

# Železničář

12. ČERVENCE 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



14

ROČNÍK XXV



## 6–7 ROZHOVOR

O odprodeji části smíchovského nádraží či o připravovaných prodejkách dalších pozemků SŽDC hovořila **Šárka Cidlinská**, ředitelka odboru správy a prodeje majetku Českých drah.

## 11–14 TÉMA

V roce 1968 se na kolejích poprvé objevil prototyp lokomotivy původní řady T 478.3 v nadčasovém designu. Stroj získal díky lehce přesunutému čelnímu oknu přezdívku **Brejlavec**.

## 15 PROVOZ A TECHNIKA

Kvůli nepříznivému počasí musely být v červnu odkloněny některé lety směřující do Budapešti na jiná letiště. To byl i případ letu společnosti Ryanair. Jeho pasažérům **pomohli s přepravou** do původně zamýšlené destinace zaměstnanci ČD.

## 17 HISTORIE

V čase léta je vhodné si připomenout jeden zapomenutý projekt umožňující zlepšení dopravy do Krkonoš – **monorail z Vrchlabí do Špindlerova Mlýna** – Sv. Petra až na Špindlerovku.

## 18–19 CESTOPIS

Polabská nížina bývala rájem **řepařských drážek**. My jsme se tam vypravili v čase počínajícího léta a zralých třešní.

## Dopis rakouskému předsednictví

Řídící výbor Společenství evropských železnic (CER), jehož členem je i předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek, na svém posledním zasedání rozhodl o odeslání dopisu novému rakouskému předsednictví. Dopis se týká podpory železniční dopravy v rámci projednávání takzvaného silničního balíčku a přimlouvá se za prosazení důsledné harmonizace mezi jednotlivými druhy dopravy, tedy především rovného zpoplatnění infrastruktury a započtení tzv. externích nákladů. Rakousko v současné době předsedá Evropské unii, proto se řídící výbor CER rozhodl na naše jižní sousedy tlačit, aby řešili rovný přístup kamionů a vlaků.

## České dráhy přispěly ke vstupu Jižní Koreje do OSŽD

Jižní Korea se již radu let snažila získat statut plného člena OSŽD (Organizace pro spolupráci železnic). K jejímu přijetí bylo třeba jednomyslného rozhodnutí, proti se vždy ale stavěla KLDK. České dráhy na všech úrovních vždy podporovaly vstup této země. Díky společnému úsilí se nyní přijetí Jižní Koreje podařilo. Intenzivně pracujeme na přípravě dvoustranného memoranda mezi ČD a jihokorejskými železnicemi KORAIL. Podepsáno by mělo být během zářijového veletrhu InnoTrans v Berlíně.

## TITULNÍ FOTO

Autor: Martin Harák

Prezidentský vlak v čele s parní lokomotivou 486.007 zvanou Zelený Anton na cestě z Břeclavi do Bratislavy.



Tuzemská trojice tehdy nejrychlejších zástupců všech tří trakcí během oslav 20. výročí ŽZO v roce 1983

## Vznik železničního okruhu: volba padla na Velim

Petr Slonek | foto: archiv VUZ, Jaroslav Wagner

Když v červnu 1960 přijala vláda usnesení o zavádění nové železniční techniky a jejím vývozu v rámci třetí pětilátky, znamenalo to i výstavbu železničního okruhu. Tohoto úkolu se brzy ujal tehdejší ČSD.

Základní parametry konstrukce trati zkušební okruhu experti navrhli pro rychlost 160 km/h s vložení dvou přímých úseků o minimální délce 2 000 metrů se dvěma oblouky a celkovou délkou okruhu 13 km a maximálním sklonem trati do 2 ‰. Později byla maximální rychlost zvýšena na 200 km/h. Proto se na území ČSR výtýpovalo šest lokalit, kde by bylo možné zkušební okruh vybudovat. Rozhodnutí nakonec padlo na Velim. Místo schválilo ministerstvo dopravy a spojů ještě v průběhu roku 1960 a v jeho závěru rozhodlo o rozvržení výstavby do dvou etap. V květnu 1964 přibyla ještě třetí fáze. První etapu tvořila právě výstavba zkušební trati velkého zkušební okruhu (VZO) o délce 13,275 km a pomocného kolejiště s vlečkou do stanice Velim.

Zkušební trať VZO byla na základě zřizovacího dekretu z 2. listopadu 1962 uvedena do provozu 5. června 1963. Druhá etapa výstavby zahrnovala elektrizaci VZO. Vzniklo trolejové vedení speciální konstrukce, které umožňuje napájení buď střídavou, nebo stejnosměrnou proudovou soustavou. Šlo o reakci na v té době už známou skutečnost, že v zemi budou vedle sebe existovat dvě různé napájecí trakční proudové soustavy – stejnosměrná 3 kV a střídavá 25 kV/50 Hz.

Druhá etapa skončila 18. října 1965 a 14. prosince téhož roku začal zkušební provoz na elektrizované trati VZO. Zprvu však šlo jen o provoz na střídané napájecí soustavě 25 kV/50 Hz. Na stejnosměrné napětí si okruh musel počkat až do roku 1971, kdy byla v rámci třetí etapy uvedena do provozu i stejnosměrná část napájecí stanice společně s malým zkušebním okruhem. V roce 1998 byl zprovozněn střídavý napájecí systém 15 kV / 16 2/3 Hz.

Po roce 2000 se začala připravovat modernizace okruhu. Infrastruktura byla opotřebovaná a technické parametry přestaly odpovídat požadavkům zákazníků. O pět let později se rozběhl projekt Modernizace zkušební okruhu, jenž celý areál dostal na konkurenceschopnou úroveň. To ještě umocnil vznik společnosti Výzkumný Ústav Železniční oddělením od tehdejší už akciovky ČD k 1. 7. 2005. Dnes VZO umožňuje jízdy rychlostí až 210 km/h při hmotnosti na nápravu 22,5 t, výjimečně až 230 km/h. ○



Výzkumný  
Ústav  
Železniční, a.s.  
Člen Skupiny ČD

Vážení čtenáři,

číslo, které právě držíte v rukou, vychází jako první prázdninové, a proto si trůfám tvrdit, že řada z vás bude mít více klidu a pohody k jeho četbě než ve zbytku roku. S letními měsíci většině z nás přichází příjemná doba dovolených, během kterých nám občas zbude i čas věnovat se svým koníčkům, a já pevně věřím, že četba Železničáře mezi ně patří. Možná tak učinite právě ve vlaku na cestě za prázdninovými zážitky. Na druhou stranu je ale nasnadě, že odpočinek, cestování a poznávání přináší národnímu dopravci a jeho zaměstnancům zcela opačné prožitky – zvládnutí letního náporu cestujících, posilování běžných spojů i zajištění zvláštních vlaků vypravovaných u různých příležitostí. Ani letošek není v tomto směru výjimkou. Na svou historicky první cestu se vydá například Colours expres určený pro milovníky dnes již legendárního festivalu Colours of Ostrava. Vlaky přivezly do Prahy také tisíce účastníků Vsesokolského sletu a dopraví návštěvníky mnoha dalších kulturních akcí.

Na svou cestu se však vydává i jeden vlak, který je naprosto unikátní a jehož jízda se bude případně opakovat jen velice těžko. Prezidentský vlak, složený z historicky velice cenných vozidel, připomene veřejnosti nejen 100. výročí naší republiky, ale i roli železnice v naší historii. Uznejte sami, že možnost vidět Masarykův salonní vůz, doprovázený salonním vozem císařského následovníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este, který si oblíbil Edvard Beneš, nebo vagon prezidenta Ludvíka Svobody pohromadě, je naprosto unikátní příležitost. Stejně tak jako putovní výstava umístěná v dalším voze Prezidentského vlaku, jež detailně mapuje cesty československých prezidentů po železnici.

K myšlence Národního technického muzea, který bude po oba prázdninové měsíce křížovat Česko a Slovensko, se České dráhy připojily s velkou radostí a hrdostí. Připomíná totiž tak často opomíjenou roli železnice jako organismu, bez kterého by republika prakticky nemohla existovat. Ostatně i odkaz prvního československého prezidenta, jeho víra v národ a demokracii, je úzce spjat se železnicí, kterou tak rád využíval.

Jsem přesvědčená, že prohlédnout si tyto symboly státnosti na kolejích, připomenout si, u jak významných událostí byli tito němí svědci našich dějin přítomní a jak nezastupitelnou roli hrála železnice v uplynulém století, by měl každý z nás. Jen tak dokážeme pochopit, jak důležití jsme i pro budoucnost. Ostatně, jeden legendární výrok říká, že národ, který nezná svou historii, je odsouzen k tomu ji opakovat. Myslím si, že to bychom v mnoha případech nechtěli.

Přeji vám, aby vaše prázdniny byly nejen odpočinkové, ale i objevné a zábavné. Aktivit nebo příležitostí je více než dost – zážitková turistika, festivaly, produkty ČD Nostalgie či jen přeprava s kamarády na výlet.



**Barbora Potůčková**

ředitelka kanceláře ČP pro 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
Kořistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stěblové	1960
<b>Vznik VUZ</b>	<b>1963</b>
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+



Prototyp unikátní lokomotivy 85EO-ATM během zkoušek v roce 1988



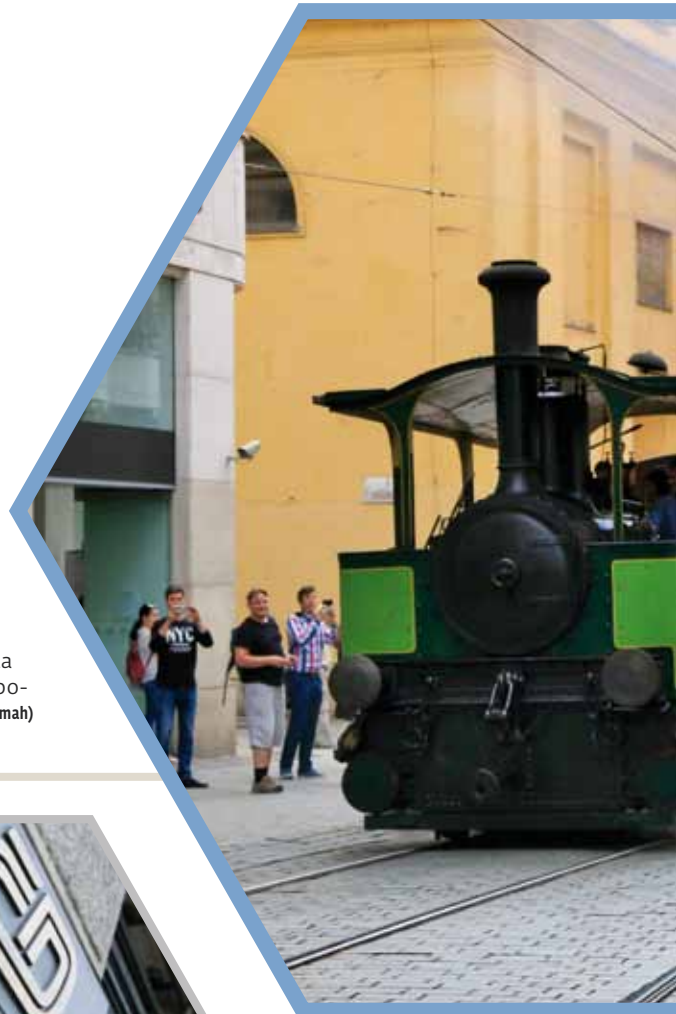
Speciální vozidlo T 450.0 působilo na ŽZO už v době jeho výstavby (1963).



## Dny dopravní nostalgie na jihu Moravy

Největším tahákem pro laickou veřejnost, ale i dopravní odborníky se o víkendů 16. a 17. června staly v Brně dvě parní lokomotivy. První z nich umí jezdit po městských kolejích, neboť jde o původní parní tramvaj s poetickým jménem Caroline. Druhou znají železničáři pod názvem Skaličák, respektive jako řadu 433.0. Oba stroje jezdily v rámci festivalu Ignis Brunensis. V sobotu si v Brně na náměstí Svobody již tradičně mohla veřejnost zhlédnout defilé historických vozidel městské dopravy, kde nechyběly tramvajové a autobusové skvosty. Zájemci se také svezli historickými trolejbusy nebo mohli navštívit tramvajovou vozovnu v Medlánkách. V neděli pak koordinátor integrované dopravy, společnost KORDIS JMK, přichystal tradiční historické dopravní „kolečko“. Z Brna do Kuřimi a zpět jezdil parní vlak Českých drah a z Kuřimi vyjely historické autobusy Technického muzea v Brně k zoologické zahradě, kde se přestupovalo na historické trolejbusy. Na ně u výstaviště navazovala nostalgická tramvaj směřující do centra města na náměstí Svobody. Město Kuřim navíc připravilo u tamního nádraží zábavné odpoledne s výstavou historických vozidel.

(mah)



## Evropská komise jednala nezákonně, když nařídila kontrolu v sídle ČD

Evropská komise (EK) poslala své lidi do sídla ČD na základě vykonstruované stížnosti konkurenčního dopravce, který tvrdil, že na lince Praha – Ostrava uplatňují České dráhy predátorské ceny. EK však samovolně rozsah kontroly rozšířila na cenovou politiku ČD v celé ČR, aniž by měla sebemenší náznaky, že k nějakému protisoutěžnímu jednání dochází. Podobné kontroly přitom může EK nařídít pouze v oprávněných případech, kdy k tomu má důvodné podezření. „Lze se jen dohadovat, zda EK nezvolila tento postup účelově proto, že hypotetický problém na lince Praha – Ostrava by měl pouze vnitrostátní dosah a v té době ho již šetřil český ÚOHS. Zkrátka že byl pro EK podnět ze strany konkurenčního dopravce na údajné zneužívání postavení dominantního dopravce ze strany ČD mezi Prahou a Ostravou příliš malé sousto a pod její obvyklé rozlišovací schopnosti,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek.

