

# Železničář

31. LEDNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



3

ROČNÍK XXVI

## 6–7 ROZHOVOR

Nejen o řízení Regionální správy majetku, ale také o rekonstrukci Masarykova nádraží či o budování nové zástavby v okolí smíchovského nádraží hovořil ředitel RSM Praha **Zdeněk Sedláček**.

## 8 ZPRAVODAJSTVÍ

**Přehlednější nabídka jízdních dokladů**, rozšíření počtu relací s dynamickým jízdným a větší zvýhodnění pro pravidelné zákazníky s In Kartou, to jsou hlavní výhody změn od 1. února 2019.

## 11–14 TÉMA

Bezpečně dopravují po strmých terénech cestující, kteří by jinak museli absolvovat náročnou cestu po svých. **Ozubnicové dráhy** navíc zkracují vzdálenosti a pomáhají rozvoji horské turistiky.

## 15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Sportoval už na základní škole. Po čtyřicítce si vyzkoušel závod v triatlonu. Ten v dispečerském vlakvedoucím **Oldřichu Prášensovi** probudil závodního ducha a dnes jezdí na závodním kole.

## 16–17 TVÁŘE VUZ

Provozní ředitel zkušebnictví a člen představenstva Výzkumného Ústavu Železničního **Miloš Klofanda** se stal nedílnou součástí několika generací české železnice. Stál u mnoha důležitých milníků.

## 18–19 CESTOPIS

Vedle nekonečných stepních plání, Kaspického moře či zbytků Aralského jezera se **Kazachstán** pyšní i horami. Za návštěvu stojí také kaňon Šaryn v jihovýchodní části země.

## 20–21 HISTORIE

**Před 30 lety** vyjel první vlak Československých státních drah s moderní lokomotivou poháněnou **asynchronními motory**. Stalo se tak na trati z pražského hlavního nádraží do Benešova u Prahy.

## TITULNÍ FOTO

Autor: Martin Černý

Pětikilometrová úzkorozchodná dráha vedoucí z francouzského střediska v Chamonix k ledovci v Montenvers s převýšením 1 000 metrů používá Strubovu ozubnici.



## WRmz<sup>815</sup>

Petr Slonek | Foto: archiv ČD

V roce 1995 si České dráhy objednaly u firmy SGP Siemens celkem pětadvacet vagonů pro vlaky vyšších kategorií, mezi nimi i deset restauračních vozů WRmz<sup>815</sup>. A právě ty byly vyrobeny jako první, konkrétně v roce 1997. Vozy nesly až do roku 2001 označení WRRmz. Jejich dodavatel, společnost MSV Studénka, vycházel z dokumentace Siemensu. Firma zhotovila skříň, brzdy a elektrickou výzbroj. Ostatní díly byly dovezeny a s použitím interiérových prvků pocházejících z tuzemská zkompletovány.

Jedná se o čtyřnápravové tlakotěsné vozy s nejvyšší povolenou rychlostí 200 km/h. Půdorysně jsou rozděleny na nástupní prostor, jídelnu, kuchyň a výčep, v jejichž blízkosti je

úzká ulička, bar a WC. Jídelna má kapacitu 30 míst k sezení v uspořádání 2 + 1. V barové části cestující mohou využívat čtyři místa kolem půlkruhového stolu. Samozřejmostí je teplo-vzdušné vytápění a klimatizace umožňující nastavení vnitřní teploty od 20 do 24 stupňů Celsia. Nechybí ani dvě vakuové toalety.

Jídelní vozy jsou primárně nasazovány na spoje kategorie EC z Prahy do Berlína anebo do Budapešti. Podobně jako ostatní vagony z této série prošly i zmíněné restaurační vozy rozsáhlou modernizací interiéru. Šlo především o přečalounění sedaček, dosazení vnitřního elektronického informačního systému, revitalizaci WC či o výměnu centrálního zdroje energie (CZE). Vagony jezdí v modrobílém korporátním schématu ČD. ○

Číselná řada	73 54 88-91 0xx-x
Počet vozů	10
Nejvyšší dovolená rychlost	200 km/h
Rok výroby (modernizace)	1997–1998 (2015–2016)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Siemens SGP (Pars nova)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	30 + 2 (sklopná pro personál)
Oddílů	2
Hmotnost prázdný/obsazený	54 t / 57 t
Délka vozu přes nárazníky	26 900 mm

Vážení čtenáři,

od 1. února čekají zákazníci Českých drah velké změny v oblasti odbavení. Hlavní novinkou je výrazné zjednodušení odbavení a přehlednější nabídka jízdních dokladů.

Součástí nového odbavení jsou i nové názvy jízdenek, které byly ověřovány v rozsáhlém průzkumu mezi našimi stávajícími i potenciálními zákazníky. Tyto názvy lépe odrážejí základní vlastnosti a přednosti našich jízdních dokladů a umožňují tak cestujícím lepší orientaci v našich nabídkách.

Základní nabídku jednotlivých jízdenek budou nově tvořit Flexi jízdenka, Flexi zvýhodněná jízdenka a Vázaná jízdenka.

Výraz Flexi znamená, že jízdenku může cestující použít v libovolném vlaku v době její platnosti po trase na ní uvedené zcela bez dalších omezení. Všechny obecné podmínky – platnost jízdenky, nástup jízdy, přerušení jízdy a podobně zůstávají v platnosti. Nákup jízdenek bude nadále umožněn ve všech prodejních kanálech jako dosud, tzn. na pokladních přepážkách, ve vlaku, v e-shopu, v mobilní aplikaci.

