poháněl přes pružnou spojku stejnosměrný trakční generátor typu 86/38x8 a ten následně dodával elektrický proud pro napájení čtyř tlapově uložených trakčních motorů TM 43/37x4. Všechny tyto celky vynikaly nízkou náročností na údržbu a vysokou spolehlivostí, která se pro řadu T 435.0 stala typickou a přinesla jí tak velkou oblibu mezi strojním i dílenským personálem. Jednou z mála vad na kráse byl velmi špatný výhled z kapotové kabiny strojvedoucího, která je umístěna na konci představku strojovny a při jízdě vpřed byl zejména v obloucích výhled téměř nulový. O co horší byl výhled při jízdě vpřed, o to lépe bylo z kabiny vidět při jízdě vzad, kdy však musel být strojvedoucí nepohodlně otočený od řídicího pultu, který byl umístěn pouze na místě před kapotou.

Hektoři i na export

Vzhledem k tomu, že se v době vzniku řady T 435.0 motorová trakce začínala rozvíjet i v jiných evropských zemích, našly tyto stroje své uplatnění také v zahraničí. Dvacet lokomotiv pod označením V 75 odebraly východoněmecké státní dráhy Deutsche Reichsbahn (DR), dalších šestnáct strojů s řadovým označením T 435.05 putovalo na německé průmyslové dráhy. Osm stejně označených Hektořů zamířilo do Albánie



720.509 získala v roce 2015 nový nátěr včetně reklamního polepu.

a stejný počet strojů směřoval také do dalekého Iráku coby řada DES 3000. Poslední dva exportní stroje s označením ČME 2.001 a 002 odebral tehdejší Sovětský svaz. Případným dalším dodávkám pak zabránila výroba a zájem odběratelů o výkonnější a současně delší stroje řady T 458.1 (Velký Hektor), jež byly nakonec vyváženy v mnohem větším měřítku. Nezanedbatelné bylo využití Hektořů v tuzemském průmyslu, kam je výrobce dodával jako řadu T 435.05.

V první polovině šedesátých let se však na domácí scéně začaly dostávat také další typy motorových lokomotiv vhodných pro posun v menších průmyslových areálech, jako například řada T 334.05 a počet vyrobených Hektořů T 435.05 tak skončil na finálním čísle osmdesát tři.



Uplatnění nacházejí Hektoři dodnes, spatřit je lze například u společnosti Elektrizace železnic.

Labutí píseň v osmdesátých letech

Diesellové lokomotivy řady T 435.0 (od roku 1988 přeznačeny na řadu 720) sloužily až do druhé poloviny osmdesátých let bez zásadních změn stále v posunové službě a na lehkých traťových výkonech v nákladní dopravě, zpravidla na vozbě manipulačních vlaků na lokálkách. Značné množství strojů dodaných původně na Slovensko bylo později nahrazeno řadou T 458.1 a Malí Hektoři se přesunuli zpět do českých zemí. Během osmdesátých let minulého století však byla celá řada lokomotiv zrušena z důvodu závažných závad, kdy nebylo již perspektivní investovat do jejich oprav, a tak se některé ani

nedočkaly přeznačení na řadu 720. Do dalšího života jim však stejně jako v případě jiných typů motorových lokomotiv zasáhl všeobecný útlum nákladní dopravy po roce 1989 a většina do té doby existujících strojů byla zrušena do roku 1995. V první polovině devadesátých let skončilo turnusové nasazení této řady a poté se již vyskytovaly jen v několika málo lokalitách. Typické pro ně byly například lokálky z Čáslavi do Třemošnice, choceňské stroje sloužily na lokální trati do Vysokého Mýta a Litomyšle a poslední kusy dojížděly též na Karlovarsku.

V současné době můžeme potkat ještě několik Hektořů v běžné službě, neboť se část strojů dodaných původně pro průmyslové účely dostala i po jeho útlumu do rukou privátních firem. A tak stroje 720.508, 539 a 541 lze běžně spatřit na pracovních vlcích společnosti Elektrizace železnic Praha, stejně jako stroj 720.509 u spolku Posázavský Pacifik. Nemalé množství lokomotiv je zachováno také jako muzejní. Lokomotivu 720.001 má ve sbírce Národní technické muzeum, stroje 720.016, 040, 087, 139 a 145 opatrují České dráhy a 720.003, 108 a 114 si pečlivě udržuje již zmíněný spolek Posázavský Pacifik. Několik dalších mohykánů se dodnes nachází také na vlečkách, jako například 720.565, využívaný firmou Čepro, 720.524 na vlečce tepelnárny Otrokovice či 720.597, jež slouží na vlečce síla v Černovicích u Chomutova. ○

Německé dráhy podle odborů čelí krizi

Navzdory rostoucímu počtu cestujících a přepravnímu výkonu v dálkové i v regionální dopravě čelí německá Deutsche Bahn (DB), jak alespoň uvádějí tamní média, velké krizi. Podle sdělovacích prostředků chybí téměř 6 000 zaměstnanců, což vede dokonce k rušení spojů, roste počet závad a plánované cíle v přesnosti spojů se nedaří dosáhnout.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Michal Málek

Německá televize ARD získala interní dokument DB AG, který u našich západních sousedů spustil lavinu mediálních výstupů. Ty si všímají především špatného stavu tamní železnice.

Značným problémem je nedostatek zaměstnanců. Chybí strojvedoucí, průvodčí, lidé v depech zodpovědní za údržbu vlaků či IT specialisté. Kvůli podhodnocenému stavu personálu jsou dokonce známy případy rušení spojů. Situace se může v budoucnosti ještě více vyhrotit, protože rozvojové plány hovoří o zavádění dalších vlaků a zkracování intervalů na páteřních trasách v celém Německu. DB chce navíc uspět také v získávání dalších kontraktů na závazkovou dopravu.

Problém nedostatku zaměstnanců ale netrápí jen státního dopravce. Se stejnou komplikací se potýkají i privátní dopravci, kteří se již také dostali do situace, kdy museli kvůli nedostatku strojvedoucích odříkat své spoje.

Rychlovlaky ICE trápí poruchy

Nevyhovující je rovněž technický stav samotných vlaků. Podle informací publikovaných v médiích je pouze 20 % rychlovlaků ICE v perfektním stavu bez závad. Do této skupiny sice spadají i případy, kdy jsou porouchány například jen dveře nebo kávovar v jídelním voze. Fakt, že není vše zcela v pořádku, ukázal případ z poloviny října, kdy za jízdy rychlovlaku ICE 3 (vyráběné od roku 1997) na VRT Kolín nad Rýnem – Frankfurt nad Mohanem (300 km/h) začal hořet jeden z vozů. Pravděpodobnou příčinou byla závada v oblasti transformátoru. Vlak byl přitom podle některých médií již den před tím pro poruchu odstaven v depu. I když postižený vůz doslova shořel na prach, podařilo se naštěstí vlak včas zastavit a přibližně 500 cestujících bezpečně evakuovat.

