

Železničář

1. ÚNOR 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



3

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

O tom, jak se na jihu Moravy plánuje regionální doprava, jak železnici ovlivňují výluky a také jak vypadá přeshraniční spolupráce, jsme diskutovali s ředitelem Regionálního obchodního centra v Brně **Jiřím Systemem**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy si letos připomínají **100. výročí** vzniku Československa. Chystají nespočet připomínkových akcí. Přinášíme přehled toho, co ČD v následujících měsících plánují.

11–14 TÉMA

Zlomený nos je označení velké rodiny elektrických a motorových lokomotiv z produkce francouzského průmyslového gigantu Alstom. Svým jedinečným designem dokázaly okouzlit mnoho železničních fanoušků.

15 ZAHRANIČÍ

Od prosince jezdí na německých kolejích nové vysokorychlostní **jednotky ICE čtvrté generace**. Proti předchozím verzím přináší řadu novinek, jako je například zrušení oddílů či přidání osmi míst pro přepravu jízdních kol. Na jejich konstrukci se podílel i český engineering divize Siemens Mobility.

16–17 RECENZE

V roce 2012 firma Kuehn ohlásila výrobu motorového vozu R51. Pro české modeláře to byla potěšující zpráva, neboť toto vozidlo jezdí i na tuzemských tratích jako řada 840, respektive 841. České i německé verze modelu jsou v nabídce ve dvou provedeních. My se zaměříme na **motorák 840 010-3 a 840 006-1 ČD**.

18–19 CESTOPIS

Zcela po právu je toto krásné město zapsáno na seznamu světového dědictví UNESCO. Proslavilo ho především hospodářské centrum a působí památková rezervace. Do **Litomyšle** však také vede regionální trať. Pojďme se společně vypravit nejen po stopách této dráhy.

20–21 HISTORIE

Neobyčejnému úspěchu, totiž že se v podhůří Brd začala vyrábět kolejová vozidla, vdčíme dnes již trochu pozapomenutému obchodníkovi a podnikateli **Josefu Wohankovi**. Svoji vynalézavostí a pílí se vypracoval mezi podnikatelskou elitu první republiky.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek
V údolí řeky Mže mezi Střibrem a Planou u Mariánských Lázní jednotka řady 680 Pendolino plně využívá systém aktivního naklápění.



V letech 1961 – 1963 se Mikáda z výtopny Brno Horní Heršpice díky poruchovosti motorových vozů Ganz dostala kromě vozby osobních vlaků i na mezinárodní rychlík Hungaria. Přednosta heršpického depa Ing. Rotrekl si mohl vybrat jakýkoliv stroj včetně Albatrosa 498.1. Zvolil však Mikáda, protože byla na lopatu a on bral prémie za úspory paliva. V turnuse byly stroje 387.001, 003, 025 a 035 s velkými tendry řady 935.0. Přednosta tento rychlík denně sledoval. V kanceláři měl dlouho vystavený rychloměrný proužek strojvedoucího Rudy Semotama, který při zkracování zpoždění jel s Mikádem přes Vranovice rychlostí 135 km/h.

Mikáda symbolem jedné éry

Petr Slonek | foto: sbírka Roman Jeschke

Když v květnu roku 1926 převzaly ČSD první stroj řady 386.0, započalo období vrcholné elegance i výkonů páry. Mikádo, jak se těmto lokomotivám podle módního účesu začalo přezdívat, se stalo jedním ze symbolů této zlaté epochy.

Výroby se ujaly Škodovy závody v Plzni v čele s šéfkonstruktérem německého původu Oskarem Dolchem. Vznikl stroj, který neměl v tuzemsku obdoby. Mikádo se pyšnilo v té době největším kotlem. Nadšení však poněkud ochladlo poté, co se při kontrolním vážení lokomotivy ukázalo, že předepsaná hmotnost na nápravu byla navzdory použití nejnovějších poznatků i materiálů překročena o 600 až 900 kg. Jednalo se o zásadní problém. Pro nasazení na trati Přerov – Praha byla Mikáda příliš

těžká. ČSD proto začaly improvizovat a lokomotivy po tři roky dislokovaly ve výtopně Plzeň, odkud vozily osobní vlaky do Prahy. Mezitím byly stroje přečíslovány z řady 386.0 na 387.0 a na hlavní tepně z Prahy na východ byly provedeny nezbytné stavební úpravy, znamenající zvýšení traťové rychlosti z 80 na 90 km/h.

Největší slávu si Mikáda vydobyla na rychlíkových tratích, kam po nuceném exilu v Plzni zamířila 17. května 1929. Mezi Přerovem a Prahou dokázaly vozit až dvanáctivozové rychlíky za 4 hodiny 40 minut. Do Přerova se v roce 1929 přemístilo všech šest dosud vyrobených Mikád. V polovině téhož roku si ČSD u Škodových závodů objednaly dalších pět strojů (387.007 – 387.011). Předány byly v dubnu 1930 a zamířily opět do Přerova. V pravidelném provozu řada 387 vydržela až do roku 1974. ○



První vyrobené Mikádo ještě pod označením 386.001 a bez později typických usměrňovačů kouře

Vážení čtenáři,

první měsíc nového roku utekl jako voda. Nový jízdní řád se již zažil a jeho nejbližší drobné úpravy vstoupí v platnost k 8. dubnu 2018, a to v rámci takzvané nákladní změny. Tyto se dotýkají vlaků na relaci Praha – Harrachov a s tím i souvisejících výkonů mezi Tanvaldem a Harrachovem, a také dojde k úpravě řazení dálkových vlaků na některých linkách vlivem zpoždění dodávek modernizovaných vozidel. O změnách budeme včas informovat.

Naproti tomu již v plném proudu běží příprava dalšího nového jízdního řádu, který bude v komplexním pohledu posledním v rámci tzv. desetiletých smluv – jak v regionální, tak dálkové dopravě. Jednání jsou teprve v první třetině, a to i u mezinárodní dopravy, kde se stále hodně věcí musí vyjasnit, nejen u komerční noční dopravy. Nechceme polevit v trendu růstu cestujících, i když v absolutním čísle se jistě odrazí provoz dalších šesti párů vlaků konkurenčního dopravce na jedné z klíčových linek.

Rok 2018 bude průlomový v zavedení nové odbavovací techniky v osobních pokladnách, tzv. UNIPOKy. Ještě před letními prázdninami chceme mít vybavenou většinu tarifních bodů a vyškolený personál. Nová technika bude brzy po svém zavedení využívat prvky dynamické cenotvorby, a to automatizovaně. Pokladníkovi se zjednoduší práce a pro zákazníka to bude záruka nejvýhodnějšího odbavení. Národní dopravce bude i v roce 2018 pokračovat ve své sebezprezentaci na veřejnosti a neopomeneme ani posílení projektu ČD Nostalgie s cílem dostat za stejné peníze větší objem nabídky pro zákazníky. Do toho vstupuje i výročí 100. let ČSR, kde má produkt ČD Nostalgie co nabídnout.

Na generálním ředitelství pracujeme na zadávacích parametrech pro nové lokomotivy, elektrické i motorové jednotky. Je třeba úspěšně dokončit zavedení elektronického rezervačního systému v osobních vozech. A nezapomínáme ani na wi-fi... Povedlo se hodně věcí, nicméně některé se naopak příliš nevydařily nebo se neúměrně protahují. O tom všem se diskutovalo na setkání vedení společnosti s vybranými zaměstnanci Českých drah působícími v nejvyšším, ale i ve středních článcích řízení firmy v posledním lednovém týdnu. Záměrem informačního setkání, k němuž se podrobněji ještě vrátíme v jednom z příštích čísel našeho periodika, bylo přinést všem provozním zaměstnancům fakta o ČD, o zákaznících, modernizaci vozového parku, optimalizaci procesů a mnoho dalšího. Setkání se neslo v duchu předávání informací, jež by měly zaznívat ven i dovnitř společnosti, a tak se zhruba 230 posluchačů dozvědělo odpovědi i na mnohé otázky. Vedení národního dopravce rovněž prezentovalo rozběhnuté projekty, vypořádání požadavků na případné zvýšení kapacity souprav a řadu dalších věcí.

Rok 2019 se sice nezadržitelně blíží, ale firma ví, kam směřuje a které kroky musí na této cestě ještě vykonat, a taky se na ně připravit. Aktuálně běží nabídkové řízení na dopravce, který bude zajišťovat provoz vozů v Jihomoravském kraji od přelomu let 2019/20, kdy skončí Českým drahám smlouva. Další nabídková řízení nás čekají v brzké budoucnosti. Jsme přesvědčeni, že národní dopravce svou nabídkou dokáže zaujmout a uspěje.



Michal Štěpán

člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu

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+



Vlak vedený Mikádem 16. 5. 1945 ve Skalci nad Svitavou přiváží z exilu prezidenta Edvarda Beneše.



387.016 v období protektorátu, kdy jezdila v Přerově.

Benefiční jízda pro účastníky humanitární akce

Na stránkách Železničáře, konkrétně v posledním vydání loňského roku, jsme přinesli příběh pardubického strojevedoucího Petra Horčíčky. Díky němu se podařilo získat poměrně značné množství finančních prostředků pro sociálně slabší rodinu, která loni na podzim přišla tragicky o svého živitele. Díky panu strojevedoucímu a pomoci a pochopení členů internetového fóra chromag a Výboru dobré vůle – Nadace Olgy Havlové, jenž si vzal sbírku na starosti, je vícečlenná rodina z východních Čech částečně finančně zabezpečena. Jako vyjádření poděkování všem zájemcům, kteří přispěli nemalými částkami na podporu postižené rodiny, národní dopravce v sobotu 13. ledna zorganizoval možnost svezení motorovým vlakem RegioShark z Pardubic do Hlinska v Čechách a zpět. Ten vedl na pravidelném spoji sám Petr Horčíčka, který navíc ochotně stroj a jeho vybavení předvedl zájemcům v obrátové stanici. Pro řadu účastníků z celé republiky včetně jejich dětí to byla možnost se poprvé v životě svést vlakem, a navíc nejmodernější motorovou jednotkou z flotily Českých drah.

(mah)



Česko-polské pracovní jednání na kolejích

V nejnovější elektrické jednotce NEWAG Impuls polské společnosti Dolnoslezské železnice (Koleje Dolnośląskie – KD) se ve středu 24. ledna konalo v úseku Lichkov – Ústí nad Orlicí společné pracovní jednání jak partnerských železničních společností Českých drah a KD, tak i zástupců objednatelů regionální dopravy obou zemí. Porady „na kolejích“ se zúčastnili mimo řady zástupců obou železnic člen představenstva ČD Michal Štěpán, hejtman Pardubického kraje Martin Netolický, viceměšťan Dolnoslezského vojvodství Jerzy Michałek a předseda představenstva KD Piotr Rachwalski. Náplní bilaterálních jednání byla možnost obnovení přímého spojení dolnoslezské metropole Wrocław a Ústí nad Orlicí či nasazení vozidel polské společnosti v přeshraniční dopravě. Vedle prezentace elektrické jednotky byla součástí setkání praktická ukázka funkcí odbavovacího zařízení UNIPOK a POP v osobní pokladně Českých drah v Letohradě.

(red)



Z Prahy do Harrachova přímým rychlíkem

Rychlíky Českých drah budou od 14. dubna letošního roku spojit Prahu s krkonošským Harrachovem. Národní dopravce se na novince dohodl s organizátory dopravy pro Prahu a Středočeský kraj. Přímé vlaky budou jezdit o víkendech a svátcích. Oproti stávajícímu jízdnímu řádu vyjedou také tři nové spoje na trasu mezi Tanvaldem a Harrachovem a jeden mezi Harrachovem a Turnovem. Opět se však jedná o víkendová spojení. Národní dopravce na linku R21 nasadí čtveřici motorových vozů řady 854.2, v úseku Praha – Tanvald pak spolu s přívěsnými vozy řady BdtN757. Dále jsou ČD schopny poskytnout posilová vozidla. Motorové vozy budou disponovat infosystémem, aby byl v rámci oběhu zachován Středočeský krajem požadovaný standard. Ve vlaku bude možné přepravovat i kola. Cestu vlaky zvládnou za 3 hodiny a 15 minut, respektive za 3 hodiny a 30 minut na cestě z Harrachova do Prahy.