(red)



## Na Pardubicku už jezdí první vlak v novém krajském nátěru

Celkem čtrnáct nízkopodlažních motorových jednotek RegioNova obdrží postupně barevné řešení korespondující s vizuálem Pardubického kraje. Úplně první vlak si v pondělí 25. června prohlédl v České Třebové hejtman Pardubického kraje Martin Netolický společně s členy představenstva ČD Ludvíkem Urbanem a Michalem Štěpánem a dalšími hosty. Národní dopravce se na základě dohody s Pardubickým krajem podělil o pokrytí finančních nákladů na stylové nátěry včetně nového loga, kterými budou opatřena postupně všechna moderní regionální vozidla v kraji. Hejtman Netolický zároveň připomněl, že Pardubický kraj byl první, který před řadou let začal s celozovými polepy RegioNov, připomínajícími muzea v Chrudimí a Moravské Třebové. Po Pardubickém kraji se rýsují další krajské nátěry pro regionální vozidla Českých drah i v Plzeňském kraji. První RegioNova 814.075 v novém nátěru, deponovaná v České Třebové, bude k vidění na běžných spojích jak na Letohradsku, tak i Svitavsku.

(mah)





## NDŽ 2018: Speciály pojedou do všech směrů

Přípravy na Národní den železnice pomalu vrcholí. Při posledním kontrolním dnu, který se uskutečnil v pátek 15. června v SOKV ČD Cargo v Českých Budějovicích, byly zástupcům všech dotčených složek prezentovány novinky, jež na desetitisíce návštěvníků oslavy svátku železničářů čekají. Kromě defilé parních lokomotiv na točně jsou na programu i cesty několika speciálních vlaků. Využít je můžete při cestách z a do Českých Velenic, Kaplice, Strakonice, Horního Dvořiště a Českého Krumlova či Zlivi, Čičenic, Kamenného Újezdu, Borovan a Ševětína. Je také jasné i podle platného jízdního řádu, že do jihočeské metropole pojedou trojice protokolárních vlaků. Z Prahy vyjede Pendolino a zastaví v Táboře. Na trati z Plzně se bude prezentovat railjet a zastaví v Horažďovicích předměstí, Strakonících, Protivíně, Čičenicích a Zlivi. Trojici doplní souprava ÖBB, která přiveze hosty z Lince. České dráhy také plánují, že technika bude najíždět od čtvrtka 20. září. Samotná oslava vypukne v sobotu 22. září v 10 hodin dopoledne, areál bude přístupný o hodinu dříve. (hol)



### Příjezd k autovlakům po novém sjezdu

V souvislosti s pokračující rozsáhlou stavební činností v okolí nám. W. Churchilla a Italské ulice v Praze se od úterý 3. července změnil příjezd k terminálu autovlaků na pražském hlavním nádraží. Vybudován je zcela nový příjezd ze Seifertovy ulice, od mostu U Bulhara ve směru od magistrály a Masarykova nádraží. Původní příjezd z Italské ulice byl uzavřen. Současně se připravuje i nové moderní zázemí odbavovacích prostor terminálu autovlaků, které vzniká v provozní budově a nahradí počátkem letošního srpna stávající odbavovací budovu autovlaku, která ustoupí nové komunikaci. Autovlaky provozují ČD ve spolupráci se slovenskou společností ZSSK na linkách z Prahy do Popradu-Tater, Košic a Humenného a zájem o ně stále roste. (red)



### Do stipendijního programu nastoupily další posily

Na střední školy nastoupí letos v září dalších pětácti žáků, kteří se zapojí do stipendijního programu ČEDés. Koncem června národní dopravce se zákonnými zástupci a mladými absolventy přijímacích pohovorů uzavřel příslušné smlouvy. ČD s nimi počítají na pozici strojvedoucí v přípravě, vlakvedoucí osobních vlaků, případně i na pozice elektromechanika. Program ČEDés funguje už desátým rokem a ČD spolupracují s odbornými středními školami napříč ČR. Stipendium studentům běží vždy od 1. září do 30. června. Žák během studia získá měsíční příspěvky na studium, ubytování a učební pomůcky, jízdní výhody a jistotu pracovního uplatnění po ukončení vzdělávání. ČD požadují výborné studijní výsledky, úspěšně složenou maturitu a pětiletý pracovní závazek. Cílem projektu je přivést do firmy nové zaměstnance na technické a provozní pracovní pozice, zejména strojvedoucí a vlakvedoucí. Výběrové řízení se uskutečnilo na jaře, ústní pohovory se konaly na partnerských školách v Praze, Děčíně, Českých Velenicích, České Třebové, Novém Městě na Moravě, Olomouci, Ostravě. (red)

### Začíná první část výluky brněnského uzlu

Od 16. července do 31. srpna ovlivní brněnský železniční uzel první z velkých výluk železniční dopravy. Druhá na ni naváže o prvním zářijovém víkendu a třetí, nejvýznamnější, potrvá celý rok 2019. Při první výluce, kdy se začne rekonstruovat pátý a šestý peron na brněnském hlavním nádraží, budou omezeny některé vlaky ve směru Střelice. Rychlíky linky R11 od Jihlavy pojedou nadále na hlavní nádraží, ale zamíří se „otočit“ do Brna-Maloměřic, aby rychle uvolnily průjezdné koleje. Regionální spoje linky S41 směrem od Moravských Bránic, jezdící v hodinovém taktu, budou vedeny na hlavní nádraží a spoje, které jezdí v půlhodinovém taktu, budou nahrazeny v celé délce průběžných tras autobusy náhradní dopravy. Některé vlaky základního taktu linky S4 budou vyrážet a končit již v Brně-Horních Heršpicích, kde ale jsou zabezpečeny přestupy na linku S3 směřující do Brna nebo Modřic. I zde bude půlhodinový takt nahrazen autobusy. O víkendech bude však zachován provoz vlaků. (mah)



# Vlastníme nemovitosti za desítky miliard korun

Správa majetku představuje řešení řady složitých úkolů. Svě o tom ví Šárka Cidlinská, ředitelka odboru správy a prodeje majetku Českých drah. Zabývá se stovkami drobných obchodních případů, ale také budoucím prodejem nemovitostí v lokalitě nákladového nádraží na Žižkově, odprodejem části smíchovského nádraží a připravovaným prodejem dalších pozemků státní organizaci SŽDC. Nejen o tom se zmínila v rozhovoru pro Železničáře.

Josef Holec | Foto: Jan Chaloupka

## Jak vysokou hodnotu mají budovy a pozemky ČD?

Jsou to řady desítek miliard korun. Vždyť vlastníme například přes 3 200 budov, dalších 800 spravují jednotlivá depa. A rozloha našich pozemků je zhruba 66 milionu čtverečních metrů.

## Co se dělo poté, co ČD prodaly budovy nádraží SŽDC?

To byla první etapa operace, která upravuje majetkové vztahy mezi Českými drahami a Správou železniční dopravní cesty. Nyní jsme v její druhé etapě, kdy aktuálně rozhraničujeme pozemky ve všech stanicích a mezistanických úsecích, kde identifikujeme majetek, jenž bude předmětem budoucího prodeje SŽDC a s nímž budeme i nadále hospodařit. Vzhledem k rozsahu takové inventury bude tato část probíhat ještě řadu měsíců. Výsledkem první etapy byl transfer výpravních budov a zastavených pozemků pod nimi, ty jsou již legitimně v majetku SŽDC. Ovšem okolní pozemky a zejména pozemky pod kolejemi jsou stále v naší správě. Ploch, kterých se rozhraničení týká, je zhruba třináct tisíc. Předpokládáme, že výměra parcel převáděných na SŽDC dosáhne přibližně 44 milionů čtverečních metrů ze zmíněných šestašedesáti.

## Kolik lokalit ještě chybí rozdělit?

Zhruba stovka, zejména v Praze. SŽDC by měla kupovat pozemky, které jsou nezbytné pro zajištění provozuschopnosti dráhy. Máme společnou metodiku, která pomáhá jednotlivým „rozhraničovací“ týmům v efektivním hledání shody při dělení.

## Dokud ale SŽDC nezaplatí, neproběhne změna vlastníka na katastru...

Máte pravdu. I po rozdělení a do okamžiku prodeje budou ČD stále vlastníkem všech pozemků. Z katastrální mapy však bude zřejmý rozsah chystaného prodeje a hospodaření s majetkem určeným k ponechání na ČD bude pro nás výrazně méně komplikované. Samotný zápis nového vlastníka pozemků se odehraje až po příjmu kupní ceny. Dosavadní analýzy ukazují, že se pohybuje v řádech miliard korun. Společně akceptovatelnou metodiku tvorby kupní ceny budeme připravovat příští rok.

## Co s budovami, které nebyly prodány SŽDC?

Vloni jsme významně pokročili s aktualizací Strategie nakládání s majetkem, dokumentu, podle kterého dělíme objekty do čtyř kategorií – obchodní, strategické, zbytné a určené k demolici. Jasně jsme si stanovili, kam budeme směřovat finanční prostředky. V souvislosti s faktem, že po prodeji výpravních budov jsme se na řadě míst změnili z vlastníků v nájemníky, jsme urči-

li, které skupiny zaměstnanců ČD a kam budeme přeskupovat v rámci prvních dvou kategorií budov. Takto nastavená optimalizace nám průběžně přináší nezanebatelné efekty.

## Pomíne-li demolice, daří se vám budovy i prodávat?

Máme vlastní realitní web i makléře. Uskutečňujeme více než tři sta obchodních transakcí ročně a plníme plánované parametry prodeje i pronájmů. Naší činností pokrýváme náklady na správu nemalého majetku ČD, ale zároveň i přinášíme do společnosti peníze z prodeje. Prostředky, které utržíme, vkládáme zpět do systému, na investice do budov obchodních a strategických.

## Jak se vám daří hospodařit s nevyužitým majetkem?

Nabízíme jeho pronájem na internetu. Obvykle jde o celé budovy anebo dílčí prostory. Nejsou to ale pouze budovy nebo jednotlivé místnosti, ale i pozemky. Nabízíme vše, kde cítíme obchodní potenciál – pokud si však vyhodnotíme, že je pro nás nemovitost zbytná, snažíme se ji prodat. Demolice jsou až poslední možností, protože musíte vynaložit určité náklady a výsledným efektem je „ruinou“ nezátížený pozemek, který ale má přece jen větší potenciál. I v tomto případě se snažíme postupovat maximálně efektivně.

## Co bude s nádražími v Brně a Masarykovým v Praze?

Jsou to dvě velká nádraží, u kterých nás dlouhodobé smluvní vztahy vázaly souhlasem developera – nájemce. Po vyhodnocení všech potenciálních rizik nebyly výpravní budovy těchto dvou významných nádraží na SŽDC odprodány. Co se týče Brna hl. n., podařilo se aktualizovat smlouvy s nájemcem tak, že po letech nepřiliš vysoké aktivity je zařizován časový horizont dokončení etapovitě probíhající rekonstrukce. Lépe je také ošetřen výběr nájemného a podmínky procedury budoucího prodeje zbytných pozemků ČD v lokalitě. Rozsah a načasování prodeje nezávisí na ČD. Odvíjí se od definitivního řešení celého železničního uzlu Brno, kterému se věnuje ministerstvo dopravy se SŽDC. Finální verdikt podléhá rozhodnutí vlády.

## A Masarykovo nádraží?

Developerovi, společnosti Penta, jsme už část pozemků v lokalitě stanice prodali. Ve spolupráci s ním jsme vybudovali nové veřejné toalety, dokončili rekonstrukci podstatné část podlah ve hlavní odbavovací hale a v těchto dnech je zahajována výstavba nových pokla-

I po rozdělení a do okamžiku prodeje budou ČD stále vlastníkem všech pozemků. Z katastrální mapy však bude zřejmý rozsah chystaného prodeje a hospodaření s majetkem určeným k ponechání na ČD bude pro nás výrazně méně komplikované.





## ŠÁRKA CIDLINSKÁ

Šárka Cidlinská odmaturovala na Střední průmyslové škole v Chrudimi. Tři roky studovala na Strojní fakultě ČVUT Praha a pak se vrátila do Pardubic a získala inženýrský titul v oboru Silniční vozidla na Dopravní fakultě Jana Pernera. Poté nastoupila do pardubické chemičky Synthesia, kde pracovala sedm let na pozici ředitelky správy majetku. Do Českých drah přešla v roce 2014, na pozici ředitelky odboru správy a prodeje majetku ČD. Miluje sport, hlavně lyžování, cyklistiku a horskou turistiku.



den. Do konce roku budou tyto služby ČD poskytovány podle současných standardů v těsném kontaktu s již rekonstruovanou centrální halou. Správa majetku ČD připravuje projektovou dokumentaci opravy rohové čtyřpatrové budovy nejbližší metru. Náš stavební program počítá, že nad nájemcem komerčně využívaným přízemím budou ve všech objektech nádraží kanceláře pro zaměstnance ČD, zejména Zákaznický personál a další organizační složky. První etapu předpokládáme dokončit do tří let. Výsledným umístěním zaměstnanců ČD do vlastní budovy významně snížíme náklady na nájemné provozních a administrativních prostor, které ČD začaly zatěžovat po prodeji výpravních budov. Ještě upřesním, že v souvislosti se vznikem organizační jednotky Zařízení služeb nám ve skutečnosti zůstala ještě další nádraží. Například Ješetice, Plaňany a Střežimír. SŽDC tyto drážní budovy nepřevzala, proto jsou dnes spravována Zařízením služeb.

### **Když jsme u budov, bude se stěhovat Generální ředitelství ČD?**

Je všeobecně známo, že stávající sídlo dlouhodobě užíváme v pozici nájemce u ministerstva dopravy. Snažíme se sledovat moderní trendy kolem správy sídla tak velké společnosti, jako jsme my, a vyhodnocovat potenciální příležitosti a alternativy. Musím poznamenat, že ČD jsou akciovou společností a musí se držet zákona o veřejných zakázkách, což všechny případné kroky významně prodlužuje. Po jednáních s ministerstvem dopravy je zřejmé, že minimálně do roku 2020 máme jistotu stávajícího zázemí.