Flexi zvýhodněná, jak už název napovídá, si nese všechny výhody flexibilní jízdenky a je cenově výhodnější. Cenové zvýhodnění se dynamicky mění pro jednotlivé dny na základě poptávky cestujících až do vyprodání stanoveného počtu jízdenek pro každou relaci. Nejvyšší ceny Flexi zvýhodněných jízdenek se proto budou objevovat ve dnech přepravní špičky. Důležité také je, že dojde k výraznému rozšíření možných relací, na kterých bude tato jízdenka platit, a zároveň ji bude možné koupit kromě e-shopu z jakékoliv pokladní přepážky. Rozšíření prodeje i do vlaku předpokládáme v průběhu roku.

Vázaná jízdenka nabízí nejnižší možnou cenu na dané relaci při dodržení stanovených podmínek. Jízdenka se bude vydávat na konkrétní datum a vlak, který je nutný v rámci přepravní trasy použít. Prodej bude zatím možný jen v e-shopu včetně aplikace Můj vlak. Zhruba v polovině roku však předpokládáme rozšíření dostupnosti vázané jízdenky i na pokladní přepážky.

Díky novým tarifním nabídkám bude pro řadu zákazníků cestování vlakem Českých drah výhodnější. A to proto, že i při nákupu jízdenky z bodu, odkud dříve nebyla nabízena žádná zvýhodněná nabídka (Akční jízdenka nebo SuperAkční jízdenka), bude možné zakoupit cenově výhodné nové nabídky Vázané a Flexi zvýhodněné jízdenky. Cestujícím se tak zjednoduší odbavení i uplatnění práv z přepravní smlouvy, například při zpoždění nebo jiných mimořádnostech.

Nový tarifní systém nám umožňuje mnohem dynamičtěji pracovat s cenami tak, jak je to obvyklé u našich železničních a autobusových konkurentů nebo třeba u leteckých společností. Nejlevnější budou jízdenky Flexi zvýhodněná a Vázaná uprostřed týdne, nejdražší v týdenní přepravní špičce, to znamená zejména v pátek a v neděli, kdy je poptávka největší. Nabídka zvýhodněných jízdenek se oproti dnešku výrazně navýší. Zároveň stále platí, že zákazníci s některou naší slevovou aplikací na In Kartě a ti, kteří nakupují s předstihem, budou cestovat nejvýhodněji.

Věříme, že tato změna odbavení zpříjemní cestování všem našim stávajícím zákazníkům a zjednodušení tarifní nabídky přiláká i nové cestující. Pro ulehčení komunikace budou na pokladnách k dispozici letáky s vysvětlením jednotlivých produktů a bude spuštěna informační kampaň.



**Zuzana Čechová**

ředitelka odboru cenotvorby  
a produktové komunikace



## Kometa expres vyrazil z Brna do Vítkovic

Po třinácti měsících se na kolejích znovu objevil Kometa expres. Speciální vlak s hokejisty a fanoušky vyrazil v pátek 18. ledna krátce po poledni z brněnského nádraží v Králově Poli do Ostravy-Vítkovic na zápas nejvyšší tuzemské hokejové soutěže. Na palubě speciálního modro-bílého vlaku bylo přes tisíc cestujících. Kromě hráčů extraligového klubu Kometa Brno a realizačního týmu také fanoušci, zhruba dvě stovky dětí, kluboví partneři či legendy. Jízdenky byly vyprodány prakticky okamžitě. V čele soupravy stanula lokomotiva 380.017, která nese speciální nátěr v barvách Komety a už více než rok je vidět na mezinárodních expresech Euro-City Metropolitan mezi Prahou a Budapeští. Kometa expres měl stejně jako při své první jízdě patnáct vagonů s kapacitou přes tisíc cestujících. Kvůli trvalé výluce na brněnském hlavním nádraží vlak vyjel z Králova Pole a pokračoval přes Židenice, Slatinu, Přerov a Hranice až do Ostravy, tedy napříč celou Moravou. Poprvé Kometa expres tažený stejným strojem vyrazil 22. prosince 2017. Tehdy jel z Brna do Prahy na Spartu a shodou okolností ho i tenkrát vedl stejný strojvedoucí, Milan Umláček, jenž vezl rovněž letošní Kometu expres do Vítkovic.

(red)



## ČD plní certifikát ISO 50001:2012

Nezávislá mezinárodně uznávaná certifikační společnost Bureau Veritas zástupcům národního dopravce na začátku ledna předala certifikát, který potvrzuje, že České dráhy plní ČSN EN ISO 50001:2012. Jinými slovy ČD jsou firmou, která systematicky řídí hospodaření s energiemi s cílem jejich úspory. A to jak při přepravě cestujících, tak při správě nemovitostí. České dráhy dlouhodobě věnují značné úsilí zlepšování svých činností. Jako významný zaměstnavatel kladou důraz i na úlohu společensky odpovědné firmy, na kvalitu, plnění zákonných požadavků a také dbají na minimalizaci negativních dopadů činnosti na životního prostředí. Jako jeden z nástrojů při dosahování cílů slouží dopravci zavedený a certifikovaný systém managementu kvality, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a od roku 2015 i systém managementu hospodaření s energií. ČD má tento systém managementu nastavený dle mezinárodně uznávaných požadavků norem ISO 9001, OHSAS 18001 a dle normy ISO 50001.