(hol)





Pavel Krtek se sešel s ukrajinským velvyslancem

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek se 22. ledna sešel na velvyslanectví Ukrajinské republiky s velvyslancem Jevhenem Perebynisem. Tématem jejich diskuse byla možná spolupráce mezi Českou republikou a Ukrajinou na poli mezinárodní železniční dopravy. Pozornost věnovali jak dalšímu rozvoji nákladní dopravy, tak možnostem obnovení přímého osobního železničního spojení, které od nového jízdního řádu zaniklo. Pavel Krtek přislíbil ukrajinskému velvyslanci prověření možností, které České dráhy v tomto směru mají. O další spolupráci mezi Českými drahami a Ukrajinskými železnicemi budou diskutovat také oba šéfové společnosti na dubnové konferenci OSŽD, kde se osobně setkají. (red)



Nová známka připomíná malíře Jiřího Boudu

Česká pošta představila ve spolupráci s Českými drahmi příležitostnou poštovní známku z edice Tradice české známkové tvorby, tentokrát s portrétem významného grafika, malíře a ilustrátora Jiřího Boudy (1934–2015). Jednou z uměleckých oblastí jeho díla byla tvorba poštovních známek se zaměřením zejména na železniční dopravu. I proto jeho první poštovní známka z roku 1982 byla věnována právě dráze. Na představení známky, které se odehrálo 20. ledna v Brně, se podílely také ČD, které v rámci pravidelného spoje rj 75 Franz Schubert umožnily prodej známky a razítkování příležitostným poštovním razítkem. Motivem je v popředí portrét Jiřího Boudy a v pozadí lokomotiva. Cenina je vydána v úpravě tiskového listu i známkového sešitku s 8 známkami a 4 kupony. Vytisknuta byla technikou plnobarevného ofsetu s liniovou kresbou, kterou vytvořili výtvarník Vladimír Suchánek a grafik a rytec Miloš Ondráček. Nominální hodnota známky je zastoupena písmenem „A“, které odpovídá ceně za vnitrostátní obyčejné psaní. (red)

Do knihovny ČD do Kralup nad Vltavou

Po čtyřměsíční pauze byla 16. ledna otevřena technická knihovna Českých drah v bývalém lokomotivním depu v Kralupech nad Vltavou. Instituce sídlila v suterénních prostorách v Hyberské ulici nedaleko Masarykova nádraží v Praze. Před deseti lety se knihovní fond, tehdy již v rukou ČD, přestěhoval z organizačních důvodů do bývalé výpravní budovy na pražském Nákladovém nádraží Žižkov. I tam se ale čas sbírkového fondu naplnil a loni v létě začalo stěhování knih, časopisů, jízdních řádů, předpisů nebo třeba map do modernizovaných prostor ve stanici Kralupy nad Vltavou. Otevřeno je tři dny v týdnu – vždy v úterý od 12:00 do 15:00, ve středu od 9:30 do 15:30 a ve čtvrtek do 9:30 do 12:30 hodin. Přístupná je široké veřejnosti. Dotazy lze posílat na mailovou adresu: knihovna@gr.cd.cz nebo volat na čísla 607 548 478, ev. 720 040 451. Na snímku vpravo je Martin Navrátil, pracovník knihovny a bývalý člen redakce Železničáře. (mah)



Brno hostilo další ročník veletrhů Go a Regiontour

Organizátoři tradičních lednových veletrhů cestovního ruchu GO a Regiontour letos pro návštěvníky připravili řadu novinek a překvapení. Na akci, kterou pravidelně hostí Brno, mezi vystavovateli nechyběly ani České dráhy. Stánek měly připraveny pro zájemce z řad laické i odborné veřejnosti ve výstavním sektoru obřího stánku Czech Tourismu. Děvčata z brněnského ČD centra ochotně odpovídala v průběhu veletrhu na řadu nejrůznějších dotazů a podle jejich slov byl neutuchající zájem o „cestovatelskou bibli“ v podobě klasického tištěného jízdního řádu ČD. Stranou zájmu nezůstaly ani služby jako například ČD Bike, Bezplatné storno jízdenek ČD nebo Virtuální In Karta v mobilním telefonu. Brněnské veletrhy lákaly i letos návštěvníky na unikátní zážitkový program, kde své umění předváděl například barman Martin Hoffmann. Oslovit přítomné se pokusil nealko koktejlem „Rychlík směr Břeclav“. Lidé si také mohli prohlédnout výstavní expozici Muzea průmyslových železnic ze Zbýšova u Brna. (mah)

Atraktivita regionální dopravy se v našem kraji zvedne

Budoucí pozice Českých drah v Jihomoravském kraji je do značné míry závislá na schopnosti reagovat na požadavky objednatele. Národní dopravce je nicméně připraven zhostit se všech nabídek kraje a uspět také cenou za poskytované služby. O tom, jak se na jihu Moravy plánuje regionální doprava, jak železnici ovlivňují výluky a také jak vypadá přeshraniční spolupráce, jsme diskutovali s ředitelem Regionálního obchodního centra v Brně Jiřím Systemem.

Martin Harák | Foto: autor

Loňský rok byl ve znamení velké výluky v železničním uzlu Brno. To ale byla spíše jakási „rozcvička“ proti tomu, co se očekává v příštím roce. Jak se na tuto obří akci připravujete?

Poslední dobou naše Regionální obchodní centrum, ostatně jako i Zákaznický personál a Depa kolejových vozidel, velmi zaměstnávají výluky železniční dopravy. V následujících dvou letech budou pokračovat opravy železničního uzlu Brno, které by měly pomoci udržet jeho provozuschopnost. Kolegové ze Správy železniční dopravní cesty chystají výluky, během nichž dojde k výměně dosluhujícího elektromechanického zabezpečovacího zařízení, opravě mostů přes brněnskou Hybešovu a Křídlovickou ulici a opravě části kolejiště. Letos se omezení dotkne „pouze“ cestujících od Třebíče, Moravských Bránic a Střelice, kteří budou celou druhou polovinu roku jezdit na dolní nádraží. V roce 2019 pak budou tito cestující naopak jedněmi z mála, jimž se cesta do Brna nijak nekomplikuje. Na hlavní nádraží se totiž kromě vlaků od Střelice dostanou už jen rychlíky Praha – Česká Třebová – Brno a regionální vlaky od Blanska.

Jaké se na jižní Moravě připravují projekty v oblasti železniční dopravy?

V Jihomoravském kraji připravuje manažer infrastruktury celou řadu významných investic, od kterých si slibujeme výrazné zvýšení atraktivity regionální železniční dopravy. Předně je zapotřebí zmínit skupinu tří samostatných, v mnoha ohledech však podobných staveb. Jedná se o modernizaci a elektrizaci trati Šakvice – Hustopeče u Brna, obnovu a následnou elektrizaci z Hrušovan u Brna do Židlochovic a současně výstavbu takzvané Boskovické spojky, kde se také počítá nově s elektrickými vlaky. Účelem těchto nových kolejových spojení je propojení Boskovic, Židlochovic a Hustopečeí přírodními regionálními spoji s Brnem, a to v elektrické trakci, což je výrazný posun oproti stávající motorové vozbě. Ve všech třech případech se mají revitalizovat či obnovit cílové stanice a příslušné traťové úseky. V případě trati do Židlochovic a Hustopečeí projdou podstatnou modernizací také odbočné stanice Hrušovany u Brna a Šakvice, které leží na prvním železničním koridoru. U Boskovické spojky se počítá s výstavbou odbočky z hlavní trati v blízkosti obce Lhota Rapotina. Všechny tyto stavby jsou

nyní ve fázi projektové přípravy a jejich realizaci předpokládáme v několika následujících letech. S tím budou samozřejmě spojeny poměrně náročné výluky. Protože se v Brně a jeho okolí bude stavět opravdu hodně, je poměrně velkým oříškem všechny stavby zkoordinovat tak, aby nedošlo k „destrukci“ běžného provozu. Další dopravně i investičně velmi významnou akcí bude elektrizace trati Brno – Zastávka u Brna, což zahrnuje i zdvoukolejnění úseku Střelice – Tetčice – Zastávka u Brna. Stavba je projektově připravena, ale kvůli obstrukcím ze strany jednoho občanského sdružení čeká na realizaci již několik let. Nyní se snad ale již začíná blýskat na lepší časy.

V rámci jihomoravské integrace některé vlaky jezdí už ve čtvrt hodinovém intervalu. Podobný model dopravy je zaveden již jen v pražské aglomeraci. Počítá se s jeho dalším rozvojem?

Na nejvytíženějších tratích v Jihomoravském kraji je postupně vytvářen patnáctiminutový taktový interval provozu osobních vlaků. Limitování jsme především kapacitou stávajícího brněnského hlavního nádraží a úplný čtvrt hodinový interval se zatím podařilo zavést pouze z Brna do Tišnova. V průběhu roku 2017 přibyly nové vlaky na rameni Brno – Rájec-Jestřebí a od letošního jízdního řádu se podobně jezdí i na úseku z jihomoravské metropole do Hrušovan u Brna. Velmi „těsno“ je na samotném koridoru, především v úseku Skalnice nad Svitavou – Brno – Vranovice, kde se potkávají vlaky regionální, expresní a rychlíky s nákladními. A to za situace, kdy na problematický uzel Brno navazují „úzká hrdla“ v podobě dlouhých traťových úseků Brno-Židenice – Adamov a Modřice – Hrušovany u Brna. Některé stanice, jako například Adamov či Rájec-Jestřebí, navíc nemají ostrovní nástupiště, a je tedy třeba respektovat takzvané peronní intervaly. Grafikon je proto napjatý a nemá cenu zastírat, že k přenosu zpoždění mezi vlaky dochází poměrně často. Dodatečné dálkové spoje jednoho z privátních dopravců se SŽDC sice podařilo uskutečnit, v některých případech ale na úkor kvality tras regionálních vlaků.

V Jihomoravském kraji připravuje manažer infrastruktury celou řadu významných investic, od kterých si slibujeme výrazné zvýšení atraktivity regionální železniční dopravy.



JIŘÍ SYSEL

Po studiu SPŠD v Břeclavi v oboru Železniční doprava a přeprava začal v roce 1995 pracovat jako vedoucí posunu ve stanici Vlkov. Po absolvování kursu od roku 1996 vykonával funkci výpravčího v řadě stanic na Novoměstsku a Žďársku. Roku 2004 se stal dozorcím ve Žďáře nad Sázavou a o čtyři roky později tamtéž přednostou osobní stanice. V roce 2012 přešel na post manažera KCOD Jihlava a od roku 2014 pracuje jako ředitel ROC Brno. O dva roky později absolvoval Mendelovu univerzitu v Brně.



Když už jsme u regionálních spojů, jak si vede naše společnost v jihomoravské dopravní integraci?

Spolupráce s objednatelem dopravy, v našem případě Jihomoravským krajem a společností KORDIS JMK, která je koordinátorem jedinečného integrovaného dopravního systému, je věcná a poměrně intenzivní. Náš objednavatel patří mezi odborně velice erudované a má jasnou představu o fungování a vývoji celého integrovaného dopravního systému. Například každoroční objednávka rozsahu dopravy se uskutečňuje prostřednictvím předání rámcových jízdních řádů. Objednatel se také detailně vyjadřuje k plánovaným výlukovým opatřením nebo požaduje denní přehledy plnění jízdního řádu na úrovni jednotlivých vlaků. Momentálně také spolupracujeme na řešení implementace elektronického odbavování cestujících. To předpokládá využití bankovních karet nejen jako platebního prostředku, ale také jako identifikátoru zákazníka.

Blížkost rakouských a slovenských hranic nahrává přeshraniční spolupráci. Kde všude se etabloují spoje Českých drah?

U přeshraničních regionálních vlaků nastal od nového jízdního řádu zajímavý nárůst v úseku Znojmo – Retz. Tam na základě zájmu objednatelů jezdí vedle běžně provozovaných rakouských souprav navíc dva páry vlaků vedené poněkud netypicky motorovým vozem RegioNova Českých drah. Díky přípojkům v Retzu se tím rozšířila nabídka spojení s Vídní. Ostatní směry, tedy z Břeclavi na Hohenau a Kúty, respektive z Veselí nad Moravou na Vrbovce, spíše stagnují. Jihomoravský kraj i slovenský objednatel mají zájem na zlepšení přeshraničního spojení a hovořilo se například o možnosti přímé vozby Bratislava – Břeclav výhradně slovenskými soupravami a v relaci Hodonín – Veselí nad Moravou – Myjava naopak soupravami Českých drah. Ukazuje se ale, že s ohledem na připravovanou soutěž na dopravce v našem kraji je zabezpečení kvalitní regionální přeshraniční dopravy obtížně řešitelný problém. Interoperabilita zatím bohužel plně nepronikla do právního prostředí, jež upravuje objednávku a financování mezistátní regionální železniční dopravy v prostředí liberalizovaného železničního trhu.

Jak se připravuje národní dopravce na situaci, která nastane vypsáním nabídkového řízení na poskytování veřejných služeb na železnici v Jihomoravském kraji?

Vzhledem k tomu, že Jihomoravský kraj nabídkové řízení zveřejnil již těsně před vánočními svátky, tak nyní společně s odbornými útvary generálního ředitelství ČD intenzivně připravujeme podklady ke zpracování nabídky. Zadávací dokumentace zahrnuje regionální železniční dopravu na území celého kraje, přičemž nabídky budou hodnoceny podle nákladů na místokilometr na rozdíl od současné praxe, kdy základním ukazatelem je vlakový kilometr. Dalšími zásadními kritérii jsou kvalitativní ukazatele, jako například nízkopodlažnost, klimatizace a bezplatná síť wi-fi v železničních vozidlech. ○



Tvůrci muzejní expozice: zleva Pavel Machač, Alena Heinrichová a Martin Bok

Železnici i oscarový film připomíná nové muzeum

V Loděnici vzniklo nové železniční muzeum. Připomíná historii trati z Berouna do Rudné u Prahy, život železničářů a oscarový film *Ostře sledované vlaky*. Stalo se zároveň oblíbeným místem setkání drážních zaměstnanců. Na vzniku se podílely i České dráhy. Co je zde k vidění?

Josef Holec | Foto: autor

Do mapy železničních muzeí přibyl další zajímavý bod. Před koncem loňského roku své brány otevřelo Museum trati a *Ostře sledované vlaky* v Loděnici na Berounsku. Oscarový snímek Jiřího Menzela se totiž natáčel právě tady. Nenajdete tu staré filmové rekvizity, ale informační tabule, minikino a řadu železničních artefaktů. O vznik se postarala trojice místních patriotů.

KDE:

Stanice Loděnice

KDY: V sezóně od dubna do doby, než opadne zájem, vždy o víkendech, o prázdninách denně, dále kdykoliv po dohodě s Alenou Heinrichovou na telefonním čísle 737 177 100

Muzeum je umístěno přímo ve stanici, v místnostech, kde dříve byla úschovna zavazadel. „Cílem je upozornit na lidi, kteří na železnici dělali, dráhu jako takovou a na film *Ostře sledované vlaky*. Kromě toho trať, v jízdních řádech označená číslovkou 173, slaví 120. výročí vzniku,“ uvedla Alena Heinrichová, kurátorka a ložnická kronikářka. „Loděnice není příliš bohatá na kulturně-historické události. Byla by škoda, kdybychom neudělali připomínku něčeho, co se tady odehrálo a co bylo a je slavné po celém světě,“ doplnil Pavel Machač z Filozofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze, jeden z tvůrců muzea. O výtvarnou podobu se postarali Eva Richterová a Tomáš Rada.