### **V jaké fázi jsou přípravy na vznik developerských projektů na Žižkově a Smíchově?**

Budova na žižkovském nákladovém nádraží byla relativně nedávno prohlášena za národní kulturní památku, což výrazně snížilo její atraktivitu pro developera, společnost Sekyra. Zájem o ni však projevil magistrát hlavního města. Aktuálně řešíme případný rozsah prodeje, protože nelze prodat pouze samotný objekt bez funkčně souvisejících pozemků. Pak budeme diskutovat o ceně. V samotné lokalitě developer plánuje vystavět moderní čtvrť s dominancí bytové zástavby. Připravujeme se na jednání, jejichž tématem budou tyto nové, v minulosti nepředpokládané skutečnosti. S tím souvisí i nezbytná změna územního plánu a odstranění stavební uzávěry. V této věci jsme již řadu měsíců aktivním účastníkem procesů, které řídí magistrát. Jedná se však o běh na hodně dlouhou trať.

Daleko optimističtěji se situace vyvíjí na Smíchově. Změna územního plánu byla dosažena po sedmiletém úsilí. Všechny pozemky a většina budov v lokalitě určené územním plánem k zástavbě patří nám. S týmem developerem směřujeme k úpravě deset let starých smluv takovým způsobem, abychom je co nejvíce přiblížili aktuální situaci v lokalitě, zejména je výkladově zpřesnili, zasadili do konkrétního časového rámce, a tím maximalizovali ekonomický přínos pro ČD. Vzhledem k rozloze areálu je předpokládána výstavba po jednotlivých blocích, které bychom postupně prodávali. Nejpozději do dvou let se stavba naplno rozeběhne od ulice Na Knížecí, v uplynulých dnech bylo dosaženo prvního rozhodnutí o umístění stavby. S developerem a SŽDC rovněž koordinujeme budoucnost aktivit železničního dopravce, který na Smíchově odstavuje své vlaky. Na přechodnou dobu, než SŽDC dosáhne definitivního systémového řešení, spolu s ostatními vlastníky prověřujeme možnosti odstavu souprav v Malešicích. ○





Masarykův salon se stal místem setkání představitelů ČD, NTM a jejich partnerů.



Vlak z Břeclavi do Bratislavy pomáhal vést parní stroj 486.007 zvaný Zelený Anton.

# Prezidentský vlak vyrazil na dlouhou pouť

Speciální Prezidentský vlak, složený z několika vozů, ve kterých jezdili českoslovenští prezidenti, vyrazil koncem června do Brna, aby se odtud 3. července vydal na dlouhou cestu vedoucí přes Slovensko zpět do Čech. Do začátku září neobvyklá vlaková souprava navštíví patnáct měst a zájemci během zastávek budou moci nahlédnout do tří salonních vagonů nebo si prohlédnout výstavu o železničních cestách hlav bývalého společného státu Čechů a Slováků. Projekt připravilo Národní technické muzeum v Praze ve spolupráci s Českými drahami a Železnicemi Slovenské republiky.

Martin Harák, Petr Slonek | Foto: Martin Harák

Prezidentský vlak zahájil putování 28. června, kdy se vydal z pražského Masarykova nádraží v čele s parní lokomotivou řady 464.2, zvanou Rosnička, a na postrku s motorovou Bardotkou T 478.1010, aby pozdě v noci téhož dne dorazil přímo na brněnské výstaviště. Právě tam byla souprava k dispozici veřejnosti až do pondělí 2. července, odkud se následující den vydala s hosty na další pouť do Bratislavy. Výjimečnou soupravu na cestě z Břeclavi do Bratislavy na čele vlaku doplnil slovenský historický parní stroj 486.007, který nese přezdívku Zelený Anton.

## Součást oslav 100 let ČSR

Prezidentským vlakem se České dráhy a Národní technické muzeum připojily k oslavám stého výročí založení tehdejší Československé republiky. Jak ve sbírkách NTM, tak i ve vozidlovém parku Českých drah je dodnes dochováno pět železničních salonních vozů, z nichž tři jsou provozuschopné. Vozy sloužily v různých časových obdobích bývalým prezidentům pro jejich jízdy po republice i do zahraničí. Speciální souprava Prezidentského vlaku je složená ze salonního vozu Aza 1-0080 prvního československého prezidenta T. G. Masaryka z roku 1930, salonního vozu Aza 1-0086 Františka Ferdinanda d'Este z roku 1909, využívá-

ného i československými prezidenty, a v neposlední řadě z vozu Salon 001, vyrobeného pro československé prezidenty v roce 1968. Nechybí také osobní vůz Ca 4-5086 z roku 1931 s celokovovou skříňí, dokládající snahu o zrychlování železniční dopravy na meziválečných ČSD. Právě v něm je umístěna výstava prezentující cestování československých prezidentů po železnici.

## ČD hrdým partnerem projektu

Dopravcem Prezidentského vlaku jsou České dráhy. „Jako národní dopravce chceme veřejnosti připomenout, že železnice hrála v historii samostatné Československé republiky významnou roli. Proto jsme se rádi stali partnerem tohoto atraktivního projektu a zároveň do něj vložili i své dlouholeté zkušenosti. Postaráme se nejen o samotnou jízdu vlaku, ale zároveň jsme soupravu doplnili o Masarykův salonní vůz, který je ve vlastnictví Českých drah,“ uvedl člen představenstva Českých drah Michal Štěpán. Salonní vozy zařazené ve vlaku sloužily československým prezidentům v několika etapách a jsou s nimi spojeny významné události. Například v květnu 1945 se vracel vozem Aza 1-0080 do Prahy prezident Beneš s chotí, vozem Salon 001 zase cestoval v říjnu 1968 z Bratislavy do Prahy na oslavy 50. výročí založení republiky a ustavení federace prezident Ludvík Svoboda.

Prezidentský vlak bude prezentován veřejnosti v České republice i na Slovensku až do počátku září. Souprava pokračuje z Bratislavy přes Zvolen a Žilinu až do Košic, a od poloviny července postupně zavítá například do Zlína, Olomouce, Pardubic, Plzně nebo Chomutova. Svoje putování po síti bývalých ČSD zakončí na přelomu srpna a září v areálu historického depa a dílen na Masarykově nádraží v Praze. ○

## ČD-T dodala technologii pro další parkovací systém

Společnost CS Beton se rozhodla vybavit své výrobní centrum v obci Velké Žernoseky chytrým parkovištěm, propojeným s kompletním vyvolávacím systémem včetně automatické detekce vozidel dle SPZ. Technologické řešení dodává společnost ČD - Telematika prostřednictvím firmy TETRONIK, výrobní družstvo Terežín. Řešení zvýší plynulost odbavování kamionů v areálu firmy, ale pomůže i dopravní situaci v samotné obci Velké Žernoseky.

„Chytrá parkoviště jsou rozhodně přínosná nejen pro města a obce, ale i pro firmy. Příkladem společnosti CS Beton to jednoznačně potvrzuje,“ uvedl Peter Hudák, ředitel úseku obchodu a marketingu ČD - Telematiky. „Věřím, že firemních zájemců o řešení chytrého parkování bude rychle přibývat,“ dodal. Na firemní parkoviště

určené pro kamiony bylo nainstalováno celkem 28 detektorů obsazenosti parkovacích míst a dva průjezdové detektory. Výstupy z těchto detektorů se zobrazí na informační tabuli umístěné na přístupové komunikaci k areálu CS Beton jako informace o počtu volných míst na parkovišti, eventuálně o jeho plné obsazenosti. Řidiči nákladních vozidel tak budou znát aktuální stav na parkovišti a budou vědět, zda mají do objektu parkoviště vůbec vjíždět. Tím se zamezí dopravním kolapsům v areálu a zvýší se plynulost a rychlost odbavování jednotlivých vozidel. Z tohoto zlepšení bude profitovat i samotná obec Velké Žernoseky.

(red)





# Stříbrný šíp s Elinkou si daly dostaveníčko v Táboře

Dva historické železniční skvosty se poslední červnovou sobotou setkaly v Táboře. Na jih Čech se vypravil Stříbrný šíp, aby se tu potkal s Elinkou, elektrickým vozem z dílny Františka Křižíka. Motorový osobní vůz po krátkém rendez-vous se starší kolegyní odjel s výletníky do Písku.

Josef Holec | Foto: Jan Chaloupka

Unikátní setkání dvou historických strojů připravily o první prázdninové sobotě České dráhy v Táboře. Z Prahy na jih Čech totiž vypravily motorový vůz M 260.001, aby se tu setkal s elektrickým vozem M 400.001 z dílny vynálezce Františka Křižíka. Stříbrný šíp po srazu pokračoval s výletníky do Písku, Elinka zamířila do Bechyně. Národní dopravec akcí podpořil cestovní ruch i v jiné části jižních Čech než jen na trati z Tábora do Bechyně, kde aktuálně běží další ročník Léta na Bechyňce (více jsme informovali v Železničáři číslo 13).

„Chtěli jsme i lidem z Prahy umožnit návštěvu Bechyňky a zároveň na ni přijet nikoliv běžným vlakem, ale unikátním Stříbrným šípem. Po dobu pobytu v Táboře se mohly oba vozy setkat a navíc jsme mohli návštěvníkům z Prahy a zároveň Tábora nabídnout návštěvu Písku,“ vysvětlil Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD. A proč padl výběr zrovna na Písek? „Protože je tak trochu stranou zájmu. Příliš tam nejezdíme ani s parními vlaky. Kromě toho trať mezi Tábořem a Pískem je také velmi zajímavá. Křižíkova Elinka nikam jinam než na Bechyňku vyrazit nemůže, takže Stříbrný šíp přiveze více lidí za Elinkou a ostatní se mohou projet i dále,“ doplnil. Cestující, kteří přijeli do Bechyně, se mohli



odpoledne vrátit zpět do Tábora a odtud vyrazit do metropole právě motorovým vozem M 260.001.



## Vlaky jsou plné

Mimořádný vlak vedený Stříbrným šípem k jízdě přilákal i Dalibora Šustu z Prahy. „Vyrazil jsem právě proto, že jízda se Stříbrným šípem je velmi málo a jsou vzácné. V Bechyni jsem byl na vojně, takže se tam po třiceti letech rád podívám,“ prozradil motivaci své cesty. Na Bechyňku, po níž nikdy nejel, se prý chystal už řadu let. „Jen jsem jako voják občas jel na místní letiště. Cesta v Šípu byla luxusní, komfortní. Na dřevěných lavicích Elinky je to sice trochu horší, ale zase jedeme ve voze z roku 1903. Je neuvěřitelné, že tak starý vůz vydržel. Dovednost českých řemeslníků je na voze znát,“ zhodnotil Dalibor Šusta.

Stříbrný šíp na jihu Čech pravidelně jezdit nebude, vyráží spíše na jednotlivé akce. Nedávno vyjel do Litomyšle, prezentovat se bude i v Českých Budějovicích na Národním dni železnice, který se tu uskuteční v sobotu 22. září. Zájem o cestování unikátními stroji z parku Českých drah je vždy velmi výrazný. Například vůz Elinka vypravený o první prázdninové sobotě byl zaplněn vždy. Stříbrný šíp na tom byl při výletu na jih Čech jakbysmet.

Další akcí, která se v rámci Léta na Bechyňce uskuteční, bude 19. srpna oslava 90. výročí dokončení mostu přes Lužnici v Bechyni. Stavbě, po jejíž mostovce jezdí vlaky i automobily, místní přezdívali Bechyňská duha a byla v roce 1928 postavena k oslavě 10. výročí založení republiky. ○

## Úspěch DVI: Nové oprávnění pro posuzování bezpečnosti změn předpisů

Dopravní vzdělávací institut, dceřiná společnost Českých drah, je nově uznaným Subjektem pro posuzování bezpečnosti (SPB). Uznání, které je v souladu s nařízením EU 402/2013 DVI, získal od Drážního úřadu. SPB je nezávislou organizační složkou DVI začleněnou přímo do úseku představenstva společnosti. Uznání Drážního úřadu vydal po několikaměsíčním úsilí skupiny odborných zaměstnanců DVI. „Činností bude především posuzování bezpečnosti významných změn provozních a organizačních předpisů vydávaných dopravci pro provoz a řízení drážní dopravy a jejich částí, tedy především předpisů a interních norem pro provozování drážní dopravy, předpisů pro hlášení a šetření mimořádných událostí, předpisů pro přepravu nebezpečných látek dle řádu RID, předpisů pro provozování drážních vozidel vyjma předpisů pro údržbu a předpisů o odborné způsobilosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy,“ vyjmenoval Aleš Vodák, člen představenstva DVI.



## Rozšíření portfolia

Drážní úřad tak v souladu s evropskou legislativou má od letošního května možnost vyžadovat posouzení zmíněných předpisů a jejich změn nezávislým subjektem, tedy Dopravním vzdělávacím institutem. „My jsme získáním uznání SPB rozšířili své produktové portfolio i do legislativní oblasti a pochopitelně i posílili svou odbornou reputaci,“ doplnil Vodák.

Získání uznání SPB vyžadovalo několikaměsíční náročnou administrativní práci skupiny zaměstnanců Dopravního vzdělávacího institutu. „Jednalo se vesměs o lektory, kteří vše připravovali nad rámec běžných pracovních povinností. Podařilo se to i díky významné odborné podpoře zodpovědných zaměstnanců Drážního úřadu. Všem tedy rozhodně patří naše poděkování za to, že je všechno dotaženo do úspěšného konce,“ uzavřela Blanka Havelková, předsedkyně představenstva DVI. (hol)



# Czech Raildays v duchu nostalgie

Převážně v duchu prezentace užitkových vozidel a nákladních vozů a také tří denní odborné konference Česká železnice v epoše 4.0. se odehrál letošní, už 19. ročník mezinárodního veletrhu Czech Raildays. Hlavním lákadlem se stala premiéra nové nízkopodlažní ostravské tramvaje Stadler Tango NF2 nOVA z čtyřicetikusové série pro Ostravu. České dráhy se tradičně prezentovaly ve společné expozici s dceřinými společnostmi DPOV, DVI, VUZ, ČD-Telematika a ČD Cargo.