(red)



## ČD loni přepravily rekordní počet hendikepovaných

Zájem o cestování vlakem mezi lidmi se zdravotním hendikepem neustále roste. Loni České dráhy přepravily rekordní počet 7 546 osob, které si cestu zamluvily prostřednictvím objednávkového systému národního dopravce. Ten umožňuje cestujícím na vozíku, ale i nevidomým a dalším osobám se zdravotním postižením rezervovat bezbariérová místa a zajistit asistenční služby při nástupu a výstupu u vlaku. Oproti roku 2017 to bylo přibližně o 1 300 lidí více. „Díky stále většímu počtu bezbariérových vlaků a nádraží je však skutečný počet přepravených cestujících s hendikepem nejméně dvojnásobný. Do provozu jsou zařazovány nové nízkopodlažní a bezbariérové soupravy umožňující snadný nástup,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD a náměstek generálního ředitele pro obchod. Pro nevidomé jsou vlaky vybavovány speciálními vysílačkami, které umožňují dálkové otevření dveří vlaku, hlášení stanic a informacemi v Braillově písmu. Pro neslyšící je stále více vlaků vybaveno vizuálními informačními systémy. V JŘ 2019 vypravují ČD 5 066 denně bezbariérových spojů s vozy upravenými pro cestování osob na vozíku. Počet vozů vybavených místy pro cestující na vozíku překračuje 600.

(red)



## Představenstvo ČD je opět kompletní

Do představenstva Českých drah nově usedli Michal Heřman a Michal Vereš, oba úspěšně prošli výběrovým řízením. Heřman má na starosti úsek pro správu majetku, Vereš úsek pro provoz. Místa v představenstvu byla volná od září, kdy dozorčí rada odvolala tři členy včetně generálního ředitele a předsedy. Michal Heřman přišel ze soukromého sektoru, naopak Michal Vereš byl členem představenstva Železničné spoločnosti Slovensko odpovědného za provoz. V představenstvu ČD jsou dále na postech členů představenstva Michal Štěpán, jenž má na starosti úsek pro obchod, a Radek Dvořák, odpovědný za úsek ekonomiky. Generálním ředitelem a předsedou představenstva je Miroslav Kupec. (hol)



Michal Vereš



Michal Heřman



### Předseda dozorčí rady ČD Petr Moos obdržel čestný doktorát

Univerzita Pardubice ocenila čestným titulem doctor honoris causa tři významné profesory z oblasti dopravy a chemického výzkumu, mezi nimiž nechyběl ani předseda Dozorčí rady Českých drah, profesor Petr Moos. Na slavnostním ceremoniálu, který se uskutečnil v pátek 18. ledna v aule Arnošta z Pardubic, bylo za přítomnosti několika desítek osobností ze společenského života a odborné veřejnosti předáno Petru Moosovi ocenění nejen za dlouhodobý přínos v oblasti dopravy, ale také za zásluhy při vzniku a rozvoji známé Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice. Laudatio, tedy projev díky, pronesl před vlastním slavnostním aktem na adresu profesora Moose děkan pardubické Dopravní fakulty docent Libor Švadlenka. Ve svém projevu zdůraznil mimo jiné vysokou odbornost Petra Moose zvláště v oblasti dopravních informačních systémů a technologií, telekomunikací a citlivosti systémů, které dlouhodobě přednáší na Fakultě dopravní ČVUT, kde po založení v roce 1993 působil po dvě funkční období jako děkan. (mah)



### Brno hostilo tradiční veletrhy GO a Regiontour

Od pátku 18. do neděle 20. ledna se na brněnském výstavišti uskutečnila dvojice tradičních veletrhů cestovního ruchu – GO a Regiontour, které se konají již od roku 1990, respektive 1991. Veletrh Regiontour je prezentační platformou potenciálu cestovního ruchu v regionech, GO prezentuje tuzemské i zahraniční cestovní kanceláře a agentury. Jen loni obě akce navštívilo více než třicet tisíc návštěvníků a prezentovalo se na nich osm set firem. Mezi stálíci veletrhu je i národní dopravce, který se ve společné expozici Czech Tourismu prezentoval s řadou produktů. Největšímu úspěchu se těšily balíčky „Speciálním vlakem na mistrovství světa v hokeji“, které se bude konat v květnu v Bratislavě a Košicích, a také neobvyklý projekt „Do Tater ve stylu Gustava Anděla“ z filmu Anděl na horách, kam se pojedou v březnu speciálním vlakem RetroTatran. Zaujala i nabídka mezinárodních zvýhodněných jízd InterRail a tiskoviny Českých drah Železničář či magazín ČD pro vás. (mah)

### DVI se stal úspěšným školitelem

Dopravní vzdělávací institut (DVI) uspěl ve výzvě na Školitele pro projekt „Nasedni na expres směr pracovní kariéra“, kterou vyhlásila Národní rada osob se zdravotním postižením ČR (NRZP). Projekt je financován z Evropského Operačního Programu Zaměstnanost a státního rozpočtu ČR a zaměřuje se na osoby se zdravotním postižením do 30 let (osoby zařazené v 1 až 3 stupni pobírání invalidního důchodu). Jedná se o společný projekt Národní rady osob se zdravotním postižením ČR a Českých drah za spolupráce „Školitele“, dceřiné společnosti DVI. V rámci projektu absolvovali vybraní účastníci 15 dnů odborného kurzu zaměřeného na vzdělání pro budoucí odborné referenty dopravy a přepravy. Kurz začal v Praze v prostorách NRZP 3. prosince a skončil v lednu. Praktická část přípravy se uskutečnila ve spolupráci s Českými drahami v prostorách CZS. Do kurzu nastoupilo pět účastníků a jedna asistentka, která pomáhá hendikepovanému mladému muži. Ten zde byl jako zástupce mužů jediný, jinak to byly čtyři odvážné ženy, které nabídky využily. (red)



# Usnadňujeme lidem jejich cestu k vlaku

České dráhy vlastní majetek za desítky miliard korun. Kontrolu nad ním drží prostřednictvím tří Regionálních správ majetku ČD (RSM). Jednou z nich je i pražská, která zajišťuje servis pro oblast metropole a krajů Středočeského, Plzeňského a Jihočeského. Nejen o řízení agendy, ale také o tom, jak pokračuje rekonstrukce Masarykova nádraží či o budování nové zástavby v okolí smíchovského nádraží, hovořil ředitel RSM Praha Zdeněk Sedláček.