Součástí je i minikino

Na první pohled v expozici zaujmou palety na stěnách. Mají evokovat staré dřevěné sklady a pražce a koleje. Na seznamu artefaktů najdete tabulky návštěvi konce vlaku, kolejové zarážky (čuby), výstražný přejezdový kříž či kus výhybky. Příjemnou a útulnou atmosféru dotváří stupňovité minikino o čtyřech místech. Možná nejmenší svého druhu na světě. Návštěvník se dozví vše o historii nádraží, Loděnice, okolních vápenek a také o filmu. Pokud budete mít štěstí, natrefíte i na party strojevůdců a dalších drážních pracovníků. „Sednou si a debatují o odborných věcech a vzpomínají na lidi okolo dráhy. Železničáři si zaslouží vděk,“ řekla Heinrichová, sama z rodiny železničářů.



Dobový záběr z natáčení

Z nádraží vedou tři vlečky, na které navazoval stejný počet lanovek do vápencových dolů. Kromě toho zde v minulosti pobýval i spisovatel a autor postavy Josefa Švejka Jaroslav Hašek. „S Matějem Kudějem tu zakládali Stranu mírného pokroku v mezích zákona,“ připomněl Machač další významný historický milník. Hlavními zdroji informací byly dopravní kniha stanice z let 1920 až 1946 a kroniky obce a fary.

Sezónu zahájí v dubnu

Muzeum znovu otevře až v dubnu, se začátkem turistické sezóny. Místo je však možné navštívit i nyní, po domluvě. Stačí jen zavolat a dohodnout termín. Sezónu muzejníci zakončí, až opadne zájem. „Jen v posledních dvou prosincových týdnech přišlo přes 400 návštěvníků,“ podotkla Alena Heinrichová. „Do budování jsme se pustili na začátku listopadu 2017, hotovo jsme měli za šest neděl. Pomohly České dráhy, které zaplatily linoleum, i SŽDC, které se postaralo o výmalbu,“ uzavřel Martin Bok, projektový manažer. Sběrka se dále rozrůstá, kdokoli může přinést předměty související se železnici. ○

Drážní úřad informuje



Strojvedoucí stárnou

Z našich statistik vyplývá, že ke konci minulého roku jsme evidovali celkem 9 199 strojvedoucích s oprávněním jezdit po celostátních a regionálních dráhách (9 158 mužů a 41 žen). Nejpočetnější skupina strojvedoucích je ve věku 56 – 60 let věku, z celkového počtu jich je 1 515. Následuje věková skupina 51 – 55 let s počtem 1 477 osob a věková skupina 61 – 65 let čítá 1 380 jedinců. „Potvrzuje se fakt, že profese strojvedoucího stárne. Není výjimkou, že evidujeme dokonce strojvedoucí, kteří dosáhli věku přes 70 let,“ konstatoval ředitel DÚ Jiří Kolář.

Zkušební dráha

Poprvé v historii našeho úřadu jsme vydali úřední povolení na zkušební trať. Ty je možné u nás provozovat od 1. dubna 2017, kdy došlo k velké novele zákona o dráhách. Není asi překvapením, že oficiálně první zkušební dráhou v ČR je Železniční zkušební okruh Cerhenice fungující pod Výzkumným Ústavem Železničním. Vydané úřední povolení je na dobu neurčitou, přičemž jasně stanovuje, za jakých podmínek je možné zkušební dráhu provozovat.

Zaměstnanecké jízdné v roce 2018

Jízdní výhody v roce 2018 doznají úpravu podmínek jejich využití, proto v běžném termínu, tedy od 1. ledna, prolongace pro rok 2018 nezačala. Platnost všech stávajících aplikací železniční průkazka na In Kartě (režijce) z roku 2017 je prodloužena až do 31. května 2018. Vzhledem k tomu, že především důchodci nemají přístup ke všem informacím on-line, shrneme to nejdůležitější i na tomto místě.

- Zásadní informací je to, že staré režijky platí až do doby provedení prolongace pro 2018 za podmínek platných v roce 2017. Tedy vše je jako v loňském roce včetně nutnosti mít v komerčních vlacích buď evidenční lístek, nebo místenku s rozdružením ČD, SŽDC, ostatní. Za stejných podmínek jako v roce 2017 platí ve vlacích ČD i jízdní výhody ZSSK a ŽSR.
- Začátek prolongačního období 2018 bude teprve vyhlášen, a to jako každoročně prolongačním rozkazem – Metodickým pokynem k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD.
- Tarifem MD dochází ke zvýšení paušálního zaměstnaneckého jízdného pro roky 2018 a 2019, které bylo stanoveno na 1 100 Kč pro aktivního zaměstnance, 1 250 Kč pro rodinného příslušníka mimo děti, 600 Kč pro děti (a studenty do 26 let) a důchodce.
- Tarifem MD je nově platnost zaměstnaneckého jízdného stanovena nikoli na kalendářní rok, ale na období platnosti příslušného jízdního řádu (tedy od prosincové změny jízdního řádu do další prosincové změny jízdního řádu).
- Tarifem MD je určena nová podmínka, že železniční průkazka neplatí v komerčních vlacích dopravce ČD a na lanové dráze ČD, a rovněž pro přepravu spoluzavazadel. V této souvislosti České dráhy zavádějí nové časové síťové příplatky k režijnímu jízdnému, a to „příplatek pro komerční vlaky a lanovku“ a „příplatek pro zavazadla“.



- Příplatek pro komerční vlaky a lanovku platný pro dobu prolongačního období 2018 činí 690 Kč (pro aktivní zaměstnance a rodinné příslušníky včetně dětí 15+), resp. 350 Kč (pro důchodce a děti do 15 let).
- Příplatek pro zavazadla činí 490 Kč pro rok 2018, tento však mohou využít pouze aktivní zaměstnanci, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není. Úhradou příplatku nebude nijak dotčena povinnost zaplatit jednorázové úschovné v UBP dle tarifu TR 10 ve výši 20 Kč.

- Po provedení nové prolongace 2018 držitelem evidenční lístky ani místenky s rozdružením nebudou již v komerčních vlacích ČD potřeba – nárok jízdních výhod držitel bude prokazovat zakoupeným časovým síťovým příplatkem, který bude nahrazen na In Kartě spolu s paušálním zaměstnaneckým jízdným. Pokud tento příplatek v komerčním vlaku mít nebude, zaplatí jízdné dle tarifu TR 10, na které prokáže nárok, nebo jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku za 125 Kč (5 €).
- Cestující s jízdními výhodami, který nebude mít uhrazen časový síťový příplatek nebo jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku, zaplatí při jízdě na lanovce jízdné s místenkou dle tarifu TR 14. Cestující s jízdními výhodami a zakoupeným příplatkem pro komerční vlaky a lanovku jízdné neplatí, vyzvedne si u pokladny nebo průvodčího lanové dráhy pouze místenku za 0 Kč.
- V průběhu roku 2018 předpokládáme nové využití evidenčních lístků (nyní se vydávají držitelům jízdních výhod při použití komerčních vlaků dopravce ČD). Ode dne vyhlášení bude nutno nově mít evidenční lístky k přepravě v určených vlacích, jejichž další provoz bude předmětem oznámených nabídkových řízení (soutěží na dopravce) jednotlivými objednateli. Toto opatření bude vyhlášeno Odborem personálním GR ČD včetně způsobu výdeje a použití evidenčních lístků. ○ (red)

Celé znění najdete na intranetu Českých drah na adrese <https://seznam.cd.cz>.

Jednání managementu s vybranými zaměstnanci: ČD se umí trhu přizpůsobit

České dráhy jsou a budou železničním dopravcem první volby, jehož zákazníci jsou všichni občané ČR a je národním dopravcem, který poskytuje nejširší nabídku celoplošných služeb ve vlaku i mimo něj. To byly základní teze jednání, na němž představenstvo ČD v Praze debatovalo s řediteli a dalšími vedoucími pracovníky společnosti z celé republiky. Na řadu přišla i ekonomika firmy, zkušenosti z jednotlivých krajů a dálkové trhy.

„Chtěli jsme si říci, co nás čeká po roce 2019, jak jsme na to připraveni, jakou máme vizi,“ upřesnil generální ředitel a předseda představenstva ČD Pavel Krtek. „Společnost měníme, adaptujeme ji na volnější trh, který začne panovat právě za dva roky,“ doplnil. Jisté tedy je, že ČD sice zůstanou dominantním dopravcem, ale ne vždy bude získávat zakázky přímo. „I České dráhy budou muset jít do soutěží na dálkovou i regionální dopravu,“ konstatoval.

Čtvrtý železniční balíček je tématem i na nejvyšší státní úrovni. Čím blíže se liberalizace trhu blíží,

tím více o něm hovoří i nejen v Praze, ale i v Bruselu. „Výhodou nařízení je, že přesně určuje pravidla, jak se má trh otevírat. Soutěžená cena bude obsahovat variabilní náklady, fixní náklady a nepřímé fixní náklady. Respektovat musíme i sociální smír. Nelze soutěžit linky na principu low cost a nelze soutěžit jen lukrativní tratě, ale celé soubory,“ vyjmenoval Krtek základní principy unijního nařízení.

Zákazník hraje prim

Bez středního managementu by však národní dopravce zmíněných cílů a principů určených želez-



ničním balíčkem nemohl dosáhnout. „Nedokázal by to bez synergií mezi jednotlivými odbory a vůbec dalšími organizačními jednotkami. Diskuze s klíčovými lidmi a zpětná vazba od nich jsou důležité,“ řekl Pavel Krtek.

Obecným pozitivem je fakt, že osobní doprava má budoucnost a stále roste. Vlaky dokážou přetáhnout cestující z aut i letadel. „Zvyšujeme kvalitu cestování i čistotu a je to znát. Jen loni jsme přepravili na 175 milionů cestujících,“ vyzdvihl Pavel Krtek.

ČD poskytují komplexní portfolio služeb včetně denních i nočních spojů, víkendových vlaků anebo různých speciálů. „Jsme flexibilní a moderní firmou a podle toho pracujeme. Nejsme dinosaurem zamrzlým v 80. letech. Jsme firma využívající moderní technologie. Stále však zůstává nesmrtelná filozofie: klíčoví zákazníci jsou sice objednatelé, tedy stát a kraje, ovšem finálním zákazníkem bude vždy cestující,“ upozornil předseda představenstva ČD. (hol)

Rizikové přejezdy v kraji hlídají kamery

Pod dohledem kamerového systému je v současnosti už pět železničních přejezdů na koridorových tratích v Moravskoslezském kraji, kde vlaky jezdí rychlostí až 160 km/h. Nejnověji byl systém zprovozněn na silně frekventovaném přejezdu ve Vendryni nedaleko Třince. Důvodem, proč SŽDC nainstalovala kamery právě na vybraných místech, je skutečnost, že právě tam řidiči často nerespektovali výstražná znamení, a ohrožovali tak bezpečnost železničního provozu. Významnou finanční podporu na výstavbu zařízení poskytli také Moravskoslezský kraj.

Martin Harák | Foto: autor

Již nějakou dobu disponují „dohlížecím“ kamerovým systémem na severní Moravě a Slezsku železniční přejezdy ve Studénce a Suchdolu nad Odrou na druhém tranzitním železničním koridoru, který spojuje Břeclav s Petrovicemi u Karviné. Nedávno se k této dvojici hlídaných přejezdů přidaly ještě další dva – v Polance nad Odrou nedaleko Ostravy a Jistebníku na Novojičínsku. Právě kamery pomáhají udržovat kázeň na železničním koridoru, jímž projíždějí denně desítky regionálních a dálkových spojů národního dopravce, ale i jiných společností, nákladní vlaky nevyjímaje.

Aktuálně kamerový systém, umístěný přímo na vjezdu do zastávky Vendryně-Wędrynia na Frýdecko-místecku v třinecké aglomeraci, zvyšuje bezpečnost na tamním železničním přejezdu, přes nějž jezdí stovky automobilů a linkové autobusy. Chodí tudy rovněž řada lidí od regionálních spojů linky S2, která spojuje Mosty u Jablunkova, Třinec a Ostravu. Právě v obci Vendryně-Wędrynia je u železniční zastávky poměrně přehledný silniční úsek, který sváděl část řidičů osobních i nákladních automobilů k nerespektování výstražného zařízení na přejezdu při signalizaci před spuštěním závor. V některých případech na koleje vjížděli dokonce i po jejich spuštění.

Rozhodující jsou přestupky

Pro umístění nových kamerových systémů pracovníci Správy železniční dopravní cesty vybrali přejezdy podle intenzity silničního a železničního provozu, na kterých dochází k častému porušování pravidel silničního provozu. Především jde o nerespektování výstrahy na přejezdu řidičem vozidla, uvíznutí vozidla mezi závorami nebo jejich přeražení. Podle vyjádření manažera infrastruktury se veškerá data zazna-

CO DĚLAT PŘI KOLIZI NA ŽELEZNIČNÍM PŘEJEZDU

Pokud silniční vozidlo na železničním přejezdu uvázne, je vhodné ho okamžitě opustit a ihned volat na linku 158, případně 112. Na těchto telefonech se událost nahlásí společně s číslem železničního přejezdu, které se nachází na zadní straně výstražných křížů nebo na výstražníku, což je zadní strana skříně přejezdového světelného zabezpečovacího zařízení, kde jsou umístěna výstražná světla. Formát takového čísla je například P 3648 (vždy jde o kombinaci velkého písmene P a čtyř číslic). Jedná se o jednoznačný identifikátor konkrétního železničního přejezdu a policie, resp. železniční dispečer SŽDC přesně vědí, o který železniční přejezd se jedná, a mohou nehodě zabránit.



Nově střežený železniční přejezd ve Vendryni

menávají a na vyžádání poskytují Policii České republiky. Kamerové systémy sledují nepřetržitě dopravní situaci v prostoru přejezdů, přičemž systém monitoruje jak činnost zabezpečovacího zařízení, tak pohyb veškerých silničních vozidel, jízdních kol a chodců v celém prostoru železničního přejezdu. Kamery tak vlastně slouží jako prevence při páchání dopravních přestupků a současně přispívají k efektivnímu a rychlému vyšetření případných nehod.