Martí Harák | Foto: autor

České dráhy na ostravském veletrhu využily oslavy 100. výročí vzniku republiky pro připomenutí vývoje státních drah v běhu času. „Jako národní dopravce pečujeme o technické památky národa, a je tak možné i dnes obdivovat například Masarykův salonní vůz, který jsme do Ostravy přivezli. Interiér jsme pro jeho vysokou kulturní a uměleckou hodnotu a ochranu mohli zpřístupnit veřejnosti jen k nahlédnutí z otevřených oken. Díky redakci Železničáře jsme vytvořili unikátní filmový dokument

o historii, výrobě a podobě tohoto slavného vozu s označením Aza 80, který jsme na veletrhu promítali,“ řekl předseda představenstva ČD Pavel Krtek, jenž nechyběl při zahájení akce.

## Účast na Smart Traffic

Výstava ke 100 letům byla k vidění i novějším salonním voze, pokrmy a nápoje mohli návštěvníci ochutnat v restauračním voze JLV. Na své si přišli i nadšenci modelové železnice, pro které národní dopravce připravil v samostatném voze řady BDa panel s věrnými modely české provenience v měřítku Ho. České dráhy byly přítomny i na minikonferenci Smart Traf-

fic přímo na výstavišti. Ředitel Odboru obchodu osobní dopravy Jiří Jeřeta informoval o moderních technologiích v osobní přepravě s důrazem na virtuální In Kartu a nový způsob odbavení, ale také na ČD Komunikátor, což je provozní komunikace pomocí rychlého elektronického chatu. Své místo v této přednášce měla i mobilní aplikace Můj vlak s možnostmi jako například koupit jízdenku na zpožděný vlak či plánování cesty „z domu do domu“ včetně využití systému MHD.

## Ve znamení nákladních vozů

Více než obvykle měla letos prostor nákladní železniční doprava. Vedle tradičních vystavovatelů – dceřině společnosti ČD Cargo, která se prezentovala vozy řady Habbillns a Sggrs nebo ZSSK Cargo, přijela nově do Ostravy také firma DB Cargo Czechia. Ta je součástí skupiny DB Cargo AG. Služby nabízela i s partnerskými společnostmi DB Cargo Polska, DB Port Szczecin a Infra Silesia. Za výrobce se zúčastnili pravidelní účastníci jako třeba Legios Loco s montážním vozem Heicon na voze řady Samms a podvozku Y25 Lsi s kotoučovou brzdou či Ostravské opravny a strojírný. Významná byla účast slovenského výrobce Tatravagonka Poprad, v jehož expozici byly k zhlédnutí vozy řady Sggrs 80 a cisterna řady Zacens 73m3. Neméně zajímavá byla i světová premiéra dvojcestného posunovača Lok 5.5. z produkce italského výrobce Zephir S.p.A.

Na výstavišti mělo rovněž premiéru motorové univerzální vozidlo MUV 75 a malá měřicí drezína MMD2 z produkce CZ Loko, určená pro potřeby SŽDC. V sekci nákladní dopravy upoutala pozornost zrekonstruovaná „nulková“ Bobina E 499.0042 společnosti IDS Cargo, jež ji uvedla do retro nátěru. Milovníky nostalgie potěší, že tento letitý stroj je dodnes řazen v pravidelném provozu a lze jej běžně vidět na nákladních výkonech. Zaujala i ukázka drážních hasičů, kteří vyprošťovali figuranta z automobilu smeteného nákladním vlakem na přejezdu. Letošní veletrh trpěl absencí vozidel pro regionální nebo dálkovou železniční osobní dopravu a tento nedostatek zmírnila pouze moderní nízkopodlažní jednotka ELF polských Slezských železnic (KS), která nově zajíždí z Katowic až do českého Bohumína. ○

## České dráhy se zapojily do projektu #dostbyloplastu

Šedm českých firem se svým podpisem zavázalo k omezení využívání jednorázových plastů. Podpořily tím kampaň ministerstva životního prostředí s názvem #dostbyloplastu. České dráhy se tak společně s CrossCafe, Bageterie Boulevard, Ugo, Benzina, Leo Express a Dudes and Barbies stanou dobrovolnými účastníky iniciativy proti nadužívání plastů zejména v gastronomických službách, ať už na palubách vlaků, v sítích čerpacích stanic nebo v rychlém občerstvení. Materiály budoucnosti se ve formě rychlého stavování mají stát keramika, kov nebo dřevo.

Jenom v Česku se ročně vyprodukuje 240 tisíc tun obalových plastů a kolem 20 tisíc tun mnohdy jednorázového plastového nádobí. Celosvětově pak na 300 milionů tun převážně zpětně nerecyklovaných plastů, což je množství hrozící globální ekologickou katastrofou. „Národní dopravce se problematice nakládání s odpady věnuje dlouhodobě. Otázkou snížení spotřeby jednorázového ná-



dobí a s tím spojených odpadů, jež nejdou recyklovat, bereme vážně. Již v minulosti jsme podnikli mnohé kroky, na jejichž základě se v našich jídelních vozech a bistrovozech sedícím zákazníkům servírují pokrmy a nápoje ve skleněném a porcelánovém nádobí,“ řekl člen představenstva odpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán.

„Obdobně bychom mohli postupovat také v dalších oblastech servisu služeb našim zákazníkům, pokud to bude v souladu s legislativou pro oblast hygieny. U všech kategorií zaměstnanců se stacionární povahou pracoviště se věnujeme maximálnímu snížení spotřeby jednorázového nádobí, řešíme i možnost rozšíření dávkovačích automatů na potraviny do vlastních nádob,“ dodal.

Kampaň je v souladu s nejnovějším krokem Evropské komise, která nedávno zveřejnila návrh směrnice omezující jednorázové plasty. Směrnice zatím není závazná, bude se ještě zhruba rok projednávat. K omezení plastů vyzvalo ministerstvo životního prostředí (MŽP) firmy už před několika měsíci, od letošního března s nimi pak jednalo. Na konci roku chce MŽP vyhodnotit, o kolik se díky dobrovolným dohodám snížila spotřeba jednorázových plastů. Podobné dohody fungují i v dalších státech EU, například v Portugalsku a Finsku. (chal)



# Brejlovci: Neúnavní pomocníci s pěti křížky



Na počátku šedesátých let minulého století se nejen u nás, ale i v celé řadě dalších zemí naplno rozjela motorizace hlavních tratí, kdy bylo cílem zrychlit a zefektivnit dopravu a v neposlední řadě také zbavit velká města dýmu z parních strojů. V roce 1968 se na kolejích poprvé objevil prototyp lokomotivy původní řady T 478.3 v nadčasovém designu, která získala díky lehce přesunutému čelnímu oknu přezdívku Brejlovec, na Slovensku pak Okuliarnik.





Vyšperkovaný lounský Brejlovec v depu Praha-Bubny

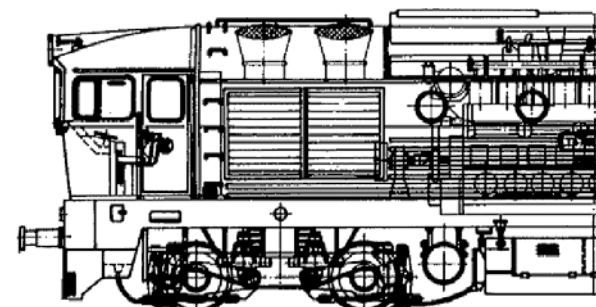
Martin Žabka, Martin Harák  
Foto: autoři, Drahoš Švestka, Pavel Kopec, archiv ČD

**N**ová lokomotiva konstrukčně vycházela z předcházející řady T 478.1, z níž se navíc použily některé důležité komponenty. Určena byla pro regionální i dálkovou dopravu s maximální rychlostí 100 km/h.

První řadou, která začala masově vytlačovat parní velikány z čel rychlíků a osobních vlaků, však byly lokomotivy zvané Bardotky původní řady T 478.1. V roce 1964 začaly vyjíždět první kusy z brány pražské lokomotivky ČKD. Generační obměna hnacích vozidel v dálkové nákladní dopravě pak byla zahájena v roce 1966 dodávkami ruských Sergejů řady T 679.1. Nevyřešeným článkem řetězce zůstávala vozba nejtěžších rychlíků a mezinárodních expresů, jichž u nás v té době jezdilo více než požeňnaně. Pro tento účel nebyla vhodná žádná z dostupných lokomotiv, což bylo dáno nedostupným výkonem.

### Slabý výběr vznětových motorů

Problém představovala malá nabídka vznětových motorů, které neumožňovaly ani přiblížení se k výkonu 2 000 koňských sil. Toho dosahovaly naše nejvýkonnější parní lokomotivy řad 498.0 a 498.1. Motorové mašiny československé produkce byly vybavené dvěma typy motorů, lišícími se pouze různými modifikacemi s přirozeným sáním vzduchu a podpořené ke zvýšení výkonu přeplňováním. Na počátku šedesátých let byl proto zahájen vývoj nového typu vznětového motoru, který by umožnil alespoň přiblížit se výkonu parních strojů Albatros, které měly k dispozici neuvěřitelných 1 840 kW! Po motorech s vrtáním 170 a 310 mm byla zvolena zlatá střední cesta a výsledkem byl rychloběžný motor s vrtáním 220 mm, jehož výkon oproti pomaluběžné „třistadesítce“ doháněl dvojnásobný počet válců. Prototyp tohoto



Parní vytápění Brejlovců přezdívané Pegas i mechanická návštěvnicka ve stanici Dolní Lipka už odvál čas.

motoru se v roce 1966 objevil v hydraulickém provedení Bardotky T 478.2001 a o dva roky později vyjel stejným typem motoru vybavený také první Brejlovec T 478.3001, později označený řadou 753. Z konstrukčních důvodů bylo vrtání válců záhy změněno na 230 mm, a počínaje lokomotivou T 478.3002 se nový typ motoru s označením K 12 V 230 DR stal základem pro další čtyři stovky lokomotiv této řady.

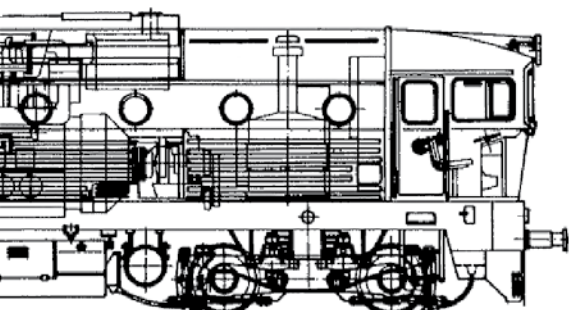
Oba dva prototypy této naděje řady byly nasazeny na počátku roku 1969 do zkušebního provozu v depu v Hradci Králové, kde jezdily místo parních lokomotiv řad 464.0 a 475.1 s rychlíky a osobními vlaky do Hanušovic, polského Międzylesie a Doudleb nad Orlicí, k nimž později přibyl ještě pár rychlíků do Liberce. Lokomotivy, zpočátku doprovázené servisní službou ČKD a v mnoha případech také přímo jejich hlavním konstruktérem Ing. Jiřím Mizerovským, se v provozu osvědčily, a proto již v roce 1970 byla vyrobena desetikusová ověřovací série strojů

T 478.3003 až 3012. Dodána byla do depa Děčín, které svými parními Albatrosy řady 498.0 zabezpečovalo mezi Děčínem a Prahou vozbu celé řady mezinárodních expresů, jako například Meridian či Balt Orient expres. Tyto soupravy mívaly běžně dvanáct i více vozů a pro nové motorové stroje to znamenalo doslova křest ohněm. Nové lokomotivy se předvedly v dobrém světle, byť jejich výkon 1 325 kW byl naprostým minimem potřebným k vozbě rychlíků s průměrnou hmotností okolo 600 tun a rychlostí až 100 km/h. Když se novotou vonící zeleno-šedé děčínské stroje začínaly prohánět údolím Vltavy a Labe, chystala se na montážní lince v pražském ČKD již výroba první série této řady. Ta byla od konce roku 1971 dodávána do celé řady dep – například do Bratislavy, Brna či Přerova.

### Pomohly významné obnovy

Dalších šedesát lokomotiv z druhé výrobní série výrazně posílilo stav řady v depech, kde si Brej-





Do Prahy se sjížděly Brejlovci hned z několika směrů. V tomto případě opouští jeden z chomutovských strojů pražský Vínohradský tunel.

ny zčásti do nových působišť, jako například do Ostravy, Krnova, Trutnova či Meziměstí. Současně byl kladen důraz na co nejrychlejší náhradu kouřících parních krasavic na náročných tratích středního Slovenska a v příměstské dopravě v okolí největších československých měst.

Ve druhé polovině roku 1975 byla postavena osmačtyřicetikusová čtvrtá výrobní série, kterou si opět rozebrala touto řadou již disponující depa. První zástupce se objevil v depu v České Lípě, které bylo v pozdější době jednou z nejtypičtějším „brejlovcových“ destinací. Od května do prosince 1976 tehdejší ČSD převzaly dalších šedesát nových lokomotiv T 478.3301 až 3360. Posílily tak stav v depech, kde byly zastoupeny pouze jedním či dvěma kusy, jako byl Trutnov i Meziměstí. Nově se pak dostaly také do Loun, které se později staly doslova Mekkou řady T 478.3. Jejich stroje zajížděly především do Prahy s osobními i nákladními vlaky a lounské čty

byly pověstné svými nablýskanými a vzorně udržovanými stroji, na nichž se z dálky třpytily i zlaté houkačky...