Uzavření VRT Kolín nad Rýnem – Frankfurt nad Mohanem však vedlo k dalšímu zvýšení zpoždění na jedné z páteřních tras Německa. DB si vytýčila za cíl plnit jízdní řád s přesností na 82 %. V současnosti je přesnost německých vlaků ale pouze na úrovni 73 %. To značně zaostrává za cíli společnosti a aktuálně to vypadá, že uvedení limitů kvality přesnosti jízdy se nepodaří dosáhnout dříve než v roce 2025. Pro představu: přesnost našich dálkových vlaků je přibližně o 10 procent vyšší než v Německu.

Časté nedodržení řazení

Kvůli poruchám vozidel působí potíže německým vlakům také dodržení řazení. Často chybí plánované vozy, vlaky jsou kratší nebo musí být vypraveny náhradní soupravou. To se týká i nejmodernějších vozidel pro dálkovou a regionální dopravu, jako jsou soupravy IC2 nebo re-



↑ Informační tabule na hlavním dráždanském nádraží s nápisem Zug fällt heute aus, přeložit lze jako vlak dnes nejede.

➤ Vlak IC z Kolína nad Rýnem do Drážďan složený z náhradní soupravy, která musela zaskočit za porouchanou moderní patrovou jednotku IC2. Vlak je sestaven ze starších vozů typu „m“ ze 70. let minulého století.

gionální elektrické jednotky Twindexx. Ty jezdí nezdívka místo dvojitě trakce pouze sólo. Navzdory masivní modernizaci vozidel se lze v provozu stále setkat s vozy typu „n“ vyráběnými do roku 1980 nebo typu „m“ pro dálkovou dopravu, jejichž výroba byla ukončena v 70. letech. Jsou tak starší než většina vozů B249 Českých drah. Na rozdíl od vagonů v tuzemsku ale prošly ty německé v minulosti alespoň větší výměnou interiéru. Navzdory svému stáří však stále patří k provozu dálkových vlaků InterCity.

Kritická situace není jen v případě DB jako dopravce, ale také DB jako provozovatele německé železnice. Ačkoli DB disponuje v mnoha oblastech odděleným provozem dálkových, regionálních a nákladních vlaků, v mnoha železničních uzlech a na hlavních tazích jsou

běžně 4kolejné a někde dokonce 6kolejné úseky, zůstává mnoho oblastí na hranici kapacity. V těchto místech vzniká až 50 % všech zpoždění. Za přetížené jsou považovány úseky Kolín – Dortmund, Mannheim – Frankfurt nad Mohanem – Fulda, Norimberk – Würzburg a uzel Hamburk.

Německou síť čekají také rozsáhlé opravy. Jedním z příkladů je přibližně 30 let stará vysokorychlostní trať Würzburg – Fulda – Kassel – Hannover, která patří k páteřním tratím zajišťujícím rychlou dopravu mezi severem a jihem Německa. V příštích letech dojde k její postupné obnově. Oprava si nicméně vyžádá každý rok až několikaměsíční úplné zastavení provozu v jednotlivých úsecích s výrazným prodloužením jízdních dob. ○



Parní lokomotiva BR 55 DR

Ve velikosti TT nám firma Piko připravila skutečný bonbónek – parní lokomotivu řady 55 DR (pruskou G 7.1) ze třetí epochy. Modeláři ji samozřejmě napjatě očekávali s dychtivostí a nedočkavostí sobě vlastní. Hned na začátku prosince 2018 na trh přišla analogová verze. Především v německých obchodech zmizela tak rychle, jak se objevila. Během několika dnů byla vyprodána. Ovšem ani u nás nezůstala lokomotiva bez povšimnutí.

Michal Bednář | Foto: autor

Přiznávám, že i já jsem byl nemálo zvědav, jak si výrobce s parní prvotinou poradí. Upřímně, důvody pochybovat o úspěchu jsem žádné neměl. Přece jenom už nás v minulosti mnohokrát přesvědčil, že umí. Nyní to s novou „pětapadesátkou“ jednoznačně potvrdil a navíc vyplnil další mezeru v nabídce středně velkých parních lokomotiv. Za zapůjčení modelu děkuji kolegovi Markovi Trejbalovi. Předloha byla vyráběna od roku 1893 firmou Stettiner Maschinenbau AG Vulcan, později také několika dalšími většími lokomotivkami. Stroje se vyráběly až do roku 1917. Byly nasazovány hlavně v těžším nákladním provozu na sklonově náročnějších tratích. S hmotností 52,6 tuny dosahovaly výkonu 485 kW a maximální rychlosti 45 km/h. Kotel byl převzat z řady G 5.1. Vyrobeno bylo celkem 1 202 kusů, z toho 1 002 kusů do roku 1909, dalších 200 až v letech 1916 a 1917, neboť pro vojenské účely první světové války byly zapotřebí jednoduché

a robustní lokomotivy. U DB dosloužily v roce 1957, u DR byly poslední exempláře vyřazeny až v roce 1966. Stroj 55 669, jenž je předlohou modelu Piko, východoněmecké dráhy poslaly do výslužby v roce 1964, kdy se stal exponátem dopravního muzea v Drážďanech.

Vzhled a vybavení

Kdo čeká klasickou čirou plastovou krabíčku jako u předchozích produktů, je vedle. Piko poprvé přistoupilo k poněkud prostorově náročnějšímu balení, tedy kartonovému boxu s dvojdílným plastovým blistrem. Důvodem byl možná úmysl obsah více chránit, protože je opatřený množstvím jemných dílků, které se dají lehce poškodit. Pravdou je, že v blistru sedí přesně a ani se nehne, navíc některá místa jsou ještě vyplněná měkčími vložkami. Pod blistrem je přiložen návod (i v češtině) a několik doplňků, díky nimž lze demontovat přední kinematiku a nahradit ji záslepkou, takže model ještě více získá na věrohodnosti. Dále jsou tam plnohodnotné šroubovky,



brzdové hadice a červené potrubí. Na krabičce je též piktogram rozhraní Next18 a osvětlení. Zde ale došlo k drobné chybě. Piktogram hlásí, že lokomotiva má i červené koncové osvětlení. To samozřejmě není pravda. Svítí pouze bíle. Ke stejné chybě došlo i v katalogu.

Jak zmiňuji výše, model je detailně zpracován, kotel i rám jsou opatřeny množstvím jemných dílků. Je tedy nanejvýš vhodné manipulovat s ním opatrně. Držet jej doporučuji pouze za boky budky, za tendr, případně ještě za válce. Nemusíte-li, tak lokomotivu zbytečně nerozebírejte. S tendrem je manipulace jednoduchá, doplňků tam tolik není. Kryt lze sundat po vyšroubování dvou miniaturních šroubků zespodu rámu v přední části u bočnic. Tendr je vybaven DPS s rozhraním Next18 a též zde nalezneme přípravu na ozvučení v podobě rámečku pro reproduktor.