Vždy dvě různé kamery

Vlastní technologii systému tvoří dvě kamery umístěné na každé straně přejezdu s podrobným monitorováním celkové situace na něm a detailním snímáním státní poznávací značky projíždějícího vozidla. U všech přejezdů byly postaveny vždy dva betonové stožáry a na každém z nich jsou umístěny dvě kamery. Obě mají odlišný způsob snímání. První snímá celkový pohled a druhá zobrazuje detaily. Součástí stavby jsou také napájecí kabely pro napájení zařízení elektrickou energií a datové kabely pro sběr dat z kamer. V samotném objektu je uložena vlastní technologie kamerového systému a elektrický zabezpečovací systém pro ochranu objektu. ○

(Zdroj: SŽDC)



Francouzské krásky se zlomeným nosem

Pro někoho může jejich přezdívka znít poněkud směšně, nebo dokonce hanlivě. Zlomený nos, ve francouzském originále Nez cassé, je každopádně označení velké rodiny elektrických a motorových lokomotiv z produkce francouzského průmyslového gigantu Alstom od konce 60. do 80. let minulého století. Svým jedinečným designem dokázaly okouzlit mnoho železničních fanoušků.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Wikipedia, SNCF, Shutterstock, Frank de Lugt

U jejího zrodu stál francouzský designér Paul Arzens. První stroje s charakteristicky tvarovaným, několikrát prolomeným čelem vyjely z výrobního pásu poprvé v roce 1964 s určením pro expresy Paříž – Brusel. Proto jim konstruktéři do vínku vložili rychlost až 240 km/h, výkon kolem 4 000 kW a schopnost provozu pod čtyřmi nejrozšířenějšími trakčními soustavami. Jejich čelo bylo inspirováno pozicí atleta. Dopředu nakloněná horní část těla s hlavou vpřed, pak zlom do linie vytvořené vysoko zvednutou nohou běžce kupředu, která se v kolenu zlomí, aby ve zbývající části až k zemi sledovala dopředu nachýlenou pozici, jako má horní část těla.

Řada 40100 SNCF a sesterská 18 SNCB byly vyrobeny jen v 16 kusech. Ovládly expresní dopravu mezi Paříží a Bruslem a během svého života stály i v čele expresů do Ostende nebo Kolína nad Rýnem. Pozdější lokomotivy Nez cassé s poněkud upraveným, nicméně stále podobně prolamovaným čelem zasáhly do provozu všech typů vlaků po celé Francii. Byly také úspěšně exportované. V různých provedeních jich bylo jen pro SNCF vyrobeno téměř 700 kusů.

Začalo to dieselem

První lokomotivy se „zlomeným nosem“ kupodivu nebyly elektrické, ale šlo o sérii 92 diesel-elektrických obrů řady CC 72000. Ty SNCF objednaly v roce 1965 jako náhradu za parní lokomotivy na neelektrifikovaných tratích. Dosaďadní motorové lokomotivy totiž nebyly dost výkonné, aby adekvátně nahradily parní stroje v čele až 850 tun těžkých expresů nebo 1 500 tun vážících nákladních vlaků.

Alstom navrhl šestinápravovou 20 metrů dlouhou a 114 tun těžkou lokomotivu s dieselem motorem SACM AGO V16 ESHR o výkonu 2 650 kW, elektrickým přenosem výkonu a se dvěma trakčními motory TAO 656 B1 o celkovém výkonu 2 250 kW. Použit byl ve Francii rozšířený pohon monomotor, kdy je v podvozku umístěn jen jeden velký výkonný motor a jednotlivé nápravy se pohánjí převody.

Rychlost byla u prvních 19 strojů v režimu osobní dopravy 140 km/h, u zbývajících 160 km/h, a v režimu pro nákladní dopravu 85 km/h. Možnost změny převodu pro rychlý osobní a pomalý nákladní provoz je další charakteristický prvek francouzských lokomotiv.

Nasazeny byly v expresní a těžké nákladní dopravě na neelektrifikovaných tratích v různých místech Francie. Vrcholnou éru představovala doprava vlaků TEE L'Arbalette Paříž – Curych v letech 1969 až 1979 mezi Paříží a Basilejí a TEE Jules Verne Paříž – Nantes v letech 1980 až 1983. Trať z Paříže do Basileje (525 km) projely za 4 h a 28 minut průměrnou rychlostí až 117 km/h a spoj Paříž – Nantes (395 km) dopravily do cíle za 3 h a 17 minut s cestovní rychlostí 120 km/h. Zvláštní využití našla trojice strojů v letech 1999 až 2004, která dostala spřáhla Scharfenberg používaná rychlovlaků TGV. Dopravovaly vlaky TGV Altantik po neelektrifikované trati do Les Sables d'Orlonne (TGV Vendée).

Přílišný hluk, spotřeba i emise

Kvůli ubývajícím výkonům, vysoké spotřebě, hluku (až 93 dB) a značné produkci emisí byly lokomotivy CC 72000 od roku 2003 vyřazovány z provozu. Zároveň byla šesticí prodána do Maroka a třicítka strojů prošla v letech 2003 a 2004 remotorizací. Dostaly nové motory Pielstick a sloužily až do loňského roku. Jejich hlavní výkony se soustředily na poslední neelektrifi-



Slovincům připomínalo čelo lokomotiv více než Zlomený nos vnyady slavné francouzské herečky Brigitte Bardot a vysloužily si tak přezdívku Brižita.



Některé lokomotivy řady 72000 obdržely při reformě železnice předčíslí 50 označující osobní dopravu a nový modro-šedý nátěr. 5072 v čele regionálního expresu TER v Avignonu.

kovanou magistrálu Linie 4 z Paříže přes Troyes, Chaumont, Cumont-Chalindrey, tam byly deponované, po Belfort a Mulhouse. Z posledních výkonů je během roku 2017 vytlačily moderní dvouzdrojové jednotky Coradia Liner v provedení InterCity.

Řada CC 72000 se stala také úspěšným exportním artiklem. Alstom jich v letech 1968 až 1970 exportoval 14 do Maroka. Měly maximální rychlost 135 km/h pro osobní dopravu a 85 km/h při nastavení převodu pro nákladní vlaky. Označeny byly DF 101 až 114. Byly určeny pro těžkou nákladní službu při dopravě fosfátu na trati Safi – Benguerir. V 80. letech se uplatnily i ve vozbě

expresů Tanger – Sidi Kacem nebo v osobní a nákladní dopravě na trati Nador – Fes.

Dalším exportním úspěchem byla dodávka 13 lokomotiv pro portugalské železnice CP v roce 1981 pod označením 1901 až 1913. Původně měly tahat těžké nákladní vlaky s ropnými produkty, ale nakonec našly uplatnění i jinde, třeba u uhelných vlaků, a dokonce v osobní dopravě.

Jednalo se o širokorozchodné stroje (1 668 mm) s odlišnou konstrukcí podvozku se šesticí trakčních motorů, který každý pohání jednu nápravu, tedy uspořádání Co'Co'. Výkon lokomotivy byl nastaven na 1 623 kW, tažná síla na 396 kN a rychlost jen na 100 km/h. Dal-



ÚSPĚŠNÝ DESIGNÉR

Paul Arzens (1903 – 1990) byl přední francouzský designér a malíř. Patřil mezi nejvýraznější osobnosti průmyslového designu 20. století. Od roku 1957 se věnoval designu železničních vozidel francouzských železnic. Stál u jednotné tváře poválečných elektrických lokomotiv přezdívaných Tanečnice (viz Železničář 17/2017), nejvíce ho ale proslavil design označený jako Nez cassé – Zlomený nos, který vtiskl francouzským lokomotivám zcela jedinečnou tvář. Pracoval pro pařížský dopravní podnik RATP nebo pro automobilový průmysl. Věnoval se klasickému malířství a sochařství.



Praměti všech lokomotiv Nez cassé byla řada CC 40110 na výstavě ve Versailles v roce 2009.



Marocká lokomotiva DF 118 patří mezi původní CC 7200 SNCF. Na snímku v zeleno-šedém nátěru SNCF FRET mezi Hassi Berkane a Oulad Rahou.

ších vizuálně stejných 17 lokomotiv vyrobila v licenci přímo v Portugalsku společnost Sorefame. Na rozdíl od francouzských originálů u nich byla zvýšena rychlost na 120 km/h a označeny byly jako série 1930.

V čele expresů i vlaků TEE

Nejslavnější z lokomotiv Nez cassé nesly řadové označení CC 6500. V době prvního nasazení do provozu v roce 1969 to byly nejvýkonnější stroje Francie s výkonem až 5 900 kW. S rychlostí až 220 km/h byly určeny pro vozbu nejtěžších expresů včetně vlaků TEE, jako byly Mistral, Capitole nebo Aquitaine.

CC 6500 se vyráběly v letech 1969 až 1975 ve třech sériích v počtu 74 kusů. Ovládly dopravu na jih od Paříže s napětím 1,5 kV. Doplnila je ještě čtveřice lokomotiv CC 21000 shodného řešení, ovšem provedených jako dvousystémové pro 1,5 kV/25 kV 50 Hz. V 90. letech byly rekonstruovány na jednosystémové. Tyto stroje a vlaky jimi vedené okouzly nejen železničního fanouška a odborníka včetně Jaroslava Kocourka, který pořídil mnoho jedinečných fotografií francouzských krás. V současnosti jsou už přibližně jedno desetiletí mimo provoz, když je vytlačily modernější lokomotivy, jednotky a rychlovlaky.

Tím ale lokomotivy Nez cassé z francouzských železnic nezmizely. Početnější zastoupení těchto strojů představuje 3. generace lokomotiv Alstom, u SNCF označená řadami BB 7200, BB 15000 a BB 22200. Vyjely z výrobních závodů v letech 1971 až 1986 a dohromady představují více než 500 strojů různých provedení a vybavení, například vlakovými zabezpečovači nebo systémy dálkového řízení pro vratné soupravy. To jim umožňuje zajistit různé výkony po celé Francii. Tato generace přináší řadu novinek, využití elektronických prvků, tyristorů, automatickou regulaci rychlosti, ale zachovává tradiční francouzskou konstrukci včetně pohonu monomoteur.

První se vyráběly střídavé BB 15000 v počtu 65 kusů. Určeny byly pro dopravu různých vlaků severně od Paříže, kde SNCF elektrifikovaly od 60. let tratě střídavou soustavou 25 kV 50 Hz. Uplatnily se v čele souprav GrandComfort vlaků TEE, například Goethe, Stanislas nebo Iris, později ve službě u spojů EuroCity/InterCity například na tratích Paříž – Štrasburk, Paříž – Lucemburk, Lucemburk – Basilej (12 lokomotiv vybaveno lucemburským zabezpečovačem Memor II), Paříž – Cherbourg, Paříž – Le Havre nebo Paříž – Amiens a v regionální dopravě. Několik lokomotiv sloužilo v 80. a 90. letech pro výzkum a testování například asynchronních motorů. Od ostatních řad BB 15000 se snadno poznají díky jedinému sběrači.

Konstruovány byly pro rychlost 180 km/h, ale v provozu se uplatnily jen do 160 km/h.

Následovalo je 240 stejnosměrných BB 7200. Jejich působištem se stala celá jižní Francie a všechny druhy vlaků od expresů, přes regionální spoje až po nákladní dopravu. Proto bylo několik lokomotiv upraveno pro expresní službu rychlostí 200 km/h, zatímco přibližně stovka jich byla vyrobena s převodem pro rychlost jen 100 km/h, ale s větší tažnou silou. Dalších 14 lokomotiv bylo upraveno pro provoz na příměstských linkách Transilien s vratnými soupravami a přeznačeno na BB 7600.

Nátěry podle zařízení

Nasazení BB 7200 a vůbec všech Nez cassé v různých segmentech dopravy a jejich přidělení při francouzské železniční reformě do jednotlivých divizí se projevilo v různých nátěrech. Vedle tmavě červeného nátěru Grand Comfort to byla například světle šedá s oranžovými blesky označovaná jako beton, tmavě šedá kombinace s modrými pruhy, šedo-modrý nátěr Voyage (osobní doprava) nebo zelenošedý Fret (nákladní doprava) až třeba po tmavě modré nátěry Transilien (příměstská doprava) nebo žlutou patřící infrastruktuře.

Poslední z této generace bylo 205 dvousystémových BB 22200 (1,5 kV/25 kV 50 Hz), které pokrývají celou Francii. Využívány jsou podobně jako jejich stejnosměrné a střídavé sestry ve všech druzích dopravy od expresů přes osobáky po nákladní vlaky nebo výkony pro infrastrukturu.

Mezi neobvyklé výkony této řady patřilo více než roční angažmá několika lokomotiv v nákladní dopravě Eurotunelu do Velké Británie kvůli pozdní dodávce speciálních strojů CC 92000. Kvůli tomu obdržely bezpečnostní nátěr se žlutými prvky a vysloužily si přezdívku Submachine v odkazu na písničku Beatles Yellow Submarine (Žlutá ponorka). Osmička rychlých strojů (200 km/h) zase dopravovala vlaky

Paříž – Nantes a Paříž – Bordeaux. Později byla vybavena zabezpečovačem pro vysokorychlostní tratě TVM a zajišťovala provoz regionálních vlaků s využitím úseků vysokorychlostních tratí. Dopravovaly i lehké rychlé nákladní expresy (do 300 tun) mezi Paříží a jihovýchodem země. V současnosti slouží pro měřicí jízdy a kontrolu vysokorychlostních tratí.