### Nejpočetnější řada motorových strojů

Výroba řady T 478.3 byla završena v roce 1977, kdy z výroby vyjela poslední série strojů T čísel 361 až 408, která pomohla navýšit počet lokomotiv v dosavadních služebnách. Brejlovci se tak staly nejpočetnější řadou motorových lokomotiv tuzemské produkce a s několika výjimkami, mezi něž dlouho patřila také Praha, ovládly provoz ve většině větších lokomotivních dep zajišťujících provoz zejména na hlavních tratích. Nové lokomotivy, do nichž bylo vkládáno tolik nadějí, se samozřejmě neobešly bez potíží. Od samého počátku se na strojích projevovaly časté závady na motorech, jež byly po konstrukční stránce poddimenzovány a docházelo k častým praskáním některých prvků. To se vyřešilo až o mnoho let později výrobou zesílených skříní motorů. Mnoho lokomotiv se tak přímo z provozu vracelo s těžce poškozenými motory do Prahy k výrobci ČKD.

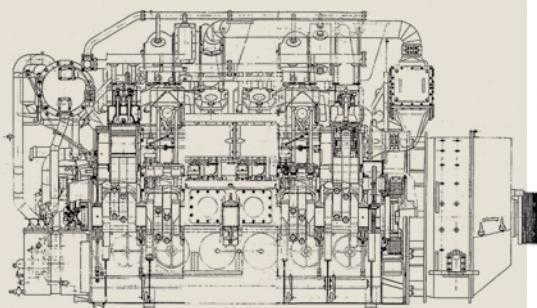
V pozdější době se začalo využívat možnosti spojení dvou lokomotiv kabelem mnohočlenného řízení. Jedním z neznámějších spojů, kde se této možnosti pravidelně využívalo již v osmdesátých letech, byla vozba expresů Thermal, kde chomutovské stroje vozily mezi Prahou a Karlovými Vary dokonce přímé lůžkové vozy z Moskvy. Dvoučlenně jezdily Brejlovci také z Brna do České Třebové nebo z Bratislavy do Púchova. Od počátku devadesátých let se pak „dvojčata“ hojně rozšířila v nákladní dopravě například mezi Nymburkem a polským Zawidowem nebo na nejdelší slovenské neelektrizované dvoukolejné trati mezi Zvolenem a Košicemi. V průběhu osmdesátých let se ČSD snažily čím dál více o přechod na elektrické vytápění vlakových souprav. V roce 1978 vznikly dva prototypy a do roku 1980 pak dalších 84 sériových lokomotiv s ozna-

lovci postupně upevňovaly své pozice. V letech 1972 a 1973 tyto moderní stroje pomohly významně k obnově lokomotivního parku v depech Nymburk a Havlíčkův Brod. Jen s malou přestávkou navázala v letech 1974 a 1975 výroba nejpočetnější třetí série sto dvaceti lokomotiv, které byly dodá-

vých lokomotiv T 478.3301 až 3360. Posílily tak stav v depech, kde byly zastoupeny pouze jedním či dvěma kusy, jako byl Trutnov i Meziměstí. Nově se pak dostaly také do Loun, které se později staly doslova Mekkou řady T 478.3. Jejich stroje zajížděly především do Prahy s osobními i nákladními vlaky a lounské čty

### ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE T 478.3 (753):

Roky výroby:	1968 až 1977
Pojezd:	Bo' Bo'
Výkon motoru:	1 325 kW
Motor:	ČKD K 12 V 230 DR
Vytápění souprav:	parní (PG 500)
Max. rychlost:	100 km/h
Délka přes nárazníky:	16 500 mm
Počet vyrobených kusů:	408





čením T 478.4. Ty se však na dlouho staly posledním typem motorových lokomotiv vybavených topným alternátorem. Nedostatek těchto lokomotiv pak byl v první polovině devadesátých let vyřešen rekonstrukcí celkem 163 lokomotiv řady 753 (původně T 478.3) na řadu 750.

### Později přišly modernizace

Počátkem nového tisíciletí se začala projevovat morální zastaralost těchto strojů a stále více náročnější údržba si žádala nové řešení, které by umožnilo prodloužit životnost těchto jinak univerzálně využitelných lokomotiv. Po nezdařeném pokusu o přestavbu v podobě jediného prototypu řady 755 již ve druhé polovině devadesátých let na Slovensku byla v Čechách modernizována jedna z původně dvou rozpracovaných lokomotiv. Do nich byl místo původního motoru dosazen konstrukčně starší

typ K 6 S 310 DR, jenž poháněl Zamračené a Čmeláky. Lokomotiva označená jako 752.001 pak úspěšně jezdila až do roku 2007 v Lounech a Praze.

Dalším projektem, který se od roku 2000 dočkal poměrně hojného rozšíření, byla rekonstrukce

celkem čtyřiceti Brejlovců pro různé italské nákladní dopravce. Čtyři stroje s označením 752.6 převzala po rekonstrukci dopravní firma OKD, která si v průběhu let 2002 až 2009 podobně jako někteří další nákladní dopravci pořídila zásadním způsobem modernizované lokomotivy 753.7 s motory Caterpillar. Třicet podobných lokomotiv si pořídila dceřiná společnost ČD Cargo. V letech 2010 až 2012 zmodernizovala firma CZ Loko devatenáct původních strojů řad 750 a 753 na řadu 750.7. Ta byla vybavena novými motory CAT 3512 C o výkonu 1 550 kW a také moderními stanovišti. Tyto stroje využívají České dráhy na svých rychlíkových spojích.

Nová řada 756 vznikla z původních Brejlovců na Slovensku. Železniční společnost Cargo s deseti lokomotivami, rekonstruovanými v ŽOS Zvolen, zajišťuje nákladní dopravu na tratích Žilina – Zvolen – Košice. Přibližně ve stejných lokalitách potom působí 25 lokomotiv řady 757, které postavily ŽOS Zvolen pro osobní dopravu národního dopravce ZSSK. Do celkového výčtu přestaveb původních „trojek“ pak zbývá zmínit dvě české lokomotivy řady 755 s motory CAT 3512 B, které používá ČD Cargo nejčastěji v oblasti Kralup nad Vltavou. Kromě výše zmíněných lokomotiv, které prošly zásadními modernizacemi, je v držení různých subjektů ještě celá řada méně či více upravených původních lokomotiv 750 nebo 753 jak v muzejním provozu, tak i v běžné každodenní službě. To prozatím zajišťuje obrýleným lokomotivám, jež vznikly před půl stoletím, ještě mnoho let v činné službě. ○



Modernizovaný Brejlovec italského dopravce pod alpskými velikány...



... i v podhůří Rychlebských hor a Hrubého Jeseníku v barvách ČD.



# České dráhy pomohly cestujícím z odkloněného letu

Nebe nad Maďarskem bylo v noci ze sedmého na osmého června poměrně neklidné. Kvůli silným bouřkám budapeštské mezinárodní letiště přestalo přijímat spoje ze všech koutů světa. Letecké společnosti tak musely své stroje nechávat přistávat v jiných městech, od Budapešti značně vzdálených. To byl i případ letu FR 8206 společnosti Ryanair z anglického Bristolu, který byl odkloněn až do Brna. Ani přistání v Bratislavě nebylo v té chvíli možné. Pro více než sto sedmdesát cestujících začali zaměstnanci brněnského letiště shánět náhradní odvoz. Jediným možným dopravním prostředkem se stal vlak.



Martin Harák | Foto: autor, Ryanair

Původně měli manažeři z letiště v Brně Turanech v plánu přepravit cestující z odkloněného letu autobusy, což se ale po chvíli snahy ukázalo jako nereálné. To páteční ráno totiž měli všichni autobusoví dálkoví dopravci napilno a své kapacity zcela využity. Vzhledem k nasmlouvaným přepravám například turistů jedoucích k moři na dovolené neměl nikdo z nich možnost vzít takovou náročnou zakázku, a hned třeba čtyřmi autobusy najednou.

## Místo autobusů vlaky

Pomoc pro pasažéry z letadla proto musela přijít odjinud. „Zaměstnanci letiště našťastí napadlo se obrátit na České dráhy – z Brna přece jezdí vlaky do Budapešti každou druhou hodinu! Krátce na to už zvonil telefon na našem síťovém dispečinku osobní dopravy a pomalu se rýsovala netradiční zakázka,“ popisuje postupný vývoj události šéfdispečer ČD Lukáš Zástěra. Podle něj musel při přípravě zkušený dispečer Tomáš Molák notně improvizovat,

protože Letiště Brno nemělo v té chvíli ještě s národním dopravcem žádnou smlouvu a zaměstnanci letiště neměli dostatek hotovosti na nákup jízdenek. „Podle hesla dobrý dispečer si poradí se kolegové Tomášovi podařilo všechno operativně dohodnout nejen na české straně, ale paralelně i se slovenskými a maďarskými železnicemi a mohla nastat další fáze zabezpečení transferu k vlaku spoje Metropolitan, který odjíždí po šesté ranní z Brna do Maďarska,“ říká šéfdispečer Lukáš Zástěra, jenž zároveň vyjádřil slova díky za perfektně odvedenou práci.

Manažer brněnského letiště Radek Lang k tomu dodává: „Hned při prvním kontaktu mi síťový dispečer Českých drah dokázal navrhnout efektivní řešení včetně rezervování dvou vozů vlaku EC 271 a označení dveří vagonů cedulemi s číslem letu. Byl to malý, ale významný detail. V situaci, kdy jsem nebyl schopen zajistit dostatečnou finanční hotovost v naší pokladně na nákup jízdenek pro všech 172 cestujících, zajistil pan Molák následnou dohodu na vystavení faktury za jízdné. Tím

vlastně celou situaci zachránil, jelikož nemožnost nákupu jízdenek by jinak celou akci zhatila,“ říká Lang. Z vlaku Metropolitan se tak na několik hodin částečně stala letecká linka FR 8206, a evokovala tak dobu začátků provozu vlaků Pendolino z Prahy do Ostravy, kdy některé spoje jezdily za letecké spoje ČSA v takzvané letové hladině nula s označením nejen vlakového, ale i leteckého spoje.

## Vzorná spolupráce zaměstnanců ČD

S pomocí dispečerské vlakvedoucí Blaženy Vytaškové a dozorčí přepravy Jiřiny Butschkové se podařilo včas označit rezervovaná místa ve vlaku, sehnat občerstvení a připravit vše pro vlakovou četou. Souprava byla díky ochotě depa mimořádně přistavena k nástupišti dříve, aby cestující nad rámem nemuseli čekat na nástupišti, kam je postupně navážely narychlo svolané autobusy městské dopravy. „Břeclavská vlaková posádka ve složení Dita Sedláčková a Lenka Ryšavá byla nápomocna nejen při nástupu cestujících do vlaku, ale i při zajištění služeb pro invalidní cestující a současně pomáhala při rozdávání občerstvení cestujícím. Všechno se odehrálo jako na drátkách a je skoro neuvěřitelné, že i při tak složité operativě mezinárodní vlak odjel s pouhými čtyřmi minutami zpoždění. Šlo o ojedinělý případ, kdy jsme pomáhali při náhradní dopravě za letadlo, a troufám si říci, že jsme obstáli dobře. Za to patří obrovský dík všem zaměstnancům, kteří pomáhali s hladkým průběhem transferu,“ doplňuje manažer ZAP Brno Pavel Karšulín, který se této neobvyklé „mise“ osobně zúčastnil. ○



# ČD Cargo na Nové hedvábné stezce

Nová hedvábná stezka je v poslední době často skloňovaným tématem v obchodní sféře i v médiích. Jisté je, že přepravy z/na východ, ať už z/do Číny, Ruska nebo jiných zemí představují významný potenciál a obchodní příležitost pro ČD Cargo. Společnost chce být lídrem těchto přeprav a spolehlivým partnerem našim zákazníkům.

Michal Roh | Foto: archiv ČD Cargo, Jaromír Cabalka

Obchodní výsledky dosažené v tomto segmentu v první polovině letošního roku potvrzují, že jsme se vydali správným směrem. Děje se tak zejména díky aktivitám nově zřízeného oddělení East Asia pod vedením Li-liany Krutonog.

## Nové vlaky z Číny

V sobotu 12. května 2018 vstoupil na území České republiky letos první ucelený vlak s kontejnery z čínského Yiwu. V pořadí se jedná o třetí vlak, avšak tento byl již plně v režii akciové společnosti ČD Cargo. Další vlaky jsou z Yiwu vypravovány jednou týdně, vždy v pátek. Dojezd do terminálu v Lovosicích je plánován na čtvrtek. Samozřejmě vše záleží na aktuálním objemu objednávek. Vlak byl ukončen v terminálu akciové společnosti ČD-DUSS Terminál v Lovosicích, kde byly kontejnery přeloženy na nákladní automobily a odvezeny k cílovým zákazníkům. Trucking pro největšího zákazníka vlaku zajišťuje další dceřiná společnost ČD Cargo – ČD Logistics. Rekordní byla v tomto případě doba přepravy 13 dnů. V současné době se odehrávají intenzivní jednání týkající se zpětného vytížení vlaků.

Během veletrhu Transport a Logistic v Šanghaji naše společnost nominovala v Číně vlastní



**CD Cargo**



ho agenta – obchodní a dopravní firmu, která bude zastupovat společnost ČD Cargo v Číně, konkrétně v provinciích Changsha, Shanxi a Si-an, kde bude nabízet služby ČD Cargo obchodním i výrobním firmám. Výsledek odstartované spolupráce se dostavil velmi rychle – 31. května 2018 odjel z čínského Houbabei první vlak



do Hamburku (mimo území České republiky), jehož jízdu kompletně spedičně zastřešilo oddělení East Asia. Dalším úspěchem je návrat přeprav Wuhan – Pardubice na české koleje. Tyto vlaky byly po změně operátora ukončeny v polské Lodži a odtud byly kontejnery přepravovány do Pardubic po silnici. Při náročných jednáních vedených oddělením East Asia se podařilo zákazníkovi přesvědčit o výhodnosti naší nabídky a získat kontejnery zpět na železnici. Dodejme, že se jedná o nezanedbatelný objem.