Zbytná místa v kotli i budce jsou vyplněná balastem pro zvýšení hmotnosti. Obě je na rámu připevněno šroubky. Kotel jedním, budka dvěma. Stanoviště je uzavřené bočními dvířky, která jsou pohyblivá. Nemají však pružinku jako kupříkladu BR 44 od Roco. Jsou pouze na pantu a zůstávají v poloze, do které je pootočíte. Zde může v určitých situacích docházet k drobnému problému. Při jízdě obloukem se mohou dvířka, necháte-li je úplně dovená, zaklesnout o hranu tendru a lokomotiva při vjezdu do oblouku vykolesí. Stačí je malinko pootevřít do prostoru stanoviště a rázem je problém vyřešen.

Kinematiky má lokomotiva na obou koncích. Škoda toho starého zvyku, že výrobce nadále používá očková spřáhla. V takovém případě kinematiky částečně ztrácejí smysl. Jsem přesvědčený, že valná většina modelářů je stejně vyměňuje za nová. Spojení s tendrem je též kinematické. Zde je navíc plochý konektor se 14 kontakty, 7 zespodu a 7 shora. Spojení s lokomotivou se provádí jednoduchým zatlačením obou částí k sobě. Vedle konektoru jsou zámečky, které se zaklesnou a drží. Rozpojení lze provést opatrným tahem od sebe. Nad spřáhly jsou již z výroby instalované zkrácené šroubovky. Povrchová úprava je velice dobrá, popisky ostré a čitelné. Frakce uhlí na tendru svojí hrubostí odpovídá měřítku, dokonce je znázorněna odebraná část v přední části a také uhlí přesypané přes „sajtny“ na vrchní straně tendru.

Lokomotiva přes nárazníky měří 139,7 mm, přepočtem ze skutečných 16 613 mm vychází 138,4 mm, je tam tedy 1,3 mm odchylka. Kola měří 10,2 mm, po přepočtu je to 1 224 mm, u předlohy je to 1 250 mm. Průměr kol tendru



- konstrukčně perfektně zpracovaný model
- výborné jízdní vlastnosti
- vyplnění mezery na trhu dobře zvolenou předlohou



- občasný problém s dvířky stanoviště v oblouku



činí 8,4 mm, po přepočtu je to 1 080 mm, skutečnou hodnotu jsem nezjistil.

Osvětlení modelu je z bodové teple bílé na každém čele, přepíná se dle směru jízdy. Intenzita je zvolena dobře, svit není tak ostrý jako u Tilligových parních lokomotiv. Každé světlo má vlastní zabudovanou ledku. Zde si dovoluji perličku. Po rozbalení při prvních jízdách přední světla nesvítla. Nerozsvítla se ani po delším zajetí. Majitel z toho nebyl šťast-

ný a chystal se vyřizovat reklamaci. Lokomotivu jsme ale raději zajížděli ještě chvíli a rovněž jsme zkusili, jakou rychlostí jede při plném napětí. Nevíme, k čemu během jízdy došlo, ale světla náhle přišla k rozumu a rozsvítla se. Od té doby jsou již plně funkční bez ohledu na rychlost. Snad to vydrží. Osvětlení je též v budce strojvedoucího, funkční je i v analogovém režimu. Ledka pro stropní svítidlo budky je na malé DPS v kotli a světlo je vedeno světlovodem. Ten je ale po celé délce čirý, takže svítí celý, nikoli jen osvětlovací těleso na stropě. Doporučuji jej zatříť černou barvou.

Pohon a jízdní vlastnosti

Od motoru se setrvačnickem, který je velice šikovně umístěn v kotli, je výkon veden prostřednictvím šneku přes převodovku na poslední dvě spřažené nápravy. Čtvrtá je opatřena dvěma bandážemi pro zvýšení tahu. První a druhá náprava jsou poháněny jen pomocí kovových „klacků“. Rozvod na této lokomotivě se mnohým může zdát poněkud chudý. Důvodem je fakt, že předloha je vybavená rozvodem vnitřním. Jízda probíhá v klidu, tichý chod majitele určitě potěší. Nekolíbá se, necuká, jede hezky plynule. Sběr proudu je velice spolehlivý, obstarává jej 12 kol (všechna dvojkolí tendru a první tři spřažená dvojkolí). Sběrače přiléhají na kola ze zadu. Nejmenší průřezný poloměr je dle výrobce 310 mm, ale lokomotiva projede i oblouky o poloměru 286 mm včetně protioblouku a dokonce i 267 mm úplně bez problémů. A ještě zajímavost: Od čtvrté nápravy je do budky zaveden funkční náhon mazacího lisu.

Sice nemaže, ale hýbe se.

Model váží 95 g (lokomotiva 74 g, tendr 21 g). Rozjezd po dostatečném zajetí nastává na rovném úseku při napětí cca 1,8 V rychlostí přibližně 4,3 km/h s odběrem proudu 21 mA. Touto rychlostí lokomotiva jede bez zastavení, samozřejmě za podmínky čistých kolejí. Nejvyšší rychlost při 12 V je 93 km/h, odběr proudu je 42 mA. Předloha jezdila maximálně 45 km/h, těch model dosahuje při napětí 6,6 V a odebírá proud 32 mA. Lokomotiva dojíždí při přerušení napájení z maximální rychlosti při 12 V do vzdálenosti 47 mm. ○



HODNOCENÍ

In natura model působí docela drobně a roztomile. Je nízký, má úzký kotel a není ani nijak zvlášť dlouhý. Dobře se hodí na vedlejší tratě, slušet mu to bude před osobním i nákladním vlakem. Řemeslně je naprosto perfektně zpracovaný, konstruktéři odvedli opravdu výbornou práci. Nebýt drobné komplikace v podobě občasné kolize dovených dvířek stanoviště s tendrem při průjezdu obloukem, nebylo by co vytknout. Nezbyvá nám než doufat, že to od výrobce ze Sonnebergu není poslední parní lokomotiva ve velikosti střed. Potenciál tu je a pořad je ještě dost „sazometů“, které na našem dvacítmilimetrovém rozchodu chybí.



Tak trochu hororový výstup na bílinskou ďáblovu horu

Bořeň. Naše největší skalnatá mohyla v mnohém připomíná mytickou Ďáblovu věž ve státě Wyoming v USA. Už z dálky působí impozantním dojmem, a když se ocitnete přímo pod jejími strmými svahy, spatříte suťová pole a také příkrou skálu zvedající se ze dna údolí řeky Bíliny do výšky několika stovek metrů. Bořeň vzbuzuje respekt i úctu. Dá se vůbec vystoupat na její vrchol?