Úspěšný export do zahraničí

Stejně jako se podařilo Alstomu exportovat motorové lokomotivy se „zlomeným nosem“, tak ještě úspěšněji exportoval elektrické stroje. Obě provedení jezdila vedle Francie také v Maroku a v Portugalsku. V letech 1970 a 1971 bylo do Maroka dodáno sedm lokomotiv označených řadou E 900, které vycházely z úspěšné řady CC 6500 pro francouzské dráhy. Určené byly pro trakci 3 kV a měly snížený výkon a rychlost na 2 750 kW a 125 km/h. Uplatnily se v dopravě osobních a nákladních vlaků na tratích Casablanca – Fés a Casablanca – Marrakech. Jejich životnost ale nebyla dlouhá. Skončila přibližně v polovině 90. let, kdy je postupně nahradily lokomotivy z Japonska a také dalších 18 strojů Nez cassé od Alstomu, ovšem již modernější a výkonnější konstrukce. Nová řada s uspořádáním náprav B'B' dodaná v letech 1992 a 1993 dostala označení E 1300. Může dosáhnout rychlost až 160 km/h a její výkon je 4040 kW. O šest let později je doplnilo 9 těžších a silnějších lokomotiv pro nákladní vlaky řady E 1350 shodné konstrukce, ale se zvýšeným výkonem na 4 400 kW.

Také Portugalsko nakoupilo u Alstomu v letech 1974 a 1975 elektrické lokomotivy Nez cassé

byla řada 2600 postupně stažena z provozu a nahrazena modernějšími vozidly.

Velkou objednávkou obdržel Alstom na tyto stroje v 70. letech od Jugoslávie. Na území dnešního Slovinska byla v době italského vlivu vybudována síť s napětím 3 kV. Většina původně italských strojů byla v 70. letech už přestárá a potřebovala nahradit. Alstom vyrobil 39 lokomotiv, v provozu se jich ale běžně využívalo jen 38, protože stroj 363-002 byl už v říjnu 1976 při nehodě těžce poškozen a zrušen.



Dnes slovinské lokomotivy Nez cassé obdržely označení 363 a místní přezdívku „Brižita“ podle slavné herečky Brigitte Bardot. Vyráběly se v letech 1975 až 1977. Také jejich konstrukce vycházela z řady CC 6500, jen parametry byly přizpůsobeny místním potřebám. Vedle trakce to byla například nižší rychlost 125 km/h v osobním a 75 km/h v nákladním režimu nebo výkon jen 2 970 kW.

V Nizozemí nejvýkonnější řadou

Největší počet lokomotiv byl exportován do Nizozemí. To v 70. letech řešilo obnovu lokomotivního parku, a proto vyzkoušelo lokomotivy různých výrobců včetně francouzské BB 7200.

Její koncepce nakonec zvítězila a nizozemské dráhy NS na konci 70. let objednaly 58 lokomotiv řady 1600 a přibližně o deset let později ještě dalších 81 strojů vylepšené řady 1700.

Lokomotivní řada 1600 se stala v době svého dodání v letech 1981 až 1983 díky moderní řídicí elektronice a silným motorům nejvýkonnější řadou na nizozemských železnicích a našla uplatnění jak v osobní, tak v nákladní dopravě. Její výkon byl 4 540 kW a maximální rychlost 180 km/h, v běžném provozu se ale využívala jen do rychlosti 140 km/h, přestože byla testována dokonce na dvoustovku. Při reformě NS v roce 1999 byly lokomotivy rozděleny mezi osobního a nákladního dopravce, přitom stroje pro osobní vlaky byly při zachování inventárních čísel přeznačeny na řadu 1800. Nákladní zase přešly ke společnosti Railion, později DB Schenker Rail. Kvůli další modernizaci nizozemských drah a nadbytku strojů byla značná část těchto mladých lokomotiv už vyřazena z provozu, a dokonce sešrotována nebo prodána soukromým dopravcům. Proto je spatřit v nátrech různých dopravců: HUSA, Rotterdam Rail Feeding a dalších. Stroji 1856 se pak vrátila původní řada 1656 a byl předán do muzea.

Alstom uspěl také v Asii, když Nez cassé vyvezl do jižní Koreje. Stroje Korail obdržely řadu 8000. Vznikly ve spolupráci s několika dalšími partnery. Zachovaly si původní tvar skříně, ale pojezd mají zcela netradiční o třech dvounápravových podvozcích se šesticí trakčních motorů Bo'Bo'Bo'. Tento méně rozšířený pojezd byl zvolen kvůli plánovanému provozu v čele těžkých nákladních vlaků na tratích s malými poloměry oblouků a velkými sklony.



Národní železniční muzeum ve francouzských Múzách představuje nejdůležitější stroje z historie francouzské železnice. Patří mezi ně i řady CC 44100 a CC 6500, které se nesmazatelně zapsaly do vozby vlaků TEE. V muzeu stojí vedle sebe.

se, které označilo řadou 2600. I těchto 12 strojů vycházelo z francouzské produkce, jen výkon byl snížen na 2 870 kW a rozchod upraven na portugalských 1 668 mm. Lokomotivy byly vyrobeny pro soustavu 25 kV 50 Hz. Jak je u francouzské konstrukce obvyklé, mohly být provozovány po změně převodu v rychlém osobním režimu (rychlost 160 km/h, tažná síla 205 kN) nebo v pomalém nákladním režimu (rychlost 100 km/h, tažná síla 245 kN). V provozu se uplatnily jak v čele vlaků InterCity, tak v nákladní dopravě. V roce 1987 byly doplněny ještě devítikusovou sérií 2621 až 2629 s obdobnými parametry vyrobenou v licenci Alstomu přímo v Portugalsku. Po roce 2010



Nez cassé ve výrazné žluté barvě typické pro NS (Nizozemské železnice)

Tomu odpovídá i výkon 3 900 kW a rychlost 85 km/h. Značná byla i hmotnost 132 tun. Celkem 90 strojů v letech 1972 až 1980 dodal Alstom a další čtyři později vyrobil domácí Daewoo. Od roku 2012 jsou vytlačovány modernějšími lokomotivami a v současnosti už by měly být zcela vyřazeny.

Přestože se nejslavnější lokomotivní řady CC 72 000 a CC 6500 již v provozu neobjevují a spatřit je lze pouze v muzeích, nesmazatelně se zapsaly do historie železniční dopravy. Nez cassé ředstavuje jeden z nejosobitějších designů hnacích vozidel charakteristický hlavně pro francouzské železnice a francouzský železniční průmysl. ○

V Německu už jezdí moderní vlaky ICE 4

Od prosince 2017 jezdí na německých kolejích nové vysokorychlostní jednotky ICE čtvrté generace. Proti předchozím verzím přináší řadu novinek, jako je například zrušení oddílů či přidání osmi míst pro přepravu jízdních kol. První vlaky již vozí cestující na dvou vytižených linkách napříč Německem a dalších devět jednotek doplní vozový park německých drah DB letos v létě. Na jejich konstrukci se podílel i český engineering divize Siemens Mobility.



Martin Harák, Martin Hájek | Foto: Siemens, DB AG

Německé dráhy DB AG provozují od prosince loňského roku pět nových elektrických jednotek typu ICE 4 na linkách z Hamburku do Mnichova a také do Stuttgartu. Společnost Siemens dodá do roku 2023 celkem 119 jednotek, z nichž rovná stovka bude složena z dvanácti vozů a zbylých devatenáct vlaků bude kratších, v sedmivozové modifikaci. DB mají díky nové vysokorychlostní posile ambiciózní cíle. Podle schválené strategie se jedná o rozšíření dálkových spojů do roku 2030 o pětadvacet procent, a navíc by mělo ročně přibýt až padesát milionů cestujících. Vlaky ICE 4 se u našich německých sousedů mají stát vlajkovou lodí dálkových spojů.

Posila pro dálkovou dopravu

Podle předsedkyně představenstva společnosti DB Fernverkehr AG Birgit Bohle, vlaky ICE 4 jsou pro německé dráhy novou posilou pro dálkové trasy a zároveň vytvářejí nový standard pro cestující. „Velký ušlechtilý prostor pro zavazadla, elegantní restaurace a inovativní koncept osvětlení zajišťují vysoký komfort. Je to také první vlak typu ICE, kde mohou cestující převážet kola,“ dodává Bohle. Při srovnání s původními rychlovlaky ICE 1 nabízí nové jednotky ICE 4 při stejném počtu vozů více míst k sezení. Ve dvanáctivozové jednotce ICE 4 to je celkem 830 míst, z toho 205 má k dispozici první vozová třída. Polohovatelná sedadla jsou nejen v první, ale i ve druhé třídě a nedochází přitom k žádným omezením ve velikosti prostoru pro

nohy. Délka „dlouhé“ jednotky činí 346 metrů, což je dokonce o dvanáct metrů méně než u vlaků první generace typu ICE 1. Maximální konstrukční rychlost nových „čtyřek“ je 250 km/h, což je k jejich výhledovému nasazení zcela postačující. Novinkou je i osm míst pro přepravu jízdních kol v koncovém voze.

Samozřejmostí je přístup k internetu přes Wi-Fi a zabudování zesilovačů pro příjem mobilního signálu během jízdy. Systém umožňuje spojení přes nejrychlejší datovou síť (LTE, 3G). Ve vlaku je rovněž dostatek odkládacích míst na zavazadla, ať už přímo nad sedadly, nebo v boxech zabudovaných v interiéru. Nechybějí ani místa pro invalidy a plošina umožňující nástup a výstup imobilních cestujících. Nový vlak bude oproti původním vlakům ICE 1 energeticky úspornější. V přepočtu na jedno sedadlo až o dvaadvacet procent. Jedním z důvodů je nižší hmotnost soupravy, která činí 670 tun, což je takřka o sto tun méně než u původních vlaků ICE 1. Úplnou novinkou je kompletní zrušení oddílového uspořádání, a tak všechny vozy, s výjimkou čtyř rodinných oddílů s prostorem pro kočárky, budou výhradně velkoprostorové.

V každém voze bude možné na šesti displejích sledovat aktuální informace o jízdě vlaku a moderně bude působit také restaurace, která nabídne dvaadvacet míst k sezení.

Tlumené i denní osvětlení

Inovativní osvětlení se mění podle denní doby a vytváří příjemnou atmosféru uvnitř vozidla. Časně z rána systém dokáže nastavit tlumené světlo, při východu slunce se přepíná do teplých a stimulujících tónů, než se rozsvítí normální denní osvětlení. Večer pak osvětlení simuluje západ slunce. Klimatizace umožňuje regulovat teplotu uvnitř vozidla i při venkovních teplotách od minus 25 do plus 45 stupňů Celsia. Nová sedadla mají vylepšené opěrky hlavy a při nastavení se už nenaklání dozadu, ale posouvá tak, aby neomezovala cestujícího v další řadě.

Z pěti typů vozů kategorie ICE 4 je možné uspořádat 24 vlakových konfigurací, které lze přizpůsobit kapacitním požadavkům, maximální rychlosti i profilu trati. Předpokladem pro volně konfigurovatelné vlaky je soustředění všech trakčních komponentů do jednoho vozu. Proto jsou pod podlahou hnacích vozů uloženy jak motory, tak i elektrická výzbroj. Vlaky jsou sestaveny z hnacích vozů, servisního, vozů bez výzbroje a dvou koncových. Například dvanáctivozová jednotka ICE 4 je poháněna šesti hnacími vozy. Celá flotila vlaků ICE 4 je vybavena jednotným evropským vlakovým zabezpečovacím zařízením ETCS a již letos nahradí část původních vlaků ICE 1, které jezdí více než čtvrt století. ○

ICE 1 – 59 (ř. 401) ICE 2 – 44 (ř. 402) ICE 3 – 50/16/17 (ř. 403/406/407) ICE T – 59/11 (ř. 411/415)

Aktuální počet provozních jednotek ICE u společnosti DB AG



Během jara 2018 proběhne v Železničáři soutěž o tento recenzovaný model

Motorový vůz řady 840 RegioSpider ve velikosti TT

V roce 2012 firma Kuehn ohlásila výrobu motorového vozu RS1. Pro české modeláře to byla potěšující zpráva, neboť toto vozidlo jezdí i na tuzemských tratích jako řada 840, respektive 841. Německá verze stroje nese označení BR 650. Čekací lhůty u tohoto výrobce nikdy nebyly krátké, to je celkem běžný stav, ale modeláři nakonec dostali, co chtěli. České i německé verze modelu jsou v současné době v nabídce ve dvou provedeních. U tuzemského motoráku se jedná o čísla 840 010-3 a 840 006-1 ČD. Recenze pojednává o prvně jmenovaném.

Michal Bednář | Foto: autor

Kdo už doma nějaký model od Kuehna má, nebude balením nijak překvapen. Plastový box s blistrem a igelitovou vložkou je dostatečnou, líbivou a navíc skladnou ochranou modelu. Jediná drobná chyba je na papírovém vnitřku krabičky, na němž jsou jakési univerzální informace o starších modelech, které již úplně nekorespondují se současností. Zmínka o pohonu všech dvojkolí a o rozhraní dle NEM 651 konkrétně k tomuto modelu opravdu nesedí. Na funkci to naštěstí nemá vliv. Příložený jsou doplňky v podobě kompletních šroubovek (tedy nikoli jen háky), otevřených čel a spřáhel. Vůz je tak připraven i pro případný provoz ve dvojitě trakci. Velmi stručný návod se nachází na dně krabičky.

Model je proveden velice věrně, na první pohled je jasné, že tvarově a proporčně odpovídá své předloze. Výrobce nezapomněl na stěrače, pískování, sklopená zrcátka nebo směrové tabule s nápisem TANVALD. Z výroby jsou osaze-



ny brzdové hadice a samotné háky šroubovky, které lze nahradit šroubovkami kompletními, ovšem pouze v případě provozu samostatného vozu. Pozornost byla věnována též spodním partiím na rámu vozu. I ty jsou dostatečně po-

drobně vyvedeny, stejně tak masky podvozků. Povrchová úprava modelu je dobrá, ovšem nikoli dokonalá. Lze najít místa, kde je mírně podfouknutá barva nebo neostrý přechod, případně se barvy překrývají a tvoří vystouplé místo, což je případ přechodu světla modré a tmavě modrého pruhu pod okny. Nerovnost přechodu je patrná na přechodu mezi čelním dílem a bočnicí na pravé straně u nehnaného podvozku. Jsou to drobnosti většinou viditelné až při pozornější prohlídce z krátké vzdálenosti, ale jsou zbytečné. Jde-li jedna bočnice potisknout rovně, musí to jít i u té druhé. Oproti tomu popisky, loga a piktogramy jsou velmi zdařilé, ostré a čitelné. Okna jsou kouřová, jejich usazení je přesné. Interiér je vybaven modrými sedačkami, mezi nimiž je ukryt motor. Jeho uložení je zvenku viditelné, ovšem u vozu tohoto druhu asi ani jiné technické řešení použít nelze.