Josef Holek | Foto: autor

## Co máte právě na stole, co se týče prodeje majetku?

Je toho docela dost. Aktuálně se věnujeme přípravě prodeje rekreačního střediska v Tanvaldu, bývalé nocležny ve Všetatech anebo nevyužívaných pozemků v Berouně u místního pivovaru. Objekt v Tanvaldu je nevyužívaný asi devět let, Všetaty jsou na tom podobně, už dlouho neslouží svému účelu. Celkově jde o majetek za více než 5 milionů korun, nyní jsou všechny tyto nemovitosti nabízeny na webu Českých drah.

## Co chcete obecně dělat se zbytným majetkem?

Především se snažíme změnit jeho zařazení na obchodní, zkusíme ho v první řadě pronajmát než prodat. Užívání majetku Českých drah nájemcem udržuje nebo i zvyšuje jeho hodnotu a dlouhodobý příjem z nájmu je pro nás finančně zajímavější než jednorázový prodej. Pokud není v dlouhodobějším časovém horizontu tento postup úspěšný a rok či dva nikdo neprojeví zájem, začneme jej nabízet k prodeji. A demolice? To je úplně nejzastří možnost. Je detailně porovnáván přínos prodeje objektu za nižší cenu a cena drahé demolice spolu s budoucím využitím takto uvolněného pozemku. Výsledkem je případná oprava objektu nebo rekonstrukce prostor, které naleznou nového nájemce.

## Stále zůstává strategie jít především do svého?

Jistě. Je nesmysl sedět v nájmu, být u SŽDC, a mít nedaleko své prostory.

## Které objekty se vám podařilo v nedávné době prodat?

Například bývalé dílny traťové distance v Kolíně. Koupil si je soukromník včetně ekozátěže. To místo navíc nebylo nikdy dostavěno. Výběrová řízení jsou připravená i na další objekty v okolí, které již neslouží Českým drahám.

## A které chcete naopak opravit?

Veselí nad Lužnicí anebo Klatovy. Hlavně jde o prostory pro Zákaznický personál. Jinak připravujeme opravy i bytových jednotek, neboť po bytech – hlavně v Praze – je velká poptávka. Dařilo se nám například v Hostivaři, kde jsme na nádraží opravili tři byty. Investice se nám na nájemném vrátí do čtyř let. Ještě bych v Hostivaři rád vybudoval kanceláře, kde by mohli sedět zástupci odborových organizací. Kanceláře v centru Prahy, které užívají nyní, využijeme pro provozní zaměstnance, zejména jako nocležny a zázemí pro vlakové čety a strojvedoucí. Podobně bychom chtěli letos opravit čtyři byty v Kolíně. Poptávka po bydlení ve větších městech je totiž stále vysoká. Navíc budeme letos

ve dvou etapách na provozní budově ČD na pražském hlavním nádraží opravovat prostory a šatny pro stroje-doucí a vybudujeme také nocležnu.

## Prodáváte či pronajímáte i pozemky u nádraží.

### Co na nich roste?

Hlavně parkoviště. Přibližujeme a usnadňujeme lidem cestu k vlaku. Chceme, aby nejzdili do práce a za zábavou autem, ale přijeli na odstavné parkoviště a vyrazili spoji národního dopravce. Tím argumentujeme i při jednání s obcemi a musím říct, že tato idea se samosprávám velmi zamlouvá. Jen ve středních Čechách jde o zhruba čtyřicet lokalit. Ve spolupráci s městy už tyto projekty realizujeme třetím rokem. Rozjeli jsme například Kolín, Lysou nad Labem, pražskou Uhříněves, Říčany nebo Řevnice.

## Jak daleko je rekonstrukce Masarykova nádraží, které je v majetku ČD?

Máme hotovou studii na kompletní rekonstrukci části B, tedy objekt u nejbližšího vstupu do metra. Již jsme konzultovali projektovou dokumentaci s budoucími nájemci a blížíme se do finále. Ke konci ledna budou všechna potřebná vyjádření k projektové dokumentaci a do poloviny února požádáme o stavební povolení. Ještě letos začneme s kompletní opravou objektu. Jde o investici za zhruba 100 milionů korun, a pokud vše půjde dobře, kolaudovat budeme do dvou let. Je třeba vzít v potaz, že půjde o práce za plného provozu nádraží a na památkově chráněné budově. V objektu B budou zaměstnanci ZAP a CIS. Už nyní také pracujeme na studii části F, což je trakt u pošty nad starými pokladnami. Tam počítáme s novými kancelářskými prostory. Na objektu F aktuálně dokončujeme novou střešní krytinu a střešní okna. Jen pro zajímavost: rok jsme se ve spolupráci s projektanty opakovaně dohadovali s památkáři, z jakého materiálu bude střešní krytina, a pro vybraný typ jsme museli zpracovat samostatnou projektovou dokumentaci.