## Zaměřujeme se i na další země

Na konci dubna se uskutečnilo dvoudenní pracovní jednání náčelníka Kaliningradské železnice RŽD Viktora Golomolzina s představenstvem společností ČD Cargo a CD Cargo Poland. Významným aktem byl podpis „Smlouvy o organizaci přeprav“ mezi OAO RŽD a CD Cargo Poland, na jejímž základě bude možné provozovat lokomotivy CD Cargo Poland na hraničních přechodech Mamonovo/Branevo a Skandawa/Černjachovsk. Účastníci jednání se mimo jiné zabývali možností rozšíření spolupráce při přepravách dřeva z Kaliningradské oblasti, jednali o zahájení tranzitních intermodálních přeprav z Číny do Evropy přes hraniční přechod Mamonovo/Branevo a také o možnosti zahájení přeprav štěpky v kontejnerech Innofreight. Díky podpisu memoranda by se již brzy měla v České republice objevit první štěpka. Pro její přepravy bude využita progresivní technologie Innofreight. ○

## Fotosoutěž ČD Cargo a krásy České republiky

**Soutěžte s námi o hodnotné ceny!**

Zašlete nám fotku nákladního vlaku nebo lokomotivy ČD Cargo u jakékoliv přírodní, technické či kulturní památky nebo jakékoliv jiné dominanty České republiky.

Fotografie nám zašlete na email: [fotosoutez@cdcargo.cz](mailto:fotosoutez@cdcargo.cz), včetně krátkého popisku. Soutěž trvá do 14. září 2018, vyhlášení proběhne 28. září 2018. Více informací naleznete na stánkách [www.cdcargo.cz/fotosoutez](http://www.cdcargo.cz/fotosoutez).

1. cena Model lokomotivy ČD Cargo Roční vstup do Království železnic Jízda lokomotivou dle vlastního výběru
2. cena Roční vstup do Království železnic Jízda lokomotivou dle vlastního výběru
3. cena Jízda lokomotivou dle vlastního výběru

ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zasláné fotografie k propagačním účelům.





Model monorailu Delta TD

# Zapomenutý projekt monorailu na Špindlerovku

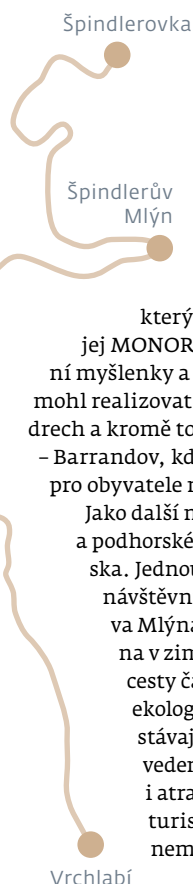
V současné letní sezoně není od věci si připomenout jeden zapomenutý projekt umožňující zlepšení dopravy do českého Aspenu – monorail z Vrchlabí do Špindlerova Mlýna – Sv. Petra až na Špindlerovku. Krkonoše jsou oblíbeným pohořím nejenom v letním, ale zejména v zimním období, které je mimořádně náročné na dopravu a poměrně vysokou návštěvnost milovníků zimních sportů.

František Palík | Foto: archiv autora

Monorail je v podstatě jednokolejnicová dráha, řešená dvěma způsoby – buď vozidlo po kolejnici pojíždí, nebo je na ní zavěšené. Tím se sleduje malá zastavěná plocha a dobré využití v přírodě, na výstavištích a v městských aglomeracích, a zejména nízké náklady na výstavbu.

Známé řešení, poprvé použité v Evropě, je zavěšený monorail nazývaný Swebebahn ve městě Wuppertal v Německu, který začal fungovat v roce 1901 a je dosud v provozu. Délka tratě činí 13,3 km a je ve výšce 12 m nad řekou Wupper. Systémy monorail se ve světě nejčastěji užívají k dopravě lidí mezi letišťem a centrem velkoměst – například v Japonsku Monorail 1 000 Tokio – Haneda airport, v USA Newark International airport, kde jsou schopné dopravit až 3 000 osob za hodinu. V Australii je to Darling – Harbour Sydney.

V ČSSR byl kolem roku 1968 připravován systém monorail – ALVEC pro Vysoké Tatry v úseku Poprad – Štrbské pleso, který měl nahradit v té době klasickou železnici s rozchodem kolejí 1 000 mm. V současnosti se na výrobu těchto systémů ve světě specializuje poměrně málo fi-



rem. Historicky nejúspěšnější je švýcarská firma von Roll Habegger AEG monorail systém a japonská firma Hitachi.

## Pro město i hory

Profesor Petr Tučný se delší dobu zajímal i o koncepční systémy monorail. Navrhl projekt, který byl ve světě ojedinělý, a nazval jej MONORAIL DELTA TD. Připravil základní myšlenky a design, který podnik ČKD Praha mohl realizovat ve vypsaných zahraničních tendrech a kromě toho i pro dopravu Praha Smíchov – Barrandov, kde se řešila dopravní obslužnost pro obyvatele nového sídliště.

Jako další možnost bylo využito pro horské a podhorské oblasti tehdejšího Československa. Jednou z prvních možností byla doprava návštěvníků Krkonoš do oblasti Špindlerova Mlýna, Sv. Petra a Špindlerovky, zejména v zimním období, kdy jsou příjezdové cesty často ucpané. Kromě toho by tento ekologický dopravní systém nenarušil stávající komunikace ani přírodu a provedením na visuté dráze by mohl být i atraktivním jako vyhlídková jízda pro turisty. Po dohodě s ředitelem ČKD Janem Havelkou byl v červnu 1994 usta-

noven tým ve složení prof. Tučný, Ing. Heřman, Ing. Palík a M. Kordík určený pro zpracování základních podkladů pro MONORAIL DELTA TD pro oblast Krkonoš – KRNApu. Na projektu spolupracoval Atelier TAHIP design – Tučný, Praha, výrobcem a dodavatelem dopravního systému Monorail byl DIZ – ČKD Praha.

Projekt byl navržen tak, aby minimalizoval zásahy do chráněné krajiny. Výstavba pojezdové dráhy se plánovala prostřednictvím polyfunkčního agregátu, jenž se pohybuje po již postavené části trati, tedy systém „staví sám sebe“. Odpadá zřízení staveniště, které je nešetrné vůči přírodě. Zásobování materiálem a odvoz vytěžené zeminy při stavbě nosných sloupů jsou prováděny speciálními transportními nosiči, které se pohybují pouze po již postaveném úseku dráhy.

## Jednokolejná trať na pilířích

Monorail DELTA TD se skládá ze dvou, tří nebo čtyřvozových jednotek nebo jejich sestav. Trať je jednokolejná a tvoří uzavřenou smyčku. Nesou ji ocelové trubkové pilíře ve vzdálenosti 12 m, v ohybech 10 m. Přemostění je možné na vzdálenost 30 m. Pilíře vyrovnávají nerovnost terénu v rozsahu od 1 500 mm do výšky 10 000 mm nad terémem. Stoupání je možné až do 30 % při aplikaci zubového šípového záběru specifické konstrukce. Vozy měly být z velkoplošných hliníkových profilů v samonosné integrální stavbě vozové skříň dodávané firmou Aluswiss. V zimním období je kolejnice elektricky vyhřívána proti námraze.

MONORAIL DELTA TD má obsaditelnost ve dvouvozovém provedení 100 osob včetně turistického, zvláště lyžařského vybavení. Pro batohy, lyže a ostatní zavazadla je řešen zvláštní prostor. Předpokládaná rychlost je 30–40 km/h, a to především s cílem poskytnout cestujícím neobvyklý požitek ze sledování krajiny. Četnost spojů byla volena podle přepravních proudů cestujících tak, aby stačily přepravit počty osob dopravních do Vrchlabí vlakem a autobusy.

Projekt zpracované trasy MONORAILU včetně navržených zastávek se měl upravit podle požadavků regionů. Délka trasy na Špindlerovku přes Davidovy boudy je zakreslena v katastrální mapě a měří 27,60 km. Zkrácená varianta s odbočením u Divčích lávek měří 24,52 km.

## Nadšení vystřídal odklad

Dne 24. února 1995 se uskutečnilo jednání na Městském úřadu ve Vrchlabí za účasti ředitele KRNApu Lábka, starosty MÚ Špindlerova Mlýna Konopy a zástupců TAHIP Design a ČKD Praha DIZ. Byly předloženy projekční podklady, model vozidla včetně pojezdové dráhy a předpokládaná cena činila 1,6 mld. Kč. Po diskusi konstatovali, že materiály týkající se dopravního systému MONORAIL DELTA TD pro Vrchlabí – Špindlerovka nejsou v rozporu se záměry rozvoje dopravy v regionu, a podpořili zpracování komplexní studie. Při dalších jednáních se však projevil problém s financováním s tím, že je třeba přednostně řešit plynofikaci, a ekologický projekt byl odložen.

Uplynulo 20 let a zásadně se změnilly podmínky týkající se ekologie i možností financování ekologických projektů využitím eurofondů, které přímo přednostně podporují ekologické projekty. Proto by stálo za to zapomenutý projekt monorail obnovit. Tento systém by nepřinesl jen řešení ekologických problémů, ale i atraktivitu pro turistiku v Krkonoších. ○



# Putování krajem zaniklých řepařek a sladkých třešní



Kolínská řepařská drážka bývá častým cílem našich rodinných výletů. V muzejní expozici tamního nádraží jsme si občas krátily čekání na vlak do Býchor čtením o dalších, již neexistujících řepařských drážkách v Polabí. A pak jednoho nedělního rána padlo rozhodnutí, že místo do Sendražic vyrazíme na velkou archeologickou výpravu.

Michal Málek | Soudobé foto: autor

Český cukr býval svého času důležitou obchodní komoditou a pěstování bílé řepy zažívalo v Polabské nížině nebývalý rozmach. Cukrovary, které rostly jak houby po dešti, bylo nutné spolehlivě zásobovat dostatečným množstvím řepy. Ta pěstovaná v jejich těsné blízkosti záhy přestala postačovat a doprava koňskými povozy ze vzdálenějších míst byla nespolehlivá a nevykonná. Pod taktovkou průmyslové revoluce padla jasná volba na tehdy velmi populární úzkorozchodné drážky. Začátkem 20. století tak mezi Kolínem, Nymburkem a Jičínem živelně vznikla síť polních drážek o rozchodech 600 – 760 mm. Leč jak rychle tyto zemědělské dráhy vznikaly, tak stejně rychle během 50. let postupně zanikly a soupravy ne nepodobné dětským vláčkům nahradily stále více populární nákladní auta.

Reinkarnace se díky nezdolnému úsilí místních nadšenců a důležité finanční podpoře přílehlé průmyslové zóny (je jistou ironií, že sama železnici využívá jen minimálně) podařila pouze v Kolíně. Z těch ostatních zbyla jen hrstka historických fotografií a pár artefaktů, které na první pohled ani nemusí naznačovat, že právě tudy kdysi vedla železniční trať.

## Vlkavka

Prvním cílem našeho železničního putování se stala řepařská drážka vlkavského cukrováru, která by letos oslavila 120 let od svého vzniku. Pokud se na cestu vydáte s bicyklem, můžete vyrazit už od nádraží v Čachovicích, které se do roku 2007 podle vedlejší obce jmenovalo Vlkava. Hned u nádraží stál mezi lety 1871–1945 areál Thurn-Taxiského cukrováru. Majitel zdejšího panství Hugo Maxmilián Thurn-Taxis fandil technickým novinkám, a tak od samého počátku byl cukrovar propojen s velkou dráhou vlečkou a od roku 1898 i úzkorozchodnou drážkou, která postupně vedla do Ronova (dnes Oskořínek) a Mcel. Tečku za historií svého času



Dochovaný most vlkavské úzkokolejky ukrytý v remízku u obce Oskořínek



Dobový snímek lokomotivy Ronov

největšího cukrováru v západní části habsburské monarchie nečekaně učinila série výbuchů těsně před koncem druhé světové války. Podnik už následně nebyl obnoven a přilehlá drážka tím pádem pozbyla smyslu.

Dnes vede po části dochovaného tělesa dráhy cyklostezka Taxis. U Jizbic však zbytky trati opouští a dál je možné pokračovat už pouze pěšky. Pozůstatky náspu obou větví pak po několika stovkách metrů mizí společně s lesním porostem.

Další zachovalá část vlkavské řepařky se nachází u Oskoříneku v místě zvaném U tří mostů. A tam byla i naše první zastávka. V remízku protnutém potokem Ronovka jsou kromě ocelového drážního mostu ještě dva betono-

vé. Přes ten blíže trati č. 061 vede polní cesta a třetí vřadu je společně s částí náspu dalším pamětníkem dob, kdy tudy projížděly parní lokomotivy Vlkava a Ronov z lokomotivky Krauss Linca a nízkostěnné vozy dodané firmou Orenstein & Koppel. Zatímco mostek je celkem dobře viditelný i přístupný, násup již silně zarůstá náletovými dřevinami. V době naší návštěvy navíc panovalo nebývalé horko, podpořené deštovou přeháňkou z předchozí noci, a tak podrobnějšímu průzkumu bránily útoky komárů a má lehce vytočená žena, nechápající, kvůli čemu se sem od auta bezmála kilometr táhneme... Naštěstí přístupová ces-





ristických průvodcích je obec zmiňována především díky zdejší rozhledně, která je dobře viditelná i ze zmiňované polňačky vedoucí od tří mostů. A protože nejen dráhou je člověk živ, byla návštěva Roman-ky, jak byla stavba po svém otevření v roce 2003 pojmenována, vítaným zpestřením výletu. Pěší a cyklisté mohou k rozhledně využít cestu vedoucí kolem místa bývalého nákladního železničního nákladního úřadu zahnut vlevo. Netradiční rozhledna stojící uprostřed roviny navzdory své poloze nabízí překvapivě daleký výhled do kraje a za příznivých podmínek je možné zahlédnout Ještěd, žižkovský vysílač či chvaletickou elektrárnu.