Skříň drží na osmi zámčích, lze ji sejmut po opatrném odehnutí bočnic. Lépe to jde s nějakým přípravkem, který nám zajistí, že



- vysoká věrnost předloze
- ostré a čitelné popisky



- zbytečné chyby v povrchové úpravě
- mírně roztřesená jízda

ovšem je to asi na posouzení každého jednotlivce. V analogu samozřejmě záleží na aktuálním napětí, na druhou stranu si myslím, že nemusí být projíždějícím motorákem osvětlené celé kolejiště. Za tmy na mě při rozumné rychlosti subjektivně působí intenzita osvětlení interiéru jako dostačující.

Pohon a jízdní vlastnosti

Rukama mi prošly dva modely. O jízdních vlastnostech toho prvního nemá smysl se moc vyjadřovat. Pozdní a náhlý rozjezd, při jízdě

ně 11,6 km/h. Při napětí 12 V jede přepočtenou rychlostí 237 km/h (je opravdu vysoká) s odběrem 106 mA. Nejvyšší rychlosti předlohy, tedy 120 km/h, model dosahuje při 7,4 V a odbírá 92 mA. Při přerušení napájení při 12 V dojíždí model do vzdálenosti 79 mm. Model jsem zkoušel na poloměru 286 mm.



Plechové kolejiwo nemám v ideálním stavu, takže jízda nebyla plynulá, o estetické stránce u takto dlouhého modelu nemluvě. ○



se odehnutá bočnice znovu nezaklapne při práci s tou protější. V kabinách je znázorněno stanoviště strojvedoucího s ovládacím pultem. Pro ozvučení tu nějaká příprava je, reproduktor se vejde do nástupního prostoru. Podle slov kolegy Jacka to ale není ideální a je lepší tuto činnost svěřit zkušenějšímu modeláři. Přes nárazníky model měří 211,9 mm, s tolerovatelnou odchylkou 0,6 mm odpovídá délce předlohy 25.500 mm. Osvětlení je řešeno pomocí tří teple bílých a dvou červených SMD ledek na obou čelech. Ledky pro poziční světla jsou na malé DPS v čele, pro horní reflektor na vrchní straně hlavní DPS. Světlo se přepíná v závislosti na směru jízdy. K průsvitu do sousedních světél nedochází. Bílé ledky na čelech jsou odstíněny plastovou vložkou. Na hlavní DPS je rozhraní Next18 dle NEM 662. Osvětlen je i interiér pomocí šesti ledek. Možná by se dalo namítat, že je vnitřní osvětlení mdlé,

dě hnaným podvozkem napřed v obloucích drnčení, které způsoboval buď o něco drhnutí kardan, nebo byl problém v převodovce. Při jízdě opačným směrem se závada neprojevovavla. Nehledal jsem příčinu, ke slovu přišla reklamace. Vyměněný exemplář je lepší. Zvukový projev dobrý, ovšem při pozorném pohledu je vidět, že je jízda roztřesená. Při pomalé jízdě je navíc patrné poblikávání světél interiéru, které ustává přibližně při napětí 5 V, odpovídajícímu rychlosti asi 60 km/h.

Kola mají průměr 6,4 mm, to je 768 mm v reálu, kola předlohy měří 770 mm. Pohon zajišťuje spólový motor, výkon je pomocí kardanu veden do převodovky jednoho podvozku. Hnaná jsou obě jeho dvojkolí, jedno je opatřeno bandážemi na obou kolech. Sběr proudu zajišťuje všech osm kol. Pojezd tvoří kovový rám, celý model váží 117 g. K rozjezdu dochází při napětí 2,5 V s odběrem 53 mA, rychlost odpovídá přibliž-



HODNOCENÍ

Vůz je velmi atraktivní, i mně, konzervativnímu zastánci starších epoch, se velmi líbí. V krajině na kolejišti vypadá výborně. Drobné chyby v povrchovce a ne úplně uspokojivá jízda jsou dvě věci, které musím vytknout. Chyby v nástřiku nejsou ojedinělé, dle mně dostupných referencí se objevují i na jiných kusech, a jsou zbytečné. Cena kousek pod pět tisíc nepotěší, ale ani nepřekvapí. Navíc na prodejnost nemá evidentně velký vliv, neboť modely byly v první vlně velmi rychle vyprodány.



Litomyšl městem památek a Bedřicha Smetany

Zcela po právu je toto krásné desetitisícové město, ležící na říčce Loučné, zapsáno na seznamu světového dědictví UNESCO. Proslavilo ho především hospodářské centrum a působivá památková rezervace. Do Litomyšle však také vede regionální trať, a někdy proto bývá označována za „železniční konec světa“. Pojďme se společně vypravit nejen po stopách této dráhy.

Jan Dvořák | Foto: autor, archiv ČD

Psál se 23. říjen roku 1882, když byl slavnostně zahájen provoz na železniční trati z Chocně přes Vysoké Mýto do Litomyšle. Původně měla vést dál, už se tak ale nestalo. O dva roky později zemřel zdejší nejslavnější rodák, hudební skladatel Bedřich Smetana (1824-1884). Jeho odkaz od roku 1949 udržuje Mezinárodní operní festival Smetanova Litomyšl. Postupem času se ve městě rozvinul rozmanitý průmysl a okolí kolem historického náměstí se zastavělo vilkami a bytovými domy z cihel i betonových panelů.

Ale i tak je Litomyšl obdivuhodně zachovalou klenotnicí stavebních památek celého tisíciletí svého vývoje. Vnitřní město bylo proto vyhlášeno roku 1965 za městskou památkovou rezervaci. Tady stanete na místech, kde byly odhaleny základy románských architektur. Setkáme se s význačnými stavbami od gotiky přes renesanci a baroko, rokoko, klasicismus a empír až k novorenesanci a secesi počátku 20. století. To vše, soustředěno na malé ploše, tvoří pro návštěvníka města harmonický celek. Výšině nad městem vévodí piaristický chrám a renesanční zámek z druhé poloviny 16. století, jedna z nejpozoruhodnějších památek svého druhu v Česku, prohlášená za národní kulturní památku. Pod UNESCO byl zařazen zámek, bohatě zdobený sgrafity, v roce 1999 s ochrannou zónou o rozloze 95 hektarů.

Ulička pokrytá sgrafity

Nejen zámek je však tady tvořen sgrafity, další významná sgrafita z roku 1998 se nalézají v uličce Josefa Váchala v centru města. Celá její jedna strana je pokryta touto nástěnnou technikou s motivy Krvavého románu a vytvořili je studenti zdejší restaurátorské školy. Krvavý román je nejznámější dílo Josefa Váchala, českého grafika, malíře, řezbáře a spisovatele. Rozsah a význam jeho tvorby mohly být pro veřejnost znovuobjeveny a doceněny až po listopadu 1989. Roku 1993 nakladatelství Paseka, jemuž dal jméno, otevřelo v Litomyšli muzeum J. Váchala Portmoneum, umístěné v domku Váchalova přítele Josefa Portmana (litomyšlský tiskař, který vydával Váchalova díla). Interiér domku si nechal

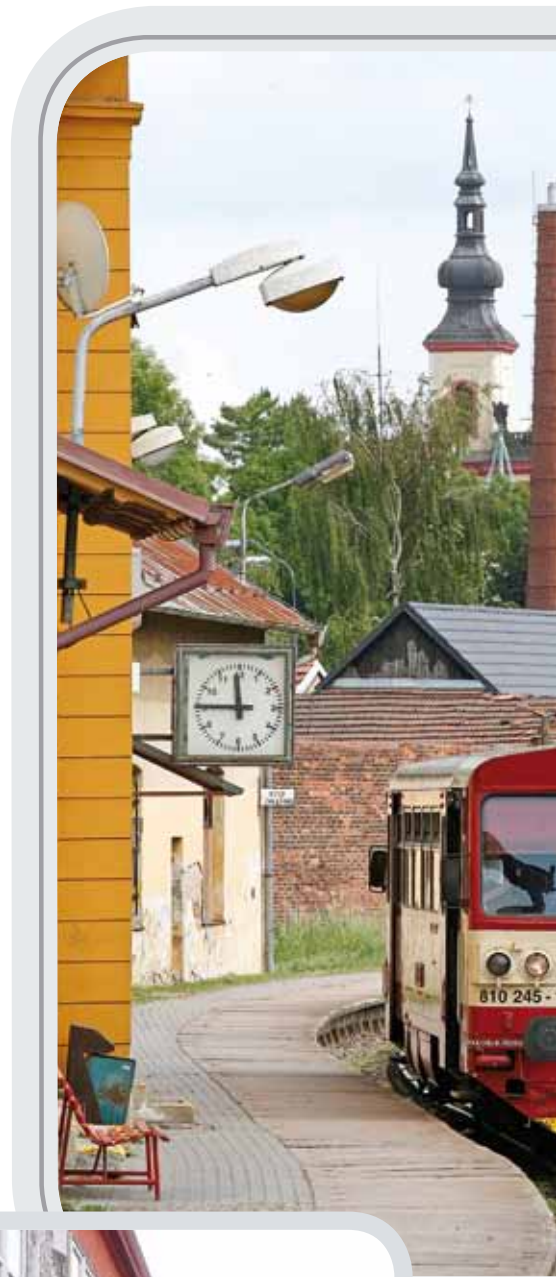
Portman ve 20. letech minulého století vyzdobit právě od něj.

Váchalova ulička ústí na hlavní (Smetanova) litomyšlské náměstí, jež nemá u nás obdoby. Ani ne tak podsíněmi – tak se v Litomyšli tradičně říká podloubím, která jsou známá z jiných měst, ale protáhlým, uprostřed mírně zalomeným ulicovým půdorysem o celkové délce asi půl kilometru. Šířka náměstí, uprostřed ne větší než u normální ulice, se k oběma koncům podstatně rozšiřuje. Svérazný tvar náměstí působí, že je nelze přehlédnout z jednoho konce na druhý. Abychom je z jednoho místa viděli celé, musíme se postavit do jeho středu v místě zalomení k radniční věži.

Rarita ukrytá ve věži

Radnice byla vystavěna roku 1418 z pískovce. V dnešní době má tato památka barokní fasádu z 18. století, kdy byla budova spojena se sousedním domem. Ve věži je vezděna jedna z českých rarit. Tou je železná délková míra, takzvaný litomyšlský loket (přibližně 59 cm), sloužící kdysi kupujícím na trzích k přeměření koupených látek.

Další místní raritou je restaurační zařízení s poetickým názvem Hospůdka Na koneč-



Sgrafita podle dřevorytů J. Váchala z Krvavého románu jsou v centru města od roku 1998.



Litomyšl



Deska na radniční věži nám říká, co je to loket.

čovat koleje, a poznamenal, pro mě velice vážným hlasem: „Tady je konec světa, dál to nejede!“ I já jsem se zadíval tím směrem a uviděl dva veliké černé nárazníky. Za nimi byla tmavá vzrostlá zahrada, jež mi připomínala peklo z pohádky o čertovi, a konec světa byl pro mne už zcela jasný, obzvláště když k nárazníkům přisupěla šibující parní lokomotiva Všudybylka, vonící olejem i uhlím a zahalená do černého kouře a bílé páry. Otec se s někým pozdravil, přerušil mé snění o pekle a už se k myšlence nevrátil. Od svého dětství jsem proto přesvědčen, že konec světa je v Litomyšli na nádraží, že na tom konci věčně hřeje sluníčko a že v něm hýří plno pestrobarevných květů, které přecházejí v tmavou, zakázanou, vzrostlou zahradu s peklím.

Litomyšl zkrátka stojí za návštěvu, a to až jste milovníci dějin, literatury, historie architektury nebo železniční fandové. I Alois Jirásek, profesor dějepisu, věhlasný český spisovatel a dramatik, si kdysi poznamenal: „Vše to, mohutné stavby na hoře někdy Olivetské, město samo, domy i jeho náměstí, hlučné a zas tiché podsině, bylo pro mne cosi nevídaného... Města v celku tak starobyle zachovalého jsem dosud nespatriil“.

Přijďte se přesvědčit motoráčkem z osmitisícové Chocně, ležící na hlavní trati, a zamyslet se třeba i nad tím, co přimělo dávné kolonisty, že na rozdíl od pravidelných, takřka čtvercových náměstí třeba v sousedním dvanáctitisícovém Vysokém Mýtě či v devítitisícové Poličce, přibližně v té době též zakládaných, dali v Litomyšli jejímu náměstí ten zvláštní nepravidelný protáhlý tvar, ve středu zúžený a k tomu ještě mírně zalomený. ○



Objekt bývalého lokomotivního depa se proměnil v osvěžovnu pro lidi.



Během cesty do Litomyšle stojí za zastavení i město Vysoké Mýto, známé především výrobou autobusů Karosa.

né, kterou najdete na kopečku naproti zámku na druhé straně severního koutu hlavního litomyšlského náměstí. Tento zajímavý podnik byl vybudován v prostorách bývalé lokomotivní výtopny.