## Před časem jste předělali i vilu Rozu. I tam trvalo vyřízení stavebního povolení dlouho.

Ano, rok a čtvrt. Nahoře byly byty, dole dílny. Nebyl to objekt v dobrém stavu. Akci jsme rozdělili na dvě etapy, druhá nás teprve čeká. Až přijdeme zástavbou v okolí „Masaryčky“ o parkoviště, plánujeme deficit řešit přesunem právě k Roze. Vlastníme zde celkem

U majetku se snažíme změnit jeho zařazení na obchodní, zkusíme ho v první řadě pronajmát než prodat. Užívání majetku ČD nájemcem udržuje, nebo i zvyšuje jeho hodnotu a dlouhodobý příjem z nájmu je pro nás finančně zajímavější než jednorázový prodej.



## ZDENĚK SEDLÁČEK

Vystudoval Střední průmyslovou školu železniční, studium zakončil maturitou v roce 1984. Později vystudoval Vysokou školu finanční a správní, obor Řízení podniku a podnikové finance, kde získal titul ing. Je absolventem profesního vzdělávacího programu MBA na Ústavu práva a právní vědy. Pro ČSD, resp. ČD pracuje od roku 1984, nejdříve na traťové distanci v Ostravě, později tamtéž na Drahstavu. Od roku 1990 působil postupně na pražské Správě budov a na Regionální správě majetku, kde je nyní ředitelem. Zdeněk Sedláček má rád hokej, lyžování a cyklistiku.



velkou plochu. Kvůli nekončícím průtahům s kolaudací některých objektů Nového spojení, které však nevznikly na straně ČD, nemůžeme dosud se stavbou parkingu začít.

Utěchou nám může být snad jen to, že například dopravní značení už s vjezdem na tyto pozemky počítá. Místa budou určena především zaměstnancům národního dopravce, budou to odtud mít jen pár kroků na hlavní i Masarykovo nádraží. Současná situace není ideální. Protože se zde pohybují bezdomovci, vynakládáme velké úsilí, abychom prostor udrželi v čistotě. Náklady jsou nemalé, jelikož nejde jen o vyklizení, ale i dekontaminaci prostoru, neboť kromě bezdomovců se tu schází i narkomani. Máme v plánu pozemek oplotit, projekt je již hotov.

### Co všechno je na vile ještě nového?

Všechno. Dvojitá okna, exteriéry i interiéry, rozvody inženýrských sítí. Jde o objekt z osmnáctého století, který původně fungoval jako zájezdní hostinec. V sále, ze kterého je dnes velká zasedací místnost, se pořádaly plesy, kam chodíval i Karel Hynek Mácha.

### V jakém stadiu je projekt Žižkov?

Stejně jako Masarykovo nádraží je i toto rozsáhlé území bývalého nákladového nádraží součástí developerského projektu. Situace je komplikovaná řadou faktorů. Na podzim například do hry vstoupilo hlavní město se snahou koupit památkově chráněné dominantní objekty nádraží. Smluvní partner má předkupní práva k objektům i pozemkům, ale zároveň rozběhu brání absence sejmutí stavební uzávěry související s probíhající změnou územního plánu brzděnou městskou částí. Za dílčí úspěch lze považovat fakt, že ze severní části bylo odstraněno kolejiště a ruiny v této části areálu jsou částečně zdemolovány a pozemky vyčištěny. Příjmy ze skladových objektů ČD, situovaných v jižní části území, jsou stabilní a nezanedbatelné. Ovšem jakýmkoli významnějším obchodním, respektive stavebním aktivitám brání zmíněná uzávěra. Kdy se začne stavět, to si zatím netroufám odhadnout.

### A co projekt Smíchov City?

V souladu se smluvními ujednáními s developerem jsme již dokončili první etapu, tedy pozemky jsme vyklidili, a některé vybrané objekty ČD šly k zemi. Nyní už pracujeme na další etapě, a to jsou opět demolice. U SŽDC bylo zajištěno odstranění části kolejiště a je vyčištěn prostor od autobusového nádraží na Andělu až k Severnímu nástupišti smíchovského nádraží. Zkrátka pozemek připravujeme k prodeji partnerovi.

### V jakém stadiu je oprava budovy v plzeňské Purkyňově ulici?

To je velice rozlehlý objekt. V roce 2018 proběhla výměna oken, směrem do ulice je hotová i fasáda. Kompletně jsme přepracovali vnitřní dispozice, vybourali jsme staré dřevěné příčky a nahradili je modernějšími, skleněnými. Funguje nový výtah, toalety, automatická vrata do dvora a další. Letos plánujeme dopracovat projektovou dokumentaci pro celkovou rekonstrukci elektroinstalace a dalších součástí budovy. Kromě našeho Regionálního obchodního centra v domě sídlí SŽDC, Drážní úřad, ČD-Telematika, lékař a další soukromé subjekty. ○

# ČD zjednoduší nabídku jízdenek

Přehlednější nabídka jízdnic dokladů, rozšíření počtu relací s dynamickým jízdnicím a zvýhodnění pro pravidelné zákazníky s In Kartou, to jsou hlavní výhody změn, které od 1. února 2019 zavádějí České dráhy. Reagují tak na poptávku svých zákazníků, kteří si zároveň v rámci rozsáhlého průzkumu vybrali nové názvy jízdenek.



Josef Holek | Foto: archiv ČD

S nástupem února se cestující národního dopravce setkají při nákupu jízdenek s velkou novinkou. České dráhy zavedou nové jízdenny a sjednotí jejich názvy. Díky tomu přinesou hned několik výhod – zejména zjednoduší orientaci v cenových nabídkách i pravidla jejich nákupu.