### Křinecké železniční retro

Po dostatečném pokochání se panoramaty se vydáváme přes Mečír, kde končila druhá větev vlčavské řepačky, smě-



Dříve trať s čilým porozem, dnes už jen lesní pěšina v dymokurském Hájků

### Dymokurka

Mírně zvlněnou okreskou, občas lemovanou jak jinak než třešněmi, se za pár minut jízdy autem ocitáme v Dymokurech. V obci, jejímž místostarostou je majitel zdejšího zámku a senátor Tomáš Czernin. Nás ale v danou chvíli více zajímá objekt bývalého cukrovaru v blízkosti místní železniční zastávky. Zatímco objekt cukrovaru, v němž sídlí hned několik firem, utěšeně chátrá, bývalá drážní budova sloužící nyní soukromým účelům po rekonstrukci doslova září. Škoda jen, že dokonalý dobový ráz opět kazí bílá plastová okna a soudobá střešní krytina. Vlevo před budovou prosvítá vyšlapaná lesní cestička, která po zhruba sto metrech kříží další pozůstatek polabských řepaček. Ještě v devadesátých letech zde kromě viditelného tělesa trati bylo k nalezení i množství dřevěných rámců železničních vozů, které postupně splývaly s okolní přírodou. Kompletní repliku jednoho z vozů si můžete prohlédnout v muzeu ČD v Lužné u Rakovníka. Dnes zůstává posledním pamětníkem provozu jen malý propustek.

Po všem tom bádání i trochu vyhládne, a tak zkusíme místní restauraci na fotbalovém hřišti FK Dymokury. Ano, je to ta restaurace, kde si známý propagátor kvalitní gastronomie Zdeněk Pohlreich pochutnával na bramborové kaši s karbanátkem. Nám nezbylo než pochvalná slova šéfa i kladné recenze na facebookových stránkách podniku potvrdit.

Z Dymokur by šlo ještě pokračovat do nedaleké Činěvsí, kde místní spolek nadšenců symbolicky obnovil část trati, ale děti už se trochu nudí, a tak nezbyvá, než se vydat zpět domů. Železnice i jídla bylo dost. To, co jsme za jedno nedělní odpoledne stihli navštívit, byla jen část toho, co se do dnešních dnů z kdysi husté sítě zemědělských drah dochovalo. Kdo by měl zájem bádát po zrušených tratích hlouběji (a to doslova), může na cestu přibalit i detektor kovů – s trochou štěstí je stále možné narazit na nějaký ten železniční poklad. ○



Křinecké mechanické závory kombinované s výstražníkem AŽD

ta od Oskořínku, která je zároveň dalším dochovaným úsekem drážky, je z velké části lemována právě dozrávajícími třešněmi, takže emoce při zpáteční cestě polňačkou rychle opadly.

### Hrubý Jeseník

Nebojte, mytická bytost zvaná tiskařský šotek tentokrát nezařadovala. Obec v těsné blízkosti Oskořínku opravdu nese totožný název jako nejvyšší moravské pohoří. Zatímco název hor vznikl počestím německého místního pojmenování Gesenke (svah), středočeská víska svůj název odvodila od jasanového háje. V tu-

rem k obci Křinec. Kdysi tu fungovala řepačská úzkokolejka ve směru na Netřebice. Dnes zdejší barokní zámek nabízí unikátní rokokové Modré salonky a příjemnou zámeckou kavárnu. Od zámku je to jen kousek k památkově chráněnému betonovému mostu překonávajícímu říčku Mrlinu, který zdobí sochy čtyř živlů z dílny Jana Brokofa. A od něj už je vidět křinecké nádraží. Tento lokální železniční uzel ležící na trati z Nymburka

do Jičína s odbočkou na Chlumec nad Cidlinou nabízí díky

doposud dochovaným mechanickým závorám (byť doplněným postaršími výstražníky AŽD), návštěvníkům a především plno možností k fotografování – ať už s místně tradičními RegioNovami, které svůj žlutozelený háv postupně mění za elegantní modrou, či občasnými nostalgickými vlaky. Nám Regina projela pár minut před naším příjezdem z rozhledny, takže jen na chvíli zastavujeme u opraveného stavědla. Škoda, že jinak na první pohled hezky zrekonstruovaný objekt kazí použití plastových oken, ale pár dalších třešní ze stromu rostoucího hned za stavědlem opět rychle mění náladu k lepšímu.

### ŠOTOINFO

Jednokolejná regionální trať z Nymburka do Jičína byla uvedena do provozu v roce 1881. Na trati jsou dvě odbočky – Obora poblíž Křince napojující trať 062 od Chlumce nad Cidlinou a Kamenko u Kopidlna spojená tratí do Dolního Bousova, která je od roku 2016 ve vlastnictví AŽD Praha a funguje především jako zkušební laboratoř pro testování zabezpečovací techniky.

Provoz zhruba třinácti osobních vlaků na trati 061 zajišťují motorové jednotky RegioNova a doplňuje je jeden pár sezonního spěšného vedeného motorovým vozem řady 854. Nákladní vlaky jsou zde v režii Břežlovců 753.7 a Bangladěšek řady 742. Pro fotografování na trati v převážně rovinnaté krajině je ideální úsek Ledečky – Křinec a Oskoříněk – Jíkev.



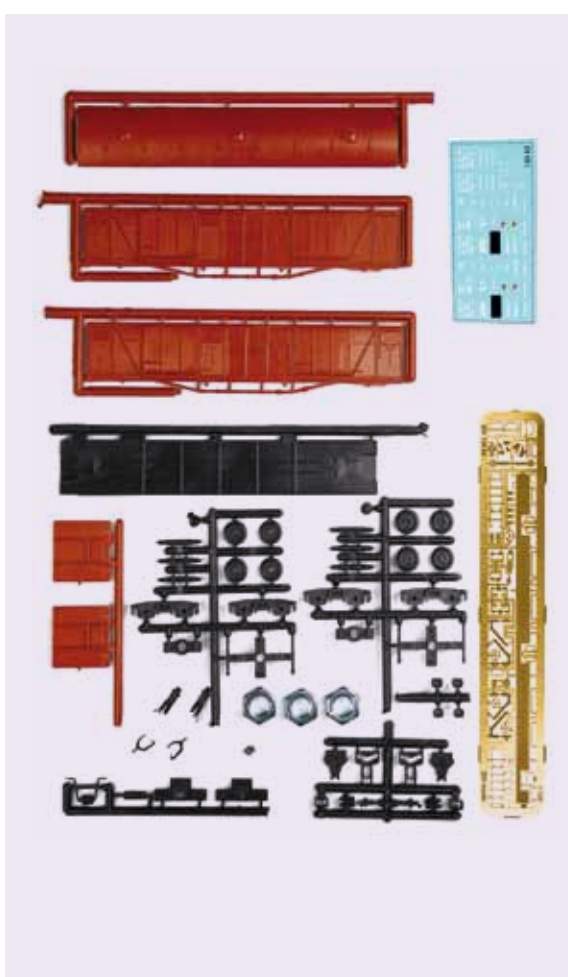


# Krytý vůz Gags 51 ČSD ve velikosti TT

Jednou z horkých novinek na nedávné, nejen mezi modeláři oblíbené akci Pečky 2018 byla i stavebnice krytých vozů od firmy SDV model. Nás konkrétně zaujal vagon Gags 51 2. série ČSD ve velikosti TT. Proto jsme se rozhodli mu věnovat trochu blíže.

Michal Bednář | Foto: autor

Firmu SDV model asi netřeba představovat. Již téměř tři desetiletí nabízí na tuzemském i zahraničním trhu modely silniční a vojenské techniky ve velikosti Ho. Před několika lety se však pustila i do velikosti TT a pravidelně nás v malých dávkách zásobuje železničními vozidly našich drah. V poslední době jsou to především nástupci o generaci starších, avšak neméně oblíbených stavebnic firmy Detail, které již sice mají své nejlepší dny za sebou, ale dodnes jsou mezi modeláři dosti rozšířené a dají se z nich postavit povedené modely. Vím to z vlastní zkušenos-



ti. Ovšem jak se říká: pokrok nezastavíš. Stavebnice SDV jsou díky technologii lisování přesnější a pohodlnější na stavbu, nehledě na to, že pokud někdo vložene nechce, nemusí je ani barvit, i když takový model má pak jisté vzhledové rezervy. Na akci Pečky 2018 firma představila několik novinek, mimo jiné i stavebnice krytých vozů Gags 51 2. série ČSD a Hags 11 ČD/ČDC. Článek popisuje první jmenovaný.

## Skvělé zpracování

Stavebnice je velmi precizně zpracovaná, vylisovaná z probarveného plastu, jak je již zavedenou praxí u SDV. Některé díly stačí odříznout od rámečku a není nutná téměř žádná další úprava, u jiných se však modelář nevyhne odstranění menších či větších nálitků. S tím se musí počítat a kovaného modeláře tato záležitost nemůže nikterak odradit. S ostrým skalpelem a dávkou pečlivosti lze výlisek během chvilky zbavit všech nežádoucích otřepů. K lepení lze použít jakékoli lepidlo na plastické modely, já použil UHU Plast. Ze stavebnice lze postavit kompletní provozuschopný model, je dodávána včetně dvojkolí, kinematik i spřáhel. Ti ná-



ročnější si samozřejmě vybaví podvozky dvojkolými kovovými. Správný průměr je 7,7mm, přibalená jsou kola o průměru 7,5mm. V tomto případě jsem nepoužil mosazná pouzdra, dvojkolí se i bez nich točí naprosto volně a mají velkou setrvačnost.

Hrubá stavba vozu je velice jednoduchá a pohodlná, řekl bych, že i relativně rychlá. Všechny díly do sebe dobře zapadají, navíc mají dorazy, takže je vyloučeno nepřesné slepení. I tak doporučuji projít si předem návod. Při stavbě skříně, kterou jsem práce na modelu započal, je nutno si jen pohlídat správné horizontální zarovnání hran bočnic a čel. Jednoduše jsem na rovné podložce skříň otočil vzhůru nohama a všechny stěny dorazil. Pravoúhlost lze zajistit zkušebním vložením rámu do skříně a počkat, až lepidlo zatuhne. Bočnice jsou identické, u nich je potřeba odříznout zrcadlově vždy jeden držák kola ruční brzdou, viz návod. Při lepení střechy se musí dbát na to, aby byla ve správné poloze k čelu s žebříkem. Otvory pro montáž žebříku

jsou při pohledu z čela posunuty k pravé straně, na níž je na střeše umístěna střešní lávka. Správnost je nejjednodušší si ověřit na fotografiích, které má výrobce na svém webu v dostatečném rozlišení.

#### Spodek vozu

Spodek vozu je složen z vlastního rámu, dvou úchytů pro čepy podvozků a vzduchojemů. I zde do sebe vše krásně zapadá, pro vzduchojemy jsou dokonce na rámu připraveny čepy, na něž se tato výstroj nasadí a zafixuje kapkou lepidla. Tři čepy je nutno odříznout, pro tento typ vozu nejsou určené. Pro kinematiky je v rámu vytvářený prostor, díky němuž je lze osadit přesně a s minimální vůlí. Po drobné úpravě tvaru je možné použít i kinematiky Peho. Já použil SDV. Jako závaží slouží tři matky, jejich poloha je na rámu jasně daná, pro přesné a symetrické uložení rám disponuje čepy. K fixaci matek jsem použil sekundové lepidlo. Stejně jako u střechy, tak i u spodku je nutno si ohlídat správnou orientaci.

Nedočkavci mohou již takto nahrubo sestavený model posadit na koleje a zapojit jej do provozu, je plně funkční. Další etapou je umístění leptů. To bývá trochu pipláčka, ale o tom je modelářina v první řadě. Otvory pro leptané doplňky jsou připraveny, takže modeláři mají vodítko a nemusí se bát např. špatných roztečí otvorů nebo jejich nesprávné polohy. Není třeba vrtat, otvory jsou dostatečně hluboké pro okamžité vložení madel s kapkou lepidla.

#### Povrchová úprava

Po nezbytném odmaštění slepeného modelu přišla ke slovu povrchová úprava. Přiznávám, nejsem úplně striktní při volbě odstínů, ale snažím se držet v nějakých rozumných mezích. Konec konců v realu také nejsou všechny vozy stejně barevné, navíc výsledný odstín změní ještě případná patina. Použil jsem tedy hnědočervenou základovou barvu Motip Primer 040551C, s níž mám dobré zkušenosti. Chce to více slabších vrstev, to už ale musí posoudit každý jedinec dle svého oka. Osazení obtisků (jsou rovněž přibaleny) a další povrchová úprava již probíhají dle individuálních zvyklostí modelářových.

Vůz měří přes nárazníky 137,3mm, odpovídá to 16 476mm v realu, odchylka od předlohy měřící 16 520mm jsou tedy v případě mého vozu 0,3mm. U stavebnice se drobná nepřesnost dá tolerovat, navíc může být ovlivněna nejen konstrukcí, ale též přesností při práci. Hmotnost sestaveného modelu s plastovými dvojkolými při použití všech tří matek jako závaží činí normou stanovené minimum 34g, s kovovými 42g. Průjezdnost je dobrá, v oblouku o poloměru 267mm nemá vůz ani při spřažení s dalšími vozidly sebemenší problémy. ○



#### HODNOCENÍ

Do rukou se modelářům dostává další model s tužemskou předlohou, který lze využít od IV. epochy do současnosti. Na výstavě v Pečkách bylo možné zhlédnout další dvě varianty, které časem přijdou na trh. Stavba vozu není nijak složitá, i méně zkušený začátečník ji musí s určitým množstvím trpělivosti zvládnout. Výsledek je výborný, kromě nepovinných kovových dvojkolí a samozřejmě barev není nutná žádná další investice, takže cena 365 Kč za vůz Gags, resp. 395 Kč za Hads je vzhledem k úrovni a přesnosti stavebnice nijak přemrštěná. Navíc při nákupu dvou stavebnic lze získat dva vozy s různými provozními čísly, obtisky s tím počítají.



# Nejsilnější fuk

Břetislav Buchta

Jenda měl práci v lokomotivním depu rád. Byl technický typ a už od malička jej bavilo rozebírat a poté smontovat vše, co dostal do rukou. Práce na lokomotivách byla sice špinavá, ale Jenda si nestěžoval. Na konec směny se však těšil stejně jako ostatní spolupracovníci.