Pavel Frej | Foto: autor, Dreamstime

Zatímco americkou Ďáblovu věž proslavili mimozemšťané ve filmu *Blízká setkání třetího druhu*, Bořeň si většinu svých tajemství dosud schovává. Podle jedné z pověstí dala kopci název nešťastná Bořena, manželka knížete Kroka, která po mužově smrti dlouho bloudila krajem, až v dále uviděla vysokou skálu. Když stanula na jejím vrcholu, spatřila dole v řece šedivou Krokovu hlavu. Vrhla se ze skály do manželovy náruče, avšak na říčním dně našla pouze svou smrt.

Lev, mamut nebo hlava obra?

Už z nástupiště v Bílině je možné spatřit její nezaměnitelnou siluetu. Zatímco u místních převládá názor, že se Bořeň podobá ležícímu lvu, v Liběšicích ji přirovnávají ke hlavě mamuta a v nedalekých Želenicích se zase mluví o hlavě obra. Samotné bílinské nádraží však působí poněkud omšelým dojmem. Pozitivnímu vnímání nepřidává nízká inverzní oblačnost, která se snesla nad město, ani drobné kapičky z mrholení, které se jako hlavičky špendlíků olizují o tvář. Na lavičce v nádražní budově sedí jediný, mírně zpustlý člověk s igelitkou. Když vytáhnu fotoaparát, abych zvětšil hravost bruselského stylu, zvedne výhružně hůl a jedovatě se ptá: „Co tu chceš?“ To je teda přivítání!

Raději se rychlou chůzí vydávám přes centrum města podél tříkolejné trati k zastávce Bílina kyselka, odkud má vést turistická stezka na vrchol Bořene. Doufal jsem, že uvidím spoustu nákladních vlaků, ale o někdejší slávě téhle podkrušnohorské magistrály můžu leda tak fantazírovat. Zaneprázdněn myšlenkami si najednou uvědomuji, že jsem vstoupil do jakési bahnitě říčky. Přímo z prostředka silnice dírou v asfaltu tryská voda a trhlina se viditelně zvětšuje. Rychle to místo obcházejím, a když za zatáčkou spatřím cestáře, ženu se k nim, abych

jim sdělil, že „za zatáčkou tryská z asfaltu voda“. Zarostlý cestář v oranžové vestě se na mě nechápavě podívá a odsekne: „Co já s tím?“

Kolem Bílinské kyselky

U stáčírny Bílinské kyselky přecházíme přes koleje a napojují se na zelenou turistickou značku. Bílinská kyselka je prý nejsilnější ryze alkalická kyselka ve střední Evropě. Rád bych si prošel celý areál, kde stojí zrenovované lázeňské budovy, lesopark s arboretum nebo kopie dřevěného švédského hotelu. Ale nevím, jak



Krajina Českého středohoří fascinuje v každé roční době. Výhledy jsou tu opravdu jedinečné.

dlouho mi bude trvat cesta na vrchol, tak možná při zpáteční cestě. Přecházíme most přes Bílinu, podcházíme městskou výhledovou a pomalu začínám stoupat k úpatí hory. Skalnatá silueta Bořene se mi ztrácí v hustém lesíku. Na nádraží to vypadalo, že je skoro na dosah, a teď přede mnou uniká.

Doprovází mě jen hluk automobilů z hlavní silnice. Když i ten ustane, uvědomím si, že procházím potměšilým, zádumčivě tichým podzimním lesem. Ze stromů se co chvíli snese nějaký ten barevný list, aby dotvořil další dílek barevného koberce, občas vedle v lese něco zašustí a v houštině nad stezkou se objeví dřevěná budka se spoustou poházeného harampádí kolem. Mám pocit, jako by mne z díry mezi prkny někdo pozoroval. Tohle místo působí trochu děsivě. Pokroucené kmeny stromů, rozpůlené trosky les-

Bílina



ních velikánů, pahýly, kamenné zidky podpírající svah. Najednou se z lesa vynoří postava opírající se o hůl. Dlouhý kabát jí sahá až k holinám, a když se přiblížím, ústa starého baziliška odhalí řadu chybějících zubů. „Co je to jako tady?“ ptá se bez pozdravu a já nevím, jestli mě zkouší, nebo jde o nějakou místní ne moc vtipnou hru. Ukazují na skalnatý vrchol Bořeně, který se objevil v průzoru mezi větvemi pokroucených stromů, a zkouším mu dát odpověď „To je bývalá sopka.“ Bazilišek si mě měří pohledem. „To já vím, ale jinak nic nevím...“, řekne a odchází opačným směrem. Oklepu se a pokračuju dál.

„TA“, nebo „TEN“ Bořeň?

Slyším hukot elektrických strojů v čele těžkého nákladního vlaku, ale než dojdou k otevřené plošině, zmizí z dohledu. Musí mi stačit chebský rychlík. I když jsem sotva v půlce cesty na vrchol, už toto místo nabízí zajímavý výhled. Někdo tu nechal bundu a na skálu napsal „Plavčík Chroust“. Za ztichlou turistickou chatou Pod Bořeněm začíná stezka prudce stoupat. Doteď jsem si myslel, že je to „ta“ Bořeň. Po kamenité stráni musím obejít několik spadlých jehličnanů, pozůstatek nedávné



Budova stáčírny Bílinské kyselky. Zdejší pramen je údajně nejsilnější ryze alkalickou kyselkou ve střední Evropě.

ŠOTOINFO

Stanice Bílina se nachází na železniční trati Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří označené v JŘ číslem 130. Právě kolem Bořeně se klikatí její unikátní tříkolejný úsek Bílina – odbočka České Zlatníky. Třetí kolej měla sloužit na frekventované trati především pro jízdy uhlerných a vyrovnávkových vlaků v relaci Počeradý – Bílina – Ústí nad Labem a zpět. Provoz na třetí koleji byl zahájen v roce 1981 společně s vybudováním odbočky České Zlatníky. Rychlost je v celém osmikilometrovém úseku stanovena na 80 km/h. Přestože již dnes intenzita nákladní dopravy zdaleka nedosahuje takových hodnot jako v osmdesátých letech, SŽDC nedávno zveřejnila záměr na rekonstrukci trati Bílina – Most, ve kterém se počítá i s variantou zachování tříkolejného úseku.

vichřice. Mohutná suťová pole jsou důkazem neustávajícího tvarování kopce. Špatně došlapují na kámen schovaný pod nánosem spadlého listí. Musím si dávat pozor.