Co se skrývá pod označením Flexi jízdenka, Flexi zvýhodněná jízdenka a Vázaná jízdenka? „Tyto názvy podle průzkumu nejlépe vystihují jejich parametry. Hlavní motivací změny je zjednodušit systém, usnadnit lidem nákup v daném okamžiku ideální jízdenky a pozitivně motivovat naše věrné zákazníky s aplikacemi IN 25 a IN 50,“ vysvětlil Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

## NOVÉ TYPY JÍZDENEK

### Flexi jízdenka (FJ)

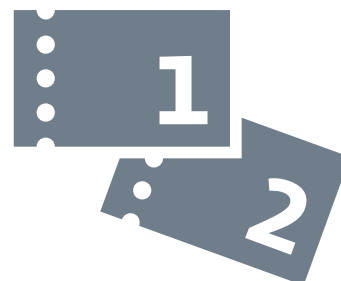
Platí v kterémkoliv vlaku v daný den, je maximálně flexibilní, cena je stálá, nemění se v závislosti na čase. Jedná se zároveň o nejvyšší ceny, které může cestující za jízdné zaplatit. Tyto jízdenky se budou jako doposud vydávat ve všech prodejních kanálech.

### Flexi zvýhodněná jízdenka (FZJ)

Platí v kterémkoliv vlaku na dané relaci v daný den, je cenově výhodnější a cena se dynamicky mění podle reálné poptávky do vyčerpání stanoveného počtu jízdenek. Nejdražší je proto ve dnech a časech přepravní špičky. FZJ budou ČD nabízet na většině dálkových relací. Tyto jízdenky se budou vydávat ve všech prodejních kanálech kromě přenosných pokladen průvodčích ve vlacích. Zahájení prodeje u průvodčích předpokládáme až v průběhu roku.

### Vázaná jízdenka (VJ)

Bude se vydávat na konkrétní datum a vlak, který je nutný v rámci přepravní trasy (vyhledaného spojení) využít. VJ se budou nabízet na většině relací dálkové dopravy. Výdej bude zatím možný jen v e-shopu (včetně aplikace Můj vlak). Zhruba v polovině roku budou Vázané jízdenky v prodeji už i v pokladnách.



## S In Kartou levněji

Českým drahám nový systém umožní mnohem dynamičtěji pracovat s cenami tak, jako je to obvyklé u jejich železničních a autobusových konkurentů nebo aerolinek. „Nejlevnější budou jízdenky Flexi zvýhodněná a Vázaná uprostřed týdne, nejdražší v pátek a v neděli, kdy je poptávka největší,“ zmínila Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace. Právě tyto dvě zvýhodněné jízdenky budou k dispozici v nových relacích, nabídka akvizitních jízdenek se tak oproti dnešku rozšiřuje. „Zároveň platí, že zákazníci s některou naší slevovou aplikací na In Kartě a ti, kteří nakupují s předstihem, budou jezdit nejlépe,“ dodala.

Díky novým tarifním nabídkám bude pro řadu zákazníků cestování výhodnější, a to proto, že i při nákupu jízdenky z bodu, odkud neplatila dosud žádná akvizitní sleva (Akční nebo SuperAkční jízdenka), jim systém sám nabídne jeden jízdnicí doklad za nejnižší cenu. Stále platí, že čím dříve si zákazník jízdenku pořídí, tím levnější bude jeho cesta. „Cestujícím se zjednoduší odbavení i uplatnění práv z přepravní smlouvy, například při zpoždění nebo jiných mimořádnostech,“ uzavřel Michal Štěpán. ○

## Drážní úřad informuje



### Audity ERA

Evropská agentura pro železnici (ERA) se rozhodla, že bude v rámci své činnosti vykonávat vlastní audity na činnost jednotlivých národních bezpečnostních úřadů pro železnici (známé též pod anglickou zkratkou NSA = National Safety Authority). Funkci NSA pro Českou republiku vykonává Drážní úřad. Náplní kontroly ze strany ERA bude systém schvalování drážních vozidel a posuzování systémů bezpečnosti při vydávání osvědčení o bezpečnosti. Audity ze strany ERA by měly probíhat každé 3 až 4 roky, přičemž každý rok ERA vykoná přibližně 8–10 samostatných kontrol. Předpokládá se, že Drážní úřad bude auditován v letošním roce.

### Nominace do ERA

Drážní úřad nominoval z řad svých zaměstnanců zástupce do skupiny odborníků (Pool of experts), která bude v rámci spolupráce s Evropskou železniční agenturou fungovat jako poradní orgán pro vydávání osvědčení dopravce a posuzování drážních vozidel. Do první skupiny bylo navrženo 5 osob a do druhé 6 osob (4 osoby pro vozidla a 2 zástupci jako projektoví manažeři).



# Změny mají přilákat více zájemců

Stipendijní program ČeDes Českých drah letos pokračuje s řadou novinek. Kromě sjednocení výše poskytnutých finančních prostředků to bude i možnost přihlášení z jiných škol, naopak nově se budou moci přihlásit pouze středoškoláci. Výrazně inovován bude i personální web.



Josef Holek | Foto: archiv ČD

Řadu změn v letošním roce připravily České dráhy ve svém Stipendijním programu ČeDes, určeném středoškolákům. Sjednotí se druhy příspěvků, přihlašovat se budou moci jen studenti SŠ, a to nejen z partnerských škol, dveře jsou od letošního roku otevřené i učňům. Rozšířen tedy je o nové učební a studijní obory. Do programu je možné se přihlásit po celý rok, dříve byla uzávěrka na konci února. Absolutní novinkou se stane personální web.