V pátek byl natěšený ještě více. Čekalo jej totiž rande s Jítuškou. Nejprve kafe v nějaké tiché kavárně, potom procházka a nakonec kino.

Jenda normálně dělal dvanáctihodinový turnus a měl makat do šesti večer, ale vzal si náhradní volno a šel domů zároveň s „osmičkáři“ po druhé hodině odpolední.

Vyšel osprchovaný, oholený a navoněný směrem k vrátnici. Byl zhruba v polovině cesty, když se k němu blížili kolegové z motorové haly.

„Ahoj, Jendo, děláme soutěž, kdo má v depu nejsilnější fuk.“ Přitom mu ukazovali vyrobený přístroj, jehož hlavní částí byl manometr. K němu bylo připevněno krátké kolínko a široký nástavec na foukání. Také měli papír s osobami, které už odchytili a měli napsané jejich nafoukané hodnoty. „Ty jsi mladý zdatný chlap, určitě budeš jeden z favoritů,“ lákali jej ke změření sil s ostatními.

Jenda kouknul na hodinky. Viděl, že má ještě čas. Byl soutěživý člověk a zároveň i zvědavý na svůj výkon. Všechny tři znal jako chlapy, kteří občas vymýšleli různé soutěže nebo blbiny. Byl mezi nimi i Franta Skácel, jehož znal jako seriózního člověka. Nečekal tedy žádnou ptákovinu.

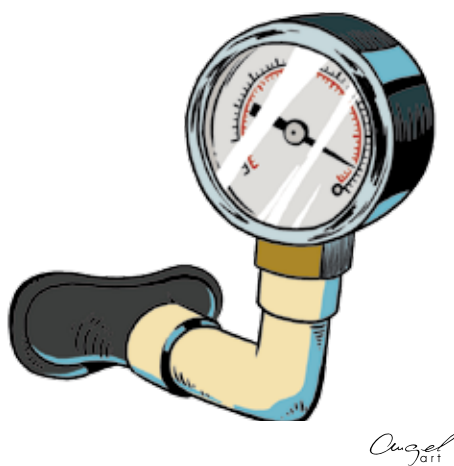
„Tak jo, mám ještě chvilku čas, půjčte mi to.“ „Máš jen jeden pokus, dej do toho všechno,“ hecovali jej chlapi.

Jenda uchopil manometr pravou rukou. Zhluboka se nadechnul a přitlačil si náustek pevně ke rtům. Potom zavřel oči a snažil se z plných sil vyvinout co největší tlak vzduchu

z plic. Zpočátku cítil dosti silný „odpor“. Ten potom jako by na chvíli povolil.

„Jedna celá dva,“ hlásili chlapi, kteří sledovali ručičku manometru. „Jsi fakt dobrý, zatím jsi vyrovnal rekord a děláš se o první místo. Teď mazej na tramvaj. Jestli to tak zůstane, ozve-me se a ještě jednou si foukneš ve finále.“

Jendova nálada se ještě zlepšila. Tramvaj ještě stála na točně a Jenda pomalu mířil k ostatním čekajícím. Všimnul si, že někteří jej nenápadně okukují. Dvě mladé dívky se při pohledu na něj dokonce poušmály. Jendovi vrtalo hlavou, co může být příčinou. Kalhoty i košili měl čisté, byl čerstvě vymydlený a učen-saný. Možná se jim jen líbím, dedukoval.



Tramvaj vyjela z točny a zastavila u nástupišť. Cestující nastoupili, Jenda si sedl do prostřední části a vůz se vydal do centra Ostravy. Na dalších zastávkách přistupovali lidé a Jenda si všimnul, že někteří z nich na něj opět začali civět. To už skutečně nechápal. Do konce jedna žena na něj upozorňovala svého

muže. Začal se cítit nesvůj a byl rád, když přišla zastávka Elektra a on vystoupil z tramvaje. Jítka stála poblíž a vyšla mu vstříc. Když byla asi dva metry od něj, na tváři se jí vyloudil překvapený výraz. Jenda se zarazil.

„Ahoj, Jítuš, co tak koukáš?“

„Ty ses líbal s čertem, nebo s horníkem?“ odpověděla Jítka s neskrývaným pobavením.

„Proč...!?“

Jítka otevřela kabelku, vytáhla z ní zrcátko a podala jej Jendovi. „Koukni.“

Jenda se podíval do zrcátka a ztuhnul. „Do háje!“ vyjekl překvapeně. Část jeho tváře zářila jasně černou barvou vyjma ohraničeného prostoru kolem rtů. Vypadal, jako by se chystal na maškarní bál. „Proto na mě všichni koukali jako na Marfána.“

Jenda nechápavě kroutil hlavou a nemohl pochopit, kde ke své „ozdobě“ přišel. Brzy však prozírel. Jediným prostředkem, který jej mohl takhle „nalíčit“, bylo zařízení na změření síly jeho dechu.

„To jsou ale šmejdi,“ ulevil si po svém poznání. Bylo mu jasné, že v náustku byly nějaké otvory a v důmyslném zařízení byl zřejmě grafitový prášek. Ten se smíchaný s vazelinou používá k mazání sběračů elektrických lokomotiv.

„Kde jsi k tomu přišel?“ optala se viditelně pobavená Jítka.

„Napálili mne moji drazí kolegové,“ odvětil Jenda sarkasticky a pověděl jí, jak se nechal oklamat. „Prý mám nejsilnější fuk,“ rozesmál se.

„Pojď se někde umýt,“ pobídla jej Jítka.

„To nebude tak jednoduché, grafit se velmi blbě smývá.“ Měl pravdu, držel na tváři opravdu dobře. Aby nebylo všem potíživým konec, oba byli tvrdě vyhození z dámského WC, kde chtěla Jítka svého milého polidštit. Pomohla až hodná prodavačka v drogerii.

Rande se ale vyvedlo a Jenda nakonec odpustil i kolegům. ○

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### Návrh poslanců: Jízdné ve vlacích a autobusech zařadit do 10% DPH

Jízdné ve vlacích a autobusech by mohlo nově spadat do 10% sazby daně z přidané hodnoty místo nynějších 15%. Počítá s tím návrh poslanců STAN, který Sněmovna přes nesouhlas vlády propustila do druhého čtení. S návrhem nesouhlasila vláda, ministryně financí Alena Schillerová (za ANO) jej označila za nesystémový a drahý krok, komplikovaný pro plátce daně i pro finanční správu. Podle vládních legislativců by v důsledku přijetí návrhu spadalo jízdné naopak do sazby DPH 21%. Návrh podle nich nesplňuje podmínky pro to, aby jízdné na vlaky a autobusy spadalo do desetiprocentní sazby. Protože by ale jízdenky byly vyňaty z patnáctiprocentní sazby, podléhaly by základní sazbě DPH 21%. Veřejné rozpočty by podle vlády návrh připravil celkem o 930 milionů korun. Zástupkyně předkladatelů Věra Kovařová však řekla, že poslanci již připravili pozměňovací návrh, který konzultovali s ministerstvem financí. ČTK 27. 6. 2018

### Prahou projelo nejvíce vlaků Českých drah v historii

Hlavní město hlásí rekordní provoz vlakové dopravy. Národní dopravce České dráhy celkem vypravil téměř půl milionu souprav, což je meziročně o zhruba čtyři procenta více. Vyplývá to z dopravní ročenky technické správy komunikací. Přes hranici Prahy tak přepravily v průměru 144 tisíc cestujících v jeden pracovní den. Nejvíce vlaků projíždělo hlavním nádražím, a to 743 v průměrném pracovním dni. Celkem se pohybovalo na území metropole v každý pracovní den průměrně 1 149 vlakových spojů. Vzhledem k tomu, že vlaků na území hlavního města přibývá, kapacita zdejších tratí přestává stačit, varoval již dříve magistrát i provozovatel příměstské dopravy ROPID. Každoročně přitom přibývá nejen vlakových spojů, ale i cestujících. Tyto instituce proto navrhují výstavbu dvou šestikilometrových tunelů pod centrem Prahy, kudy by jezdily městské a příměstské vlaky – takzvané Nové spojení II či Metro. E15 26. 6. 2018

### Nákladní dopravci mají díky kůrovci vyšší objemy přeprav

Nákladním dopravcům na železnici se letos výrazně zvýšily objemy přepravovaného dřeva. Největší nákladní dopravce ČD Cargo za první čtyři měsíce roku přepravil více než 1,1 milionu tun dřeva, což je dvojnásobek proti stejnému období před dvěma lety. Meziroční navýšení o 50 procent zaznamenal další velký dopravce IDS Cargo. Hlavním důvodem je masivní kácení lesů kvůli kůrovcové kalamitě. Intenzivní těžba dřeva způsobuje problémy při převozu. Podle výkonného ředitele Žesnad.cz Oldřicha Sládka se dopravci potýkají zejména s nedostatkem železničních vozů. ČD Cargo muselo rozšířit svůj vozový park o celkem 490 vozů vhodných pro přepravu dřeva. Pro další část objemů si dopravce musel řadu vozů půjčit. Podle mluvčího skupiny ČD by dosavadní objemy přepraveného dřeva v letošním roce vyšly na 27 tisíc naložených vagonů. Další opatření nelze realizovat bez finančních prostředků. ČTK, Právo 19. 6. 2018



# ŘECKO / KRÉTA

Termín 25. 7.–4. 8. 2018 letecky z Prahy za lastové ceny

- Hotel Marilisa\*\*\*, polopenze, cena po dotaci 12 600 Kč/osobu
  - Hotel Meliti\*\*\*\*, all inclusive, cena po dotaci 16 300 Kč/osobu
- 2–3 lůžkové pokoje s vlastním soc. zařízením, sleva pro 3. osobu

Více info na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz), nebo na tel. 723 811 984, pí. Handrejchová



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



## Vlak vám zajistí budoucnost

### Staňte se vlakvedoucí / průvodčí

Získáte dlouhodobou perspektivu  
a jistotu seriózní práce.

Vaše práce bude dávat smysl.

Nenosíte si práci domů.

Vaše životní zkušenosti oceníme.

- 6 týdnů dovolené
- příspěvek na stravování
- životní pojištění a důchodové připojištění
- služební oděv zdarma
- možnost pracovat kdekoliv v ČR
- jízdní výhody po celé České republice i Evropě



Je to pro Vás zajímavé? Životopisy zasílejte na [karieraZAP@gr.cd.cz](mailto:karieraZAP@gr.cd.cz).





do 29. září 2018

## Svezte se v sobotu historickým vlakem Králický Sněžník

Krajinu pod Králickým Sněžníkem se vyplatí navštívit nejen pro unikátní objekty předválečného pohraničního opevnění. Uprostřed horské přírody najdete také muzea se zajímavými expozicemi, hustou síť cyklotras či naučných stezek a různá sportoviště včetně oblíbených koupališť. Každou sobotu až do 29. září se můžete na výlet do této turisticky atraktivní oblasti svěřit historickými vlaky Králický Sněžník, které budou střídavě vedeny parní lokomotivou (Rosničkou, v 8:38 hodin a přes Ústí nad Orlicí, Letohrad a Dolní Lipku dojedou do Hanušovic v 11:22 hodin, odpoledne se s nimi lze svěřit i opačným směrem. A kolik stojí jízdenka? K ceně běžného jízdného si připlatíte pouhých 15 Kč. Více na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky) (Doporučujeme).

**Nejbližší železniční stanice:** Česká Třebová/Ústí nad Orlicí/Letohrad/Dolní Lipka/Hanušovice ad.



20. a 21. července 2018

## V Třeboni potkáte rybníkáře Jakuba Krčína

Koncertem Jakuba Smolíka na nádvoří treboňského pivovaru budou v pátek 20. července zahájeny letošní Historické slavnosti Jakuba Krčína. Nejznámějšího českého rybníkáře můžete potkat v sobotu 21. července v centru Třeboně. Hlavní scéna slavností bude tradičně na Masarykově náměstí, kde uvidíte šermířské soubory, ukázky renesančních tanců, kejklíře nebo třeba vlajkovou show. Pro děti budou v zámeckém parku připraveny soutěže a loutkové divadlo. Více o programu na [www.itrebon.cz](http://www.itrebon.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Třeboň lázně/Třeboň



od 21. července 2018

## S Černíny na dobrodružnou diplomatickou misi

Dokonalý diplomat (Černínové – vyslanci, cestovatelé a sběratelé). Tak se jmenuje nová lákavá expozice, která je od 21. července k vidění na zámku v Jindřichově Hradci. Ve druhém patře renesančního Adamova stavení budou vystaveny cenné diplomatické dary a sběratelské akvizice, které si Černínové od raného novověku až do první poloviny 20. století přiváželi ze svých cest. Během prohlídky se s Černíny vydáte na dobrodružné diplomatické mise, zúčastníte se politických jednání a seznámíte se s dovednostmi, které musel dokonalý diplomat ovládat.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Jindřichův Hradec



7., 14., 21. a 28. července, 4., 11., 18. a 25. srpna 2018

## Prázdninové nostalgické jízdy po Kolečovce

I letos můžete každou prázdninovou sobotu podniknout nostalgickou jízdu z Lužné u Rakovníka do Kolečovic a zpět. Historické parní vlaky projíždějí po trati Krupá – Kolečovice (po tzv. Kolečovce), na níž byla pravidelná osobní doprava ukončena v roce 2006. Z Lužné u Rakovníka odjíždí parní vlak vždy v 9:52 a 13:52 hodin a zastavuje také v Kněževsi, kde je na bývalé vojenské vlečce k vidění výstava historických drážních vozidel a dalších exponátů Klubu historie kolejové dopravy. Bližší informace včetně ceníku jízdného najdete na [www.kolesovka.eu](http://www.kolesovka.eu).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Lužná u Rakovníka

Foto: David Maier, Jaroslav Křenek, archiv NPÚ, Město Třeboň

## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábf. 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, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz)  
web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz) | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://www.cdprovas.cz/predplatne). **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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