Cesta vzhůru je čím dál prudší a namáhavější. Podlézám další smrk vzpříčený mezi ostatní lesní velikány a dávám si chvíli pauzu. Stoupám nebo spíš splhám po jakýchsi kamenných schodech vytesaných v „obřím“ měřítku, a když pohlédnu dolů mezi skalní sloupy, jde na mě závrať. RegioPanter dole v údolí vypadá jako hračka z modelové železnice. Najednou slyším ohlušující výstřel. A pak ještě jeden a další. K nebi vzlétne hejno nařikajících ptáků. To bylo docela blízko. Pak se rozhostí ticho. Po chvíli si dodám odvahy a pokračuju dál stezkou mezi skalními stěnami. Jako kdyby se mi za tu odvalu chtělo odměnit, slunce se nezřetelně objevuje mezi šedivými mračny. Poslední kamenný schod a stojím na vrcholu. Na světlém otevřeném prostoru se konečně cítím bezpečně.

Výhled na zjizvenou krajinu

Na uhlazených kamenech je bílou barvou vyveden název kopce s vrcholovou kótou 539 m n. m. Železná zrezivělá směrovka má pomoci se základní orientací. Fouká poměrně nepříjemný vítr, ale to nebrání úchvatnému kruhovému výhledu. Přebásněná kopcovitá krajina Českého středohoří se svými mohylami působí neobyčejně emotivně v protikladu k dýmajícím věžím elektráren, dolům a výsypkám. Mezi kuželovitými vrcholy se vine jako dlouhý nekončící had řeka, silnice i železnice. Kousek pod Bořeně se rozkládá Bílina, v dálí je možné spatřit mostecké paneláky a panorama Krušných hor. Tohle místo si oblíbil významný německý cestovatel Alexander von Humboldt a ve svých zápiscích se o něm zmiňuje také J. W. Goethe. Je čas se pokochat a nespěchat dolů. A nakonec mám i to štěstí na pár nákladních vlaků. Patří sem stejně přirozeně jako hnízdiště výra velkého na nepřístupných skalních komíněch. ○



O nesmrtelnosti chrousta toho bylo napsáno dost. Kdo je ale onen „plavčík“?



Tomáš G. Masaryk po letech v exilu vystupuje na československou půdu. V Horním Dvořišti jej vítal dav lidí včetně ministra železnic Izidora Zahradníka. Psal se 20. prosinec 1918.

Masarykův příjezd: okázalý návrat velkého státníka

Slavnostní, velkolepý, epochální, ale také jedinečný. Těmito přívlastky je možné popsat příjezd prvního československého prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka z exilu zpět, do nově vznikuvšího Československa. Do rodné země se „tatiček Masaryk“ vrátil koncem roku 1918 vlakem. Jeho lid ho vítal na nádražích i podél trati. Nedávno uplynulo sto let od této události.

Josef Holec | Foto: Masarykův ústav a Archiv Akademie věd ČR

Po vyhlášení 1. světové války se otázka české státnosti poněkud upozadila. Stále ji však oživovali čeští politici, mezi nimi i Tomáš Garrigue Masaryk, dlouholetý zastánce autonomie a od roku 1890 poslanec monarchistické Říšské rady. Často cestoval do zemí západní Evropy a seznamoval světové politiky s nároky svého národa. Odjel i v roce 1915. Tentokrát do Švýcarska, ovšem pro platný zatykač, který na něj byl vydán, se nemohl vrátit zpět. Spojení s domovem mu zajišťoval Edvard Beneš. Masaryk ještě téhož roku v Ženevě vyhlásil požadavek samostatného státu.

Národní výbor vedený Karlem Kramářem 28. října 1918 v Ženevě jednal s Edvardem Benešem o vytvoření a podobě samostatného československého státu. Dohodli, že státním

zřízením bude republika a prezidentem se stane Masaryk. Poté se rozšířila zpráva o uznání podmínek míru Rakousko-Uherskem, což si Čechoslováci vyložili jako uznání nezávislosti. Masaryka zpráva o vzniku státu zastihla v USA, nedlouho poté zamířil i s dcerou Olgou zpět do Československa.

Vyšperkováný přechod hranic

Ovšem než dorazil do metropole, čekala jej triumfální jízda z hranic v Horním Dvořišti. Na hranicích již stála vkusná slavobrána. „Nádraží jsou obestřena prapory veselých slovanských a dohodových barev, ověněna chvojí, opatřena vítajícími nápisy,“ napsala v té době právě vzniklá Česká tisková kancelář (ČTK). Vyzdobeno nebylo jen hraniční nádraží. „I České Budějovice jsou vyzdobeny prapory, věnci, slavobránami a odpoledne před rad-

nicí na náměstí hraje hudba 39. pluku československého vojska národního.“

Prezident-osvoboditel Tomáš Garrigue Masaryk překročil hranice země v pátek 20. prosince 1918, krátce před 13. hodinou. Když vlak vjížděl do stanice, prezident Masaryk stáhl okénko a kochal se. Ještě před příjezdem se na místo dostavil ministr železnic dr. Izidor Zahradník s prezidentovým synem Janem. Sjeli se i členové Národního shromáždění. Na nádraží byla také vojenská hudba 29. pluku a čestná setnina vojska.

Na Budějovicel

Prezident vystoupil, následovala jej dcera Olga. Mimochoodem, Olgu srdečně přivítal bratr Jan. Posléze se vroucně objal i s otcem. Postupně z vlaku vystoupili všichni členové prezidentova doprovodu a obklopili jej. Zmíníme mi-

JAK VZNIKL DEMOKRATICKÝ STÁT

Přestože bylo první republice vyměřeno pouhých dvacet let života, je dnes vnímána jako významná etapa našich dějin. Jak ji však doopravdy známe? Masarykův ústav a Archiv AV ČR se v roce 2018 podílel na vzniku dvou zásadních publikací, které přináší řadu dosud málo známých poznatků a souvislostí. Reprezentativní publikace *Republika československá 1918–1939* vznikla v širokém mezinárodním autorském kolektivu a na více než 1 000 stranách a prostřednictvím 850 obrázků zachycuje příběh vzniku demokratického československého státu, jeho silných stránek i slabín, okolností jeho konce. Druhá publikace *Sláva republice!* se věnuje oficiálním oslavám během první republiky, vzniku a fungování „státního kalendáře“. Čtenáři se dozví, jak probíhaly oslavy narozenin prezidenta, Prvního máje, bitvy u Zborova, Jana Husa, svatých Cyrila a Metoděje, svatého Václava, a především den nezávislosti 28. října. Autoři se věnovali i svátkům menšin — německému 4. březnu, maďarskému 15. březnu a svátku svatého Štěpána. Kniha přináší nevšední pohled do života v meziválečném Československu a ukazuje, že najít svátky, které by stmelovaly Čechy, Němce, Slováky, Maďary, Rusíny nebo Poláky žijící na území našeho tehdejšího státu, nebyl snadný úkol.



nistra residenta Francie v Praze Clementa Simona, velitele československého armádního sboru v Itálii generála Piccioneho, představitele hlavního stanu britské armády pro země československé a jihoslovenské plukovníka Sira Thomase Montgomery Cunninghama a další.