„O změnách jsme uvažovali již dlouho. Cílem je nalákat další stipendisty i jiné uchazeče z dalších škol a lokalit. Tomu by měly pomoci právě velké změny, které začaly platit letos,“ upřesnil Ivo Veselý, ředitel odboru personálního ČD s tím, že cílem projektu je připravit žáků na provozní a technické a další pracovní pozice u ČD.

## Založí si účet ČD Kredit

Nový je především systém poskytování výhod. ČD již nebudou vydávat několik dílčích příspěvků, ale jen jeden, a to příspěvek na studium s tím, že každý si rozhodne, jak s penězi naloží. „Uzavřeme smlouvu se stipendistou a budeme mu zasílat na účet uvedený ve smlouvě příspěvek na studium. Je na každém stipendistovi, na co peníze použije. Může také peníze neutráct a šetřit si je,“ uvedla Věra Nadějová z oddělení vzdělávání ČD. Každý stipendista dostane 1 500 korun na měsíc, vyjma července a srpna. Dříve se částka lišila podle studijního ročníku.

Další změnou prošlo přispívání na jízdné. Doposud mohli žáci využívat klasické jízdní výhody, přichází v letošním roce už si budou muset založit v e-shopu účet ČD Kredit. Každý měsíc mu národní dopravce „dobije“ 500 korun. Studenti navíc jezdí vlaky s 75% slevou.

„Jistě jim nějaké peníze zbydou i na prázdninové měsíce, kdy se příspěvky nevyplácí. Kredit mohou čerpat na nákup všech produktů ČD,“ dodala Nadějová. Další novinkou je příspěvek za nástup k ČD, který stipendista obdrží po uzavření pracovní smlouvy, a to v maximální výši 50 000 Kč. Závazek stipendisty bude odpracování minimálně dvou let.

## ČD hledají správkaře

Dříve se mohli do „ČeDesu“ přihlásit i žáci devátých tříd základních škol, nyní už si mohou podat přihlášku pouze středoškoláci – prváci až třetáci a nově také žáci, kteří nestudují na partnerských školách ČD, ovšem s podmínkou, že musí studovat obor, jenž je uplatnitelný u ČD. Podmínky pro vstup jsou nadále přísné. „Bude to tedy fungovat obdobně jako nyní – student musí podat přihlášku, zaslat motivační dopis, dostavit se na pohovor a představit se. Opět nás bude zajímat jeho zájem o železnici, představa o jeho budoucím povolání, studijní výsledky a další,“ vyjmenovala Věra Nadějová. „Hledět budeme nejen na průměr, ale i na známky z odborných předmětů, které k profesi považujeme za důležité.“

Kromě žáků maturitních oborů se mohou nově přihlásit i učni. Národní dopravce totiž rozšiřuje portfolio oborů – shání správkaře. „Hledáme uchazeče z učebních oborů, elektrikáře, elektromechaniky pro zařízení a přístroje, strojní mechaniky, strojíny, mechaniky opraváře, mechaniky elektrotechniky, zámečnický, železničář a další,“ vyjmenovala Nadějová. Se žáky škol, které s ČD nespolečně pracují, budou zástupci odboru personálního jednat individuálně.

## ČeDes je tradiční

Nábor doprovází reklamní kampaň, při které se budou ČD prezentovat na různých veletrzích, dnech otevřených dveří škol či na setkání rodičů se školami. Jistě se objeví také inzerce ve specializovaných periodících. Informace poskytují i výchovní poradci na školách. Nově budou informace na specializovaném webu mojedraha.cz, který národní dopravce brzy spustí, další pak budou v letáčích ve staničních informačních stojanech nebo v partnerských školách. ○

## PROGRAM FUNGUJE 11 LET

- Uchazeči se mohou hlásit průběžně po celý rok.
- ČeDes funguje 11. rokem. Každý rok se přihlašují desítky mladých a každý rok jich zhruba stejně množství ukončuje studium a přechází do kolektivu ČD.
- Největší zájem je mezi absolventy o pozici strojvedoucího, v těsném závěsu je průvodčí/vlakvedoucí.
- Žáci se mohou do programu přihlásit i ze škol, které nabízí obor uplatnitelný u ČD (např. elektrotechnici, strojírenská výroba, mechanik, opravář, resp. provoz a ekonomika dopravy, operátor provozu a ekonomiky dopravy, železniční doprava a přeprava, železniční provoz).
- Pracovní uplatnění stipendistů je zejména na pozicích strojvedoucí, mechanik kolejových vozidel, mechanik elektronických zařízení, elektromechanik, posunovač, průvodčí/vlakvedoucí, osobní pokladník, odborný referent zákaznického servisu atd.

## SEZNAM PARTNERSKÝCH ŠKOL

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

# Vozy ARmpee<sup>829</sup> nabídnou více míst první třídy

ČD představí první z restauračních vozů přestavovaných na vůz 1. třídy s bistroem s novým interiérem a technologickým vybavením kuchyně. Kromě toho bude cestujícím sloužit nový informační a elektronický rezervační systém, samozřejmě je možnost připojení k wi-fi. Národní dopravce přeměnou reaguje na zvýšenou poptávku zákazníků po cestování v první třídě. Nové vozy se objeví nejdříve na lince Ex 2.



Josef Holec | Foto: Michal Málék

Potřeba vozů 1. třídy a především záměr dalšího zkvalitnění služeb či snížení provozních nákladů stojí za kompletní přestavbou osmnácti restauračních vozů řady WRmee<sup>816</sup> a tří řady WRmee<sup>814</sup> z vozového parku ČD do podoby vozů první třídy s bistroem. Nově ponesou název ARmpee<sup>829</sup>. Redesign se dotkne následně i stávajících šesti bistrovozdů řady ARmpee<sup>832</sup>. O zakázku se postará DPOV, dceřiná společnost Českých drah.