Na zdejší nádraží mám hezké vzpomínky z dětství. Když jsem byl před mnoha lety dítě ještě školou nepovinné, ocitl jsem se zde se svým otcem. Byl krásný den, dodnes vidím ty nádherné, sluncem osvícené muškáty na peronu a slyším zvuk supící parní lokomotivy, pomalu se blížící k nádraží od Vysokého Mýta. Otec se zadíval směrem, kterým měly pokračovat koleje, a poznamenal, pro mě velice vážným hlasem: „Tady je konec světa, dál to nejede!“ I já jsem se zadíval tím směrem a uviděl dva veliké černé nárazníky. Za nimi byla tmavá vzrostlá zahrada, jež mi připomínala peklo z pohádky o čertovi, a konec světa byl pro mne už zcela jasný, obzvláště když k nárazníkům přisupěla šibující parní lokomotiva Všudybylka, vonící olejem i uhlím a zahalená do černého kouře a bílé páry. Otec se s někým pozdravil, přerušil mé snění o pekle a už se k myšlence nevrátil. Od svého dětství jsem proto přesvědčen, že konec světa je v Litomyšli na nádraží, že na tom konci věčně hřeje sluníčko a že v něm hýří plno pestrobarevných květů, které přecházejí v tmavou, zakázanou, vzrostlou zahradu s peklím.

ŠOTOINFO

Železnice má ve městě v současné době již menší význam. Končí zde železniční trať Choceň – Litomyšl se zastávkami Litomyšl-Nedošín, Litomyšl zastávka a Litomyšl (konečná). V jízdním řádu pro cestující je uváděna pod číslem 018. Dráhu vlastnila Rakouská společnost státní dráhy od října 1882 až do zestátnění 1. 1. 1908. Nedaleká Česká Třebová leží na frekventovaných železničních tepnách č. 010 a 270 spojujících Prahu, Pardubice, Olomouc a Ostravu, kde staví dálkové vlaky.

Jan Wohanka: Šlechtitel řepy na drezíně

Vpravdě neobyčejnému úspěchu, totiž že se v podhůří Brd začala vyrábět kolejová vozidla, vdčíme dnes již trochu pozapomenutému obchodníkovi a podnikateli Josefu Wohankovi. Svoji vynalézavostí a pílí se vypracoval mezi podnikatelskou elitou první republiky. Obchodoval s koženými výrobky, vyráběl cukrovarnické stroje, drezíny a proslul také jako šlechtitel řepného semene.

Jan Dvořák | Foto: Wikipedia, archiv autora

Český průmyslník Josef Wohanka pocházel z chudých poměrů z rodiny učitele. Začínal jako obchodní příručí v Praze a v roce 1897 založil firmu Wohanka a spol., která v Příbrami vyráběla šlapací a motorové drezíny, železniční vozíky a malé motorové lokomotivy. Na konci 19. století se totiž zakládalo mnoho místních železničních tratí a Wohanka na to reagoval touto ryze českou výrobou, a to v menší továrně v největším podbrdském městě. K výrobě malých kolejových vozidel se přidružily i další technické potřeby pro rozvíjející se železniční dráhy.

První svoji manuální drezínu (název byl odvozen ze jména slavného konstruktéra a vynálezce tohoto vozidla Karla Draise) vlastního patentu dodal roku 1897 pro místní dráhu Mělník – Mšeno. Kromě klasických čtyřkolových drezín s ručním pohonem nabízel i traťmistrovská kola (tříkolky) a od roku 1903 i drezíny motorové, a to jak pro železnice státní, tak i pro soukromé nejen v Rakousko-Uhersku, ale i do Bosny a Hercegoviny, Číny, Rumunska a Srbska. Jeho zákazníci byly i malodráhy lesní a cukrovarnické.



Jan Wohanka (1842–1931)

Nástup konkurence

Po vzniku Československa v roce 1918 se na našem území objevilo několik dalších výrobců drezín, a konkurence tím významně vzrostla. I když měla Wohankova firma své typy drezín patentované, ostatní společnosti ji v podstatě



WOHANKA A SPOL.
Ústřední kancelář v Praze I. Továrna v Příbrami.
Vyrábějí a dodávají:

motorové dresiny a vozíky,
velocipedové dresiny,
různé stroje, nástroje a potřeby pro udržování tratí, dílny a provoz drah.

Acetylenové návěštní svítilny pro lokomotivy vlastního patentu

ŠLAPACÍ I PUMPOVACÍ

Za drezínu označujeme kolejové vozidlo sloužící pro dopravu několika málo pasažérů, většinou pro služební účely. Může být poháněno mechanicky silou svalů, nebo je vybaveno motorem. Název je odvozen ze jména vynálezce Karla Draise, konstruktéra silničního jednostopého odřáždla zvaného Laufmaschine nebo draisina, předchůdce dnešních jízdních kol. Drezíny byly sestaveny na principu jízdních kol, motocyklů nebo automobilů. Existovaly i takové, které byly postavené jako jednoduchý vůz s klikou a dvouzvratnou pákou (pumpovací drezína, tedy obdoba principu starých ručních hasičských stříkaček).

Zdroj: Wikipedia



Michael Dymek jedoucí ve známém filmu *Páni kluci* na železničním kole typu Wohanka



Budovy původní továrny J. Wohanky na břehu Příbramského potoka. Snímek je z roku 1977, kdy tu sídlily dílny Uranových dolů.

pouze kopírovaly a vyráběly podobná vozidla. Wohanka byl přesvědčen, že například Tatra kopíruje jejich motorové vozíky, a tak o využití zákonné ochrany patentu podal na ministerstvo železnic soudní podnět proti tomuto podniku. Ministerstvo železnic ovšem neshledalo žádné porušení a Tatra spor vyhrála. Uspěla nad Wohankou i v případě pře o cenu za drezíny, protože prodávala své výrobky levněji. V této době už byli ve vedení firmy Miloš a Vladimír, synové starého Josefa Wohanky, který jim od roku 1910 přenechal průmyslovou výrobu a sám se začal věnovat pouze šlechtitelství řepy na zámku ve středočeských Úhličkách.

Tvrděmu konkurenčnímu boji firma Wohanka nakonec nedokázala vzdorovat a železniční výrobu v roce 1934 v Příbrami ukončila.

Likvidace byla schválena v lednu roku 1935. Do této doby se v Příbrami vyrobilo celkem 2 036 kusů železničních drezín, vozíků a motorových lokomotiv. A tak skončila na Podbrdsku výroba nejen pro československé dráhy. Je to škoda, v Příbrami mohlo být jedno z rozvíjejících se průmyslových odvětví. V roce 1939 dědicové budovy továren prodali.

Zkáza od Sovětů a komunistů

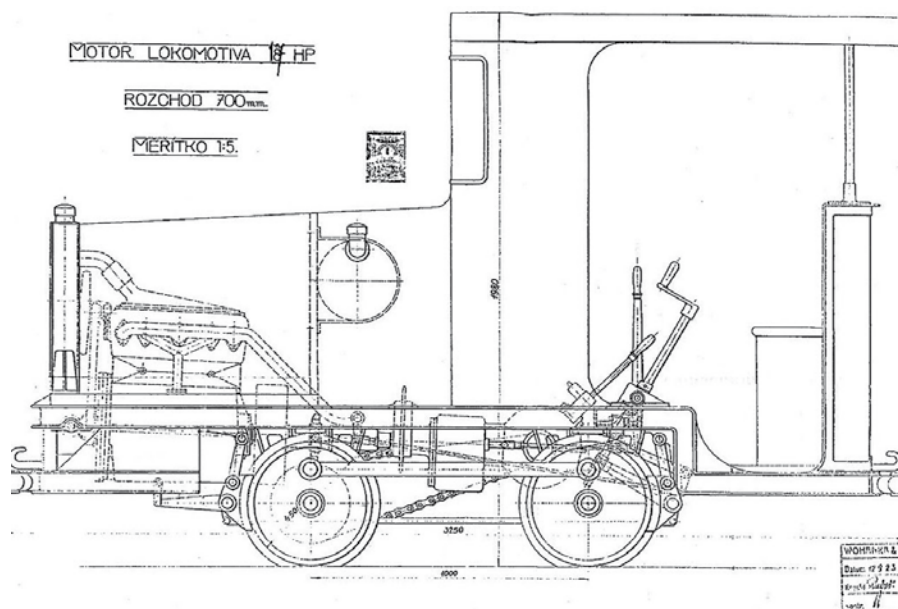
Další komplikace v podnikání Josefa Wohanky se objevily za druhé světové války, kdy firma přišla i o filiiálky ve Vídni a Budapešti. Největší pohroma ji ale postihla po roce 1945. Její objekty v Úhličkách obsadila sovětská armáda, což mělo za následek kompletní likvidaci laboratoře a ve šlechtění semen se již bohužel nedalo pokračovat. Cenný výzkumný materiál zachránili Wohankové pouze tím, že ho včas předali Společnosti pro pěstění řepového semene v Semčicích. Koncem roku 1949 byla pak zabrána i hlavní kancelář v Praze, čímž firma Wohanka definitivně zanikla. Ob-

jekty, v nichž sídlila Wohankova továrna, až do 80. let dvacátého století využíval podnik Uranových dolů a budovy definitivně přestaly existovat v roce 1987 při přestavbě vnitřního města. Ani pád komunismu již tomuto podniku příliš nepomohl a zašlou slávu hledal jen stěží. Po roce 1989 získala rodina zpět pouze zámek v Úhličkách, který se postupně snaží uvést do původního stavu.

Průmyslník Josef Wohanka jako všestranný podnikatel měl i velkou zásluhu na zřízení pražského Uměleckoprůmyslového muzea a také stál u počátků Technického muzea. V roce 1899 se stal jako první český obchodník doživotním členem horní komory Říšské rady, byl jmenován náměstkem nejvyššího maršálka Království českého a povýšen do rytířského stavu. Protože před výrobou drážních vozidel se tento podnikatel s úspěchem věnoval cukrovnickým záležitostem, říkalo se mu později šlechtitel řepy na drezíně. S jeho drážními vozidly se dodnes můžeme u nás setkávat v mnoha železničních sbírkách a muzeích. ○



Důstojnická inspekce na drezíně Wohanka se vrací z polního cvičení v roce 1937 do kasáren v Pardubicích.



Výkres Wohankovy motorové lokomotivy pro rozchod 700 mm

Budík

Břetislav Buchta

Jiří Pchálek miloval svůj starý budík z dob první republiky. Těžký, hlučný... ale také spolehlivý. Stroj mu zásadně ovlivňoval život, jelikož Jírka měl hrozně tvrdé spaní. A když budíku prasklo péro, přišly komplikace. Zaspával do práce a tolerantnost jeho nadřízených na traťovém okrsku začala upadat.

Jírka hledal odborníka na staré hodiny několik týdnů. Nakonec měl štěstí. V pátek měl v plánu zaskočit k hodináři pro svého veterána a potom s dívkou jít na operu Othello, jelikož Adélka milovala divadlo.

Jírka koukl na hodinky a strnul. Adélce totiž slíbil, že dojde v předstihu. Doběhl tramvaj, a když dojezdil na náměstí, spěchal za hodinářem. Ten při předání budíku ještě zažertoval: „Nyní vás spolehlivě probudí a možná by probudil i mrtvého.“ Netušil, že zakrátko nebude daleko od pravdy... Jírka stroj strčil do připravené igelitové tašky a vyšel ven.

V divadle už na něj čekala jeho milá s pěkně zamračeným výrazem. „Miláčku, kdy ty aspoň jednou přijdeš načas,“ řekla mu Adélka vyčítavě. Usadili se na svá místa a Jírka opatrně zabalil budík do igelitky. Druhá řada se brzy zaplnila a před Jírkou si v první řadě sednul hromotluk, který musel mít dva metry a přišel s pohlednou ženou.

Představení začalo. Jírkův náročný den učinil své a on musel chvílemi mocně bojovat s únavou. Během většiny části představení se mu to dařilo. Opera gradovala, Othello se sesouval mrtvý k zemi a vše směřovalo k vyvrcholení díla. Jírka zrovna začal klimbat a hlava se mu zaklonila dozadu, když to přišlo.

Budík znenadání spustil šílený kravál. Nastal hrozný zmatek. Dirigent se vylekal a upustil hůlku. Někteří hudebníci postupně vyšli z tempa a nakonec přestali hrát. Představitel Othella, ač měl hrát mrtvého, překvapením „ožil“ a otočil svoji hlavu k hledišti. Tak též celý sbor postupně oněměl.



Owagel
2011

Jírka se okamžitě probral. Snažil se vytáhnout budík z tašky a přepnout páčku stroje.

„Ty kulturní barbare, zkazil jsi nám celý umělecký zážitek,“ zařval na něj dlouhán ze sedadla, jenž se k Jírkovi otočil rudý vztekem. „Hned ten krám umlč, nebo tě vynesu v zubech!“

Jírku ještě více znervózněl a nedařilo se mu rozevřít vršek tašky, který se dlouhým držením v ruce nějak slepil.

„Tak ty si z nás tady budeš dělat prdel, jo...!?“ Chlap byl nepřičetný. „Máš mít, co jsem ti slíbil...!“ Hromotluk se předklonil, chytnul Jírku za sako těsně pod rameny a vytáhnul jej jako pírkou z jeho sedadla. Přitáhnul jej k sobě do prostoru před první řadou a vydal se s ním kolem překvapených diváků směrem k východu ze sálu.

„Okamžitě mne pusťte dolů,“ snažil se protestovat Jírka. Muž jeho slova však nevnímal a kráčel s ním ke dveřím.

„Otevřete ty dveře,“ nakázal uvaděčce, která byla poblíž.

„Ale to přece nemůžete...“, snažila se žena zastavit hrubiána.

„Dělejte, nebo je s ním vyrazím!“ vyhrožoval násilník. Vylekaná paní raději otevřela obě křídla. Hromotluk poponesl Jírku na chodbu a tam jej odhodil jako pytel brambor. Jírka dopadl zády na koberec. Hlava mu bouchla o podlahu, až se mu zatmělo v očích. Tašku s budíkem stále držel v ruce. Ten pomalu utíchal.