Jak známo, ještě před odjezdem Masarykovy soupravy odjely dva vlaky: v prvním jela, mimo jiné, čestná setnina, ve druhém dr. Zahradník a ve třetím pak Masaryk. Tři speciály po cestě vítalo obyvatelstvo na všech nádražích, i podél trati napočítali novináři davy obyvatel. Rušno už bylo v té době i v Českých Budějovicích. Do města se sjely tisíce hostů. V ulicích města vyrostl špalír, v němž se tisíci obyvatel „všech vrstev“. Masaryk měl městem v průvodu projet právě v odpoledních hodinách. Když krátce po 13. hodině odpolední byly odpáleny tři dělové rány na znamení,

že prezident přešel státní hranici, natěsňaly se do ulic další davy. V 15:47 začala dělostřelecká baterie opět střílet. Tentokrát zaznělo 24 ran na znamení prezidentova vjezdu do města. Současné s tím začaly znít zvony.

Kde domov můj...

Když prezident vystoupil za zvuků hymny, přivítal jej opět ministr Zahradník. Tentokrát mu však předal obrovskou kyticí se slovanskými stuhami. Po slavnostním aktu se hlavě státu hlásil přednosta stanice, okresní hejtman a staniční velitel, podmaršálek Diviš i se svými pobočníky. Posléze se představili předseda národního výboru prof. Zdráhal a místopředseda Svoboda. Prof. Zdráhal uvítal Masaryka proslovem. Následovala prohlídka čestné setniny československého vojska a přivítání italským armádním velitelem Českých Budějovic. Když se prezident vrátil, přistoupil poslanec Pavel Blaho, jenž Masaryka slovensky pozdravil jménem volného a osvobozeného Slovenska.

V průvodu po přijetí vyšel před nádraží. I tento prostor byl zcela zaplněn tlačícím se davem. I přes sněžení nastoupil do vozu a odjel k radnici. Prezidenta u ní přivítal předseda správní komise městské dr. Zátka. Posléze Masaryk i se svou suitou přespál ve svém vlaku. Druhého dne vyrazily z města dvě soupravy.

Do první zastávky, ve Veselí-Mezimostí, vlak přijel v 10:35. Stejně jako všude byl Masaryk opět bouřlivě přivítán. Podle stejného scénáře s družičkami se ceremoniál odehrál i zde. Masaryk je vlídně oslovil a pohládl. Nato je přivítal starosta Kolína a exposlanec Vacek. Další zastávkou byl Tábor. Město Masaryka přivítalo hodinu před polednem. Na nádraží byla opět hlava na hlavě, místní hudebníci při vjezdu do stanice zahráli fanfáry z Libuše. Vlak zastavil, prezident vystoupil a opět byl vítán četnými funkcionáři, jejich jménem hovořil starosta dr. Kos. Masaryk poděkoval, zapsal se do pamětní knihy a opět vyzval všechny k práci. Posledním místem zastavení celé anabáze byl středočeský Bene-

šov. Do města, kde byla učiněna poslední zastávka před Prahou, přijel vlak s prezidentem po polední a ve 12:27 odjel do Prahy.

Praha vítala zvesela

Slavnostní ruch v metropoli panoval od rána. Od Wilsonova nádraží přes Václavské náměstí a dále k Národnímu divadlu a nábřeží (Smetanova) a Staroměstskému náměstí stála hradba těl. Slávu doplňovali muzikanti, tisíce standard a státních vlajek. První větší uvítání Praha však připravila už na vršovickém nádraží. Ač vítající dav věděl, že prezident Masaryk sedí v druhém vlaku, neodpustil si veselé mávání. Vlak s T. G. M. vjížděl do nádraží přesně ve 13 hodin, strojvedoucí na pokyn inspektora Ducháčka snížil rychlost, ale nezastavil.

Peron Wilsonova nádraží se už pyšnil bohatou výzdobou, na rudých kobercích stála čestná setnina pěchoty s hudbou, Sokolové, legionáři z Itálie, filmaři i politici a osobní přátelé. První zajišťovací vlak dorazil ve 13 hodin. Z něj vystoupili ministr železnic Zahradník, generál Diviš a další. Druhá souprava dorazila přesně o čtvrt hodiny později, za výbuchů z děl. A opět zněly zvony.

Jirásek, Kramář a spol.

Na nástupišti už byla připravena i dcera Alice. Doprovázel ji dr. Šámal. Vlak zastavil, Jan Masaryk vyzvedl Alici do útrobu vozu. Potom byl prezident uvítán na peronu a přijal hlášení prof. Domina a generalissima dr. Schreinerera, potřásl rukou starosty a odešel špalírem Sokolů do salonu. Když odcházel z přijímacích salonků u prvního nástupiště do nádražní dvorany, zahráli vojáci hymny spojeneckých národů. Provázel jej premiér Karel Kramář a spolu s ním vykonal i přehlídku čestné setniny a Sokolské stráže a přijal hlášení velitelů. Než se Masaryk ve dvoraně objevil, čekali lidé tiše. Následně předstoupil i spisovatel Alois Jirásek s uvítací řečí. Před východem ven ho ještě uvítali dva preláti. Jím slíbil, že v demokratickém státě bude osvobozena i katolická církev.

Konečně vyšel Masaryk na ulici, před burácející dav. Nenastoupil však do ověnčeného kočáru se čtyřsprežím běloušů. Vstoupil do automobilu k předsedovi sněmovny. Čekal jej epochální průjezd Prahou. ○



Praha vítá prvního československého prezidenta. Masaryk z vlaku vystoupil na pražském Wilsonově nádraží.

Pokladní

František Tylšar

Snad každý, kdo někdy cestoval vlakem, alespoň jednou zažil situaci, kdy spěchal a u pokladny se to nějak zaseklo. Vlak již vjíždí do stanice, a cestující před vámi ne a ne skončit.

Věřte, že Murphyho pravidlo „co ti může ujet, to taky ujede!“ zde platí dokonale. Jiná, pro změnu méně škodolibá moudrost praví, že „všechno zlé je k něčemu dobré“. A tak jsem získal půlhodinku k přemýšlení. Strávil jsem ji na lavičce v hale. Náhle mě zaujal nápis „OSOBNÍ POKLADNA“, a námět byl na světě. Čeština je neskutečný jazyk, napadlo mě. Slovo pokladna je určitě odvozeno od slova poklad. A tím pokladem musí být naše usmívající se paní pokladní. O žádném jiném pokladu, který by se nacházel na nádraží, jsem nikdy neslyšel. Naopak jsem slyšel mnoho veselých historek, které mi paní pokladní – mimochodem moje spolužačka ze školy – občas vypráví. Tak například jednou...