Neurvalec se vydal zpět do sálu a hned vzápětí z něj vyšla Adélka. Ta, když viděla Jírku zkormoučeně na koberci, nevěděla, jestli se má smát, nebo brečet.

„Jíříku, jsi v pořádku?“ soucitně se sklonila ke svému klukovi.

„Neboj, přežil jsem to a budík také,“ zdvihal se Jírka pomalu ze země.

Ze sálu se ozvaly opakované tóny závěru opery, když Jírka s Adélkou vycházeli ven z kulturního stánku. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Vlaky zapojené do systému PID využilo téměř 140 tisíc lidí

Bezmála 140 tisíc lidí denně využilo loni v průměru vlaky zapojené do systému Pražské integrované dopravy. Meziročně jejich počet stoupl o 14 procent. Ukazují to data, která zveřejnila organizace ROPID. Zajímavá statistika ukazuje, že nejvytíženější je dlouhodobě trať 221 z Prahy do Benešova u Prahy, kde denně ve vlacích PID jezdí 30 885 lidí. Na dalších místech je těsně kolem 25 tisíc denně vozí vlaky na trati Praha – Kolín, Praha – Beroun a Praha – Lysá nad Labem. Data ukazují, že provoz rostl loni na všech pražských příměstských tratích s výjimkou dvou: do Kralup nad Vltavou a Kladna. „Na hlavních tratích v Praze a blízkém okolí se podařilo v posledních letech zlepšit nabídku železničních spojů, lidé zde chodí na vlak téměř jako na metro,“ komentoval výsledky Martin Jareš, zástupce ředitele IDSK pro dopravu. Provoz na železnici v Praze a okolí by mohl dál růst, naráží ale na kapacitní problémy. Letos například zmizel na trati Praha – Beroun jeden osobní vlak kvůli navýšené poptávce ministerstva dopravy na dálkové Západní expresy. **zdopravy.cz 24. 1. 2018**

Moravskoslezský kraj získá dotaci na pořízení nových souprav

Už jen velká smůla může zabránit tomu, aby Moravskoslezský kraj získal evropskou dotaci 765 milionů korun na nákup pěti souprav nových vlaků. Na obnovu železničních vozidel pro regionální dopravu vyčlenilo ministerstvo dopravy z evropských fondů 7,7 miliardy korun. Původně se předpokládalo, že si částku mezi sebou rozdělí většina krajů. Nakonec ale stačily žádosti tří krajů, které vyčerpaly 92 procent dotace. A Moravskoslezský kraj je mezi nimi. „Projekt byl předložen jako třetí v pořadí (po Jihomoravském a Plzeňském kraji), a to v době, kdy v rámci výzvy byla dostatečná rezerva prostředků na pokrytí celkových požadavků zadatele,“ potvrdil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Příspěvek 765 milionů korun pokryje zhruba 70 procent celkových nákladů. Verdikt musí ještě potvrdit hodnotitelská komise. Podle náměstka hejtmana pro dopravu Jakuba Unucky bude za získané peníze pořízeno pět souprav třívozových vlaků typu push-pull, kde na jedné straně jede lokomotiva a na druhé řídicí vůz. **MF Dnes 22. 1. 2018**

Dostavba čtvrtého koridoru z Hostivaře se opět odkládá

Stavba šesti kilometrů čtvrtého koridoru mezi pražskou Hostivaří a Vršovicemi se znovu odkládá na neurčito. Stavební společnost Eurovia, která v soutěži skončila druhá, celou věc už podruhé poslala k posouzení Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. „Mohu potvrdit, že jsme se v zákonné lhůtě v dané věci obrátili na ÚOHS,“ sdělila mluvčí firmy Iveta Štočková. Eurovia se na antimonopolní úřad obrátila poté, co její námitky proti výsledkům tendru zamítla SŽDC. ÚOHS přitom už jednou soutěž řešil, rovněž na popud Eurovie. Antimonopolní úředníci celou věc vrátili k opětovnému posouzení SŽDC, která ale potvrdila původní výsledek, tedy že vítězem je sdružení Metrostav, Swietelsky a SMP. To nabídlo cenu 3,487 miliardy korun. Druhá Eurovia ve sdružení se Strabag Rail přišla s cenou 3,68 miliardy korun. Co je podstatou nejnovější stížnosti k ÚOHS, není jasné, v prvním podání se spor točil kolem splnění technických kvalifikačních předpokladů a dostatečných zkušeností členů týmu. Zajímavostí je, že vítězná společnost SMP je sestrou Eurovie v koncernu Vinci. **Deník 18. 1. 2018**



Poznávací zájezd na staré FIP

Itálie – předjaří v Toskánsku

Termín: 14.–18. 3. 2018 | Cena: 3 990 Kč zahrnuje:

2x ubytování se snídaní, 4x místenku ve vlaku, služby vedoucího zájezdu
 Cena nezahrnuje: vlakovou dopravu, místní dopravu, úschovnu zavazadel, vstupy a pojištění
 Možno za příplatek lehátko T6 (T4) Wien –Orvieto / Firenze – Wien
 Procházka hlavním městem tohoto regionu, kouzelnou Florencií, zastávka v půvabném městečku Arezzo, za krásami regionu Umbrie do historické Perugia, poutního místa Assisi či středověkého městečka Orvieto ležícího na tufovém skalisku.

Poznávací zájezd

Okruh Krétou letecky z Prahy

Termín: 12. 5.–19. 5. 2018 a 6. 10.–13. 10. 2018 | Cena po dotaci: 12 900 Kč

Ubytování s polopenzí v městečku Agios Nikolaos (hotel Meliti**** nebo Santa Marina***), během pobytu jsou zajištěny 4 výlety.:

1. Knossos: největší archeologická lokalita doby bronzové na ostrově Kréta
2. Elounda+ostrov Spinalonga: přístavní městečko a malý ostrov Spinalonga, který v minulosti sloužil jako leprosárium.
3. Fodele+Rethymno+Hania: městečko se zachovalou benátskou citadelou Fotrezou.
4. Náhorní plošina Lassithi: nejúrodnější oblast Kréty. V jihozápadní části planiny se nachází krápníková Diova jeskyně.



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 | tel.: 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

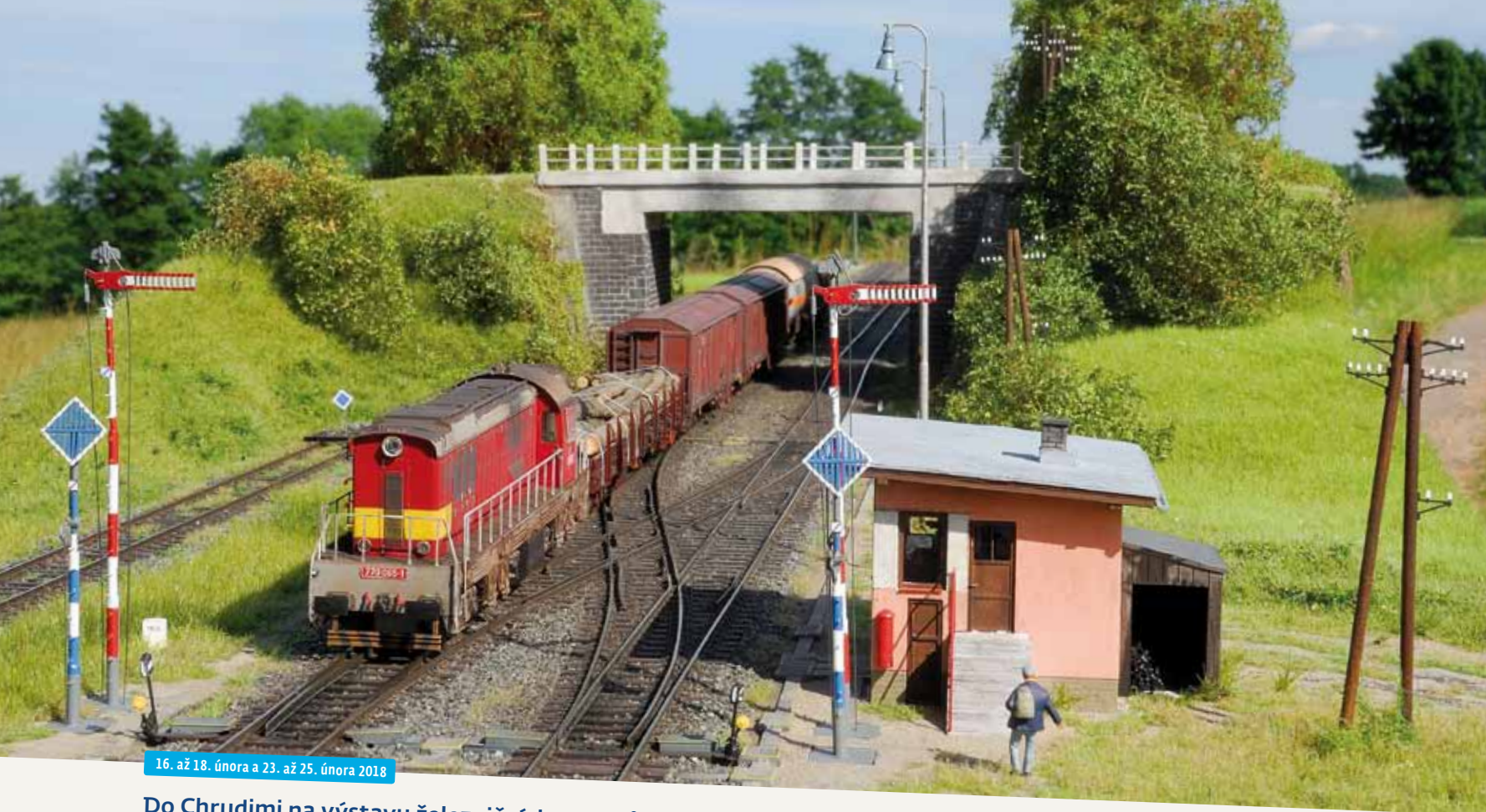
Předplatné čtrnáctideníku Železničář

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, telefonicky na čísle **720 797 020** nebo na stránkách 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.	



16. až 18. února a 23. až 25. února 2018

Do Chrudimi na výstavu železničních modelů

Ve výstavních prostorách Divadla Karla Pippicha v Chrudimi se o dvou posledních víkendech v únoru uskuteční výstava železničních modelů. Návštěvníci mohou obdivovat práci chrudimských modelářů, kteří se věnují své obdivuhodné zálibě v bývalé škole v obci Kočič. K vidění bude klubové kolejiště velikosti TT, klubové kolejiště velikosti H0 s napojením na modulovou stanici Medlešice, Chrudim město a konečnou stanici s velkým depem, domácí kolejiště velikosti N, železniční modely různých velikostí a další doplňkové materiály včetně fotografií s železniční tematikou. Na výstavu je vstup z postranního vchodu vpravo od hlavního divadla. Výstavní prostory se nacházejí v nejvyšším patře, kam se dostanete po schodech nebo výtahem. Vstup na expozici je dobrovolný. Blíže informace o výstavě a práci chrudimských modelářů najdete na www.tombart.wz.cz.

Nejbližší železniční stanice: Chrudim

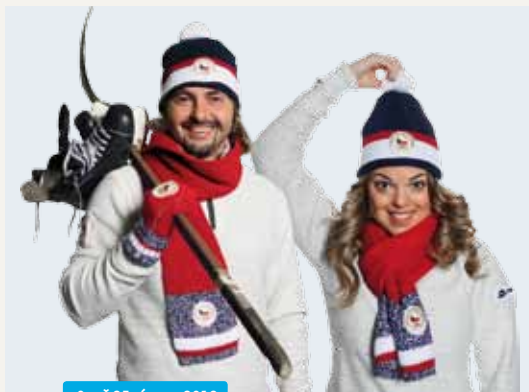


15. až 18. února 2018

Veletř Holiday World plný inspirace

Nespočet cestovních kanceláří, zahraničních turistických centrál a dalších poskytovatelů služeb v cestovním ruchu se bude prezentovat na holešovickém Výstavišti v Praze od 15. do 18. února. První dva dny jsou určeny odborníkům, pro laickou veřejnost je veletř otevřen o víkend. Partnerskou zemí letošního ročníku veletř je Slovensko. Na výlety a dovolenou k našim východním sousedům bude lákat návštěvníky rozsáhlá expozice v pravém křídle Průmyslového paláce.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Holešovice/Praha hl. n. ad.



9. až 25. února 2018

Za olympijskými zážitky s jízdenkou Vlak+

V Brně a Ostravě se od 9. do 25. února koná Olympijský festival 2018. Využijte výhodné nabídky a přijďte si zařadit a zasportovat do Brna nebo Ostravy vlakem na výhodnou zpáteční jízdenku Vlak+ Olympijský festival, která platí také jako vstupenka do olympijských parků. S jízdenkou Vlak+ Olympijský festival poskytnou se slevou 25 % můžete cestovat vlaky ČD ze kterékoliv stanice či zastávky v ČR. Aby vám platila i pro zpáteční jízdu, nechte si ji orazítkovat v areálu olympijského parku u stánku ČD. Více na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n./Ostrava hl. n. ad.



10. února 2018

Závod v běhu na lyžích v Dolních Vítkovicích

V unikátním industriálním areálu Dolní Vítkovice se v sobotu 10. února uskuteční šestý ročník závodu na běžkách City Cross Sprint Ostrava. Letos se bude závodit na 450 metrů dlouhém osvětleném okruhu postaveném okolo multifunkční auly Gong. Připraven je také bohatý doprovodný program včetně exhibice biatlonu a na slacklinách nebo třeba show pilota Martina Šonky v letecké akrobacii. Chybět nebudou ani běžkařské trenažéry či biatlonová střelnice pro děti. Vstup na akci i startovné jsou zdarma. Více informací o závodě najdete na www.citysprint.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Ostrava střed/Ostrava hl. n.

Foto: ZM Chrudim, INICHEBA EXPO PRAHA, COV/Herbert Slavik, Jaroslav Jindra/Seven Days Agency

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:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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