K výdejnímu okénku, jak hrdě nazývá svoje místo pro konverzaci se zákazníky, se přišouvala stará babička. Na první pohled pohádková. A hned se začala zajímat o to, zda tu prodáváme jízdenky.

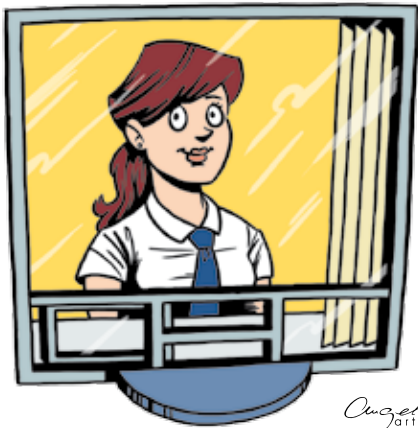
„Ano,“ odpověděla jsem samozřejmě.

„A máte i jízdenku do... No, do toho. Jejda, teď mi to vypadlo z hlavy. Jak se to tam jmenuje. No tam, co bydlí ten loupežník.“ „Kterého máte na mysli, babičko?“ zeptala jsem se, protože mě také žádná stanice ani zastávka s loupežníkem nenapadla. „No, ten s tím velkým kloboukem, jak má ženu a dítě, a bydlí v tom lese.“ I když jsem přemýšlela na plné pecky, stále nic.

„No, v té jeskyni, s tou pistolí, ten spravedlivý loupežník, co nikoho neokrádá,“ pokračovala babička.

Stále nic, tak aspoň malý pokus: „A je tam poblíž nějaké město?“ snažila jsem se. „Je, ale nemůžu si vzpomenout, jak se jmenuje. Mají tam tlustého starostu.“

Dávala jsem si dohromady drobné střípky informací, a najednou jako blesk z čistého nebe mi to došlo.



„Rumcajs!“ zavolala jsem s pocitem vítěze maratonu. „Takže do Jičína?“ Babička se usmála. „Ne, já nikam nejedu. Já jdu jen do krámu pro rum a nemohla jsem si vzpomenout, co mi to ten můj dědek říkal. Věděla jsem jen, že to souvisí s tím loupežníkem. Moc vám děkuji, děvenko, jste moc milá.“

Jindy se u okénka objevil pohledný mladý muž... „Dobrý den. Kolik stojí, slečno, lístek do Prahy?“ „Přejete si za obyčejné jízdné, nebo

jste držitelem zákaznické aplikace?“ začala jsem standardní frázi. „Aplikaci nemám, ale zase úplně obyčejný bych nechtěl, pojedeme s přítelkyní. Ještě jsme vlakem nejeli.“

„Takže první třídou?“ „Jo, to zní lépe.“

Zadala jsem údaj do pokladního systému a na monitoru se objevila cena. „Dvě stě šedesát? Tak moc?“ překvapila cena mladého muže. „V televizi říkali, že dáváte slevy!“ „Ano, nabízíme celou řadu slev. Nalevo od okénka si vezměte letáček s názvem „In Karta“. Najdete v něm vše potřebné. „Já ale nemám čas něco studovat. Nemáte tam nějakou rychlou slevu?“ začal být trochu nervózní.

„Máme, mohu vám nabídnout slevu pro skupinu, ale ta je pouze ve druhé třídě.“ „Já ale žádnou skupinu nemám, my budeme jen dva, rozumíte mi?“ prohlásil budoucí cestující a ztvářil se tak nějak nevěřičně. „Já vím. A železnici jsou i dvě osoby považovány za skupinu a mají nárok na slevu,“ doplnila jsem.

„Je to nějaké podivné, ale s tím asi nic nenačítám. A je ta druhá třída hodně horší?“ „Ani ne, spíše v ní jezdí více lidí.“ „Dobrá, tak kolik by to stálo?“ „Chvilíčku,“ pohládila jsem klávesnici a na monitoru se objevilo 175 Kč.

„Chcete platit hotově, nebo kartou?“ „Já nic platit nechci. Já se jen ptal, kolik to stojí!“

„Aha?“ „A když už jsme u té ceny, kolik by to stálo v lednu, prosím. Nebudou nějaké povánoční výprodejové slevy?“

To už cestující, který stál za ním, nevydržel a zařval: „Vypadni a dej slečně pokoj!“

Oddechla jsem si a s úsměvem začala další kolo: „Tak, co nabídnou vám, pane?“

„Já vás pozorně poslouchal, můžete mi, prosím, říct, kolik by to stálo pozitíř? ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Zastupitelé chtějí dva dopravce na železnici, jedním jsou České dráhy

Zastupitelé Pardubického kraje rozhodli, že chtějí, aby dalších deset let cestující vozily České dráhy a na dvou tratích společnost Leo Express Tenders. Kontrakt uzavřený není, kraj bude s dopravci dál jednat. Krajští politici si od vpuštění soukromníka od prosince 2019 slibují konkurenci. Společnost Leo Express Tenders nasadí na tratích 024 a 025 na Orlickoústecku do akce přibližně patnáct let staré soupravy, na spěšné vlaky elektrické jednotky Stadler FLIRT a na osobní vlaky motorové jednotky Alstom LINT. Oba dopravci na jednání v Moravské Třebové zastupitelům představili nabídku. České dráhy v kraji zajišťují přibližně 4,8 milionu vlakokilometrů s počtem 635 vlaků v pracovní den. „Jsme připraveni dál zajišťovat dopravní obslužnost na většině tratí v regionu a společně s objednatelem zkvalitňovat přepravní služby. Regionální dopravu v kraji již dnes zajišťujeme z velké části novými vozidly, například RegioPantery, RegioSpidery nebo RegioSharky,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel ČD Miroslav Kupec. MF Dnes 18. 12. 2018

ČD budou po dobu 15 let zajišťovat provoz vlaků mezi Klatovy a Berounem

České dráhy budou od prosince 2020 po dobu 15 let zajišťovat provoz osobních vlaků mezi Klatovy a Berounem. Vyhrály veřejnou soutěž. Byly jediným soutěžícím, protože RegioJet byl vyřazen pro nesplnění podmínek soutěže. O uzavření smlouvy rozhodli na prosincovém jednání plzeňští krajští radní. Podpis smlouvy by měl být už jen formalitou. Plzeňský kraj je prvním regionem, jemuž se podařilo dotáhnout do konce soutěž na železničního dopravce podle nového zákona o veřejných zakázkách. Plzeňský hejtman Josef Bernard od nasazení úplně nových moderních souprav a zahuštění počtu spojů očekává více cestujících. „Jsme s výsledkem poměrně spokojeni,“ řekl hejtman. Kromě linky Klatovy – Plzeň – Kažez vyhlásí kraj podle náměstka hejtmána Pavla Čížka (STAN) příští rok tendry na linku z Plzně na Planou ve směru na Cheb a na všechny menší regionální linky jako Rokycany – Nezvěstice a Nýřany – Heřmanova Huť. Budou vyhlášeny ve dvou celcích, první bude Plzeňsko a druhý zahrne Pošumaví, Klatovsko a Český les. ČTK 28. 12. 2018

Oprava Negrelliho viaduktu se protáhne, dolů musí další klenby

Rekonstrukce památkově chráněného Negrelliho viaduktu v Praze potrvá déle, než se původně předpokládalo. Vlaky by se na trať podle SŽDC měly vrátit 30. června 2020. „Dodatečný diagnostický průzkum konstrukcí a odkrytí výplní klenb totiž odhalily závady zásadního charakteru u několika dalších klenb. Takže bylo rozhodnuto o dodatečné demolici těchto konstrukcí a nahrazení novými,“ vysvětlil koordinátor stavby Petr Šantavý. V létě se hovořilo o demolici čtrnácti nejvíce poničených klenb. „Bude se jich nahrazovat osmnáct,“ sdělila Radka Pistoriusová, mluvčí SŽDC. Původně se předpokládalo, že oprava na kolejích bude obnovena závěrem příštího roku. Podle Šantavého se harmonogram daří úspěšně plnit v oblasti ulic Pernerova, Malého a Prvního pluku. Nový most by se přes ulici Prvního pluku u autobusového nádraží Florenc měl klenout od dubna příštího roku. Dopředu upozornil, že instalace 170 tun těžké ocelové konstrukce se neobejde bez úplné uzavírky silnice. Viadukt je skoro jeden a půl kilometru dlouhý. Právo 18. 12. 2018



Nabídka DOVOLENÁ 2019

Celá nabídka je již na webových stránkách www.cdtravel.cz. Většina zde zveřejněných zájezdů bude i v nabídce pro zaměstnance „REKREACE S DOTACÍ 2019“, která bude spolu s aktuální objednávkou zveřejněna dne 7. 1. 2019.

Katalog i závazná objednávka budou POUZE na internetu, ne v tištěné formě. Zde najdete jako obvykle ceny již po odečtení dotace z C FKSP (respektive CSF).
Mnoho štěstí v novém roce přeje kolektiv ČD travel.

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

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 info@cdprovas.cz, telefonicky na čísle **720 797 020** nebo na stránkách www.cdprovas.cz/predplatne.

Železničář
500 Kč

ČD pro vás
360 Kč

ČD pro vás
+ Železničář
720 Kč



1	04.01.	
2	17.01.	
3	31.01.	
4	14.02.	
5	28.02.	plakát
6	14.03.	
7	28.03.	
8	11.04.	
9	25.04.	
10	10.05.	
11	23.05.	plakát
12	06.06.	
13	20.06.	
14	04.07.	
15	25.07.	
16	08.08.	
17	22.08.	plakát
18	05.09.	
19	19.09.	
20	03.10.	
21	17.10.	
22	31.10.	
23	14.11.	plakát
24	28.11.	
25	12.12.	





12. ledna 2019

Do Roztok u Prahy na výstavu modelového kolejiště

Přijďte se s dětmi podívat na mašinky. Kam? Do Roztok u Prahy na výstavu modelového kolejiště místních železničních modelářů. Také v lednu máte příležitost spatřit jedinečný miniaturní svět na kolejích, a to v sobotu 12. 1. Okouzující železnice velikosti H0 (1:87) je zájemců zpřístupněna od 10 do 17 hodin. Výstava modelového kolejiště se koná v klubovně, která se nachází v bývalé provozní budově železniční stanice Roztoky u Prahy. Vstup určitě na nádraží nepřehlédněte. Klubové kolejiště roztockých modelářů vyniká především detailním zpracováním. Hlavním motivem a inspirací se stalo nádraží Praha-Vysočany. Kromě něj najdete na kolejišti třeba i bývalé libeňské dolní nádraží. Provoz na modelové železnici je řízený digitálně pomocí programu JOP. Po kolejích se prohánějí parní vlaky stejně jako modely vlaků, které můžete v současnosti vidět na železnici u nás nebo v zahraničí. Patří k nim především modely vozidel firmy Stadler včetně atraktivních elektrických patrových jednotek. A kolik zaplatíte za vstupné? Dospělí 50 Kč, děti ve věku 6 až 15 let polovinu. Více na www.kzmr.cz.

Nejbližší železniční stanice: Roztoky u Prahy



17. až 20. ledna 2019

Pro inspiraci na brněnské veletrhy

I letos v lednu pořádají na brněnském výstavišti každoroční veletrhy cestovního ruchu Regiontour a Go, tentokrát od 17. do 20. 1. Těšit se můžete jak na pestrou přehlídku domácích a zahraničních turistických destinací, tak na lákavé nabídky cestovních kanceláří a pro návštěvníky budou také přichystány adrenalinové zážitky včetně lezecké stěny nebo různých simulátorů. Na své si přijdou i příznivci aktivní dovolené, zejména cykloturistiky. Součástí doprovodného programu je festival krajových specialit a regionálních potravin Regfoodfest.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.



25. ledna až 10. března 2019

Radovánky na leď v centru Drážďan

Nestihli jste loni zajet do Drážďan na adventní trhy? Pak si to ještě můžete vynahradiť. V centru saské metropole na náměstí Altmarkt najdete od 25. ledna do 10. března zábavní areál Winterzauber (Zimní kouzlo) s lákavými atrakcemi. Hlavním tahákem je kluziště. Hodina a půl bruslení stojí 3,50 eura (děti 2,50 eura). Brusle si můžete na místě zapůjčit za tři eura. Každý den od 10 do 22 hodin je také v provozu bobová skluzavka. Jedna jízda stojí jen 1,50 eura. Těšit se můžete také na nespočet stánků s nabídkou chutného a voňavého občerstvení.

Nejbližší železniční stanice:
Dresden Hbf



celoročně

Zimní prohlídky hradu Křivoklát

Nádherná hradní kaple, Královský a Rytířský sál s expozicí gotického umění nebo proslulé vězení a mučirna. To vše a ještě mnohem více uvidíte na hradě Křivoklát. Současnou podobu získal za vlády Vladislava II. Jagellonského. Nebýt ale Fürstenberků, kteří hrad na přelomu 19. a 20. století nákladně zrekonstruovali, byla by z něj dnes nejspíš jen romantická zřícenina. Křivoklát je přístupný i v zimě. Do konce března lze o víkendech od 12 do 15 hodin absolvovat prohlídku gotických paláců. Aktuální informace najdete na www.hrad-krivoklat.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Křivoklát

Foto: Veletrhy Brno, a. s., Dreamstime.com, Bergmann/Eventgastronomie

Železničář

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

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