V těchto dnech technici ladí v areálu střediska údržby Praha jih poslední detaily na prvním z nich, vyjet by měl letos 13. února. Poté přijdou na řadu další, včetně šestice bílých vozů řady ARmpee832, které už ČD přestavěly na bistrovozy s první třídou před zhruba deseti lety. Národní dopravce sladil styl s přestavěnými vozy řady WRmee tak, aby byly kdykoliv nahraditelné. „Ve velké části dnešního restauračního vozu dosadíme interiér 1. třídy, který nabídne další místa a umožní uspořít jeden vůz v soupravě, což se pozitivně promítne do ekonomiky provozu dálkových vlaků,“ vysvětlil Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. České dráhy počítají, že letos vyjede 15 vozů.

## Rozšířená nabídka jídel

Nové osobní vozy mají osmatřicet míst k sezení, zákazníkům bude sloužit i nový informační a elektronický rezervační systém, zásuvky pro nabíjení drobné elektroniky, technologie wi-fi pro bezdrátové připojení k internetu a osvědčený koncept kuchyně. „Restaurační vozy a jejich nabízené menu jsou i v mezinárodním měřítku velmi oceňované, proto i po přestavbě restauračních vozů na bistrovozy zachováme možnosti nabídky kvalitní gastronomie v našich vlacích,“ upřesnil Michal Štěpán. Nové zařízení kuchyní umožní zvýšit nabídku občerstvení. „Zároveň se rozšíří i model servírování jídel a nápojů přímo na místa cestujících v 1. třídě. Zachováme také roznášku občerstvení po celé soupravě formou minibaru,“ doplnil Petr Vondráček, ředitel odboru dálkové dopravy ČD.

Interiéry vozů technici DPOV vybourají, včetně stolků a sedadel. V tomto prostoru pak vznikne první třída s 28 místy. Kuchyně se uskrovní a v druhé polovině vozu bude místo pro dalších osm cestujících. V této polovině se objeví i bar s výčepním zařízením. Vybavení bude podobné jako v nedávno rekonstruovaných Pendolinech, chybět tedy nebudou konvektomat a myčka. Vše v nerez. A zatímco v původních vozech řady WRmee vznikne 40 míst 1. třídy k sezení, v dnešních ARmpee jich bude 41. Vizualně se bude vnitřek vozů nové řady blížit „jedničce“ Pendolina. „Místa však budou mít stejnou chronologii číslování, takže oba typy budou vzájemně zaměnitelné, neboť v rezervačním systému bude vždy 38 míst,“ uvedl Vondráček. ČD nové vozy nasadí nejdříve na linku Ex2 z Prahy přes Valašské Meziříčí do Žiliny.

V současnosti ČD provozují 37 restauračních a 20 bistrovozdů včetně vlaků Pendolino a railjet. Ty jsou zařazeny na šesti různých dálkových linkách. Na dalších je k dispozici nabídka občerstvení z pojezdného minibaru či z automatů. Na několika linkách poskytují občerstvení společnosti z Rakouska, Maďarska nebo z Polska. ○

## České dráhy zmodernizují motorové vozy 810 pro lokální tratě

Národní dopravce připravuje modernizaci celkem devatenácti motorových vozů řady 809 a 810 pro lokální a vedlejší regionální výkony v Moravskoslezském kraji. V současné době se pracuje na vyhotovení dokumentace k modernizaci. Samotná přestavba vozů by se měla uskutečnit v letech 2019 a 2020 v dceřiné společnosti Českých drah, firmě DPOV.

V rámci modernizace bude na tyto motorové vozy dosazen nový motor, splňující současné přísné ekologické parametry, s výkonem 242 kW. Z pohledu cestujícího dojde k podstatnému zlepšení komfortu. Vůz získá kompletní, dostatečně výkonnou klimatizaci, a to jak pro oddíl cestujících, tak i pro kabiny strojvedoucích. Nové budou čalouněné sedačky s větší roztečí, a tedy s větším prostorem pro nohy. Cestující budou mít k dispozici wi-fi připojení k internetu i elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, jako jsou například mobilní telefony. Modernizací projde také WC, ale zachován

bude z provozního hlediska vedlejších tratí výhodnější systém tzv. gravitačního WC (bez odpadových nádrží). Nové budou také dveře s řadou bezpečnostních prvků pro slabozraké a nevidomé, ovládací tlačítky a za jízdy blokovávané proti otevření.



„Rozsah modernizace byl stanoven podle požadavku objednavatele, Moravskoslezského kraje, na rozsah a kvalitu železniční osobní dopravy ve smluvním období po roce 2019. Plánované úpravy také zapadají do strategie rozvoje chytrého regionu,“ uvedl Miroslav Klich, ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Moravskoslezském kraji. Podle něj má další uplatnění těchto motoráků v regionu své opodstatnění. „Pro provoz na vedlejších tratích jsou vozidla řady 809 a 810 ekonomicky výhodná i po provedení rozsáhlejší modernizace, po které nabídnou podstatně vyšší komfort a kvalitu cestování odpovídající současným požadavkům na vedlejších tratích,“ vysvětlil ředitel ROC.

Modernizované motorové vozy budou v provozu na méně frekventovaných regionálních linkách například na Opavsku, v okolí Suchdola nad Odrou nebo Studénky.

(vr)

# Ozubnice: jedineční pomocníci v kopcích a horách



Nelámou rychlostní rekordy, ale zato bezpečně dopravují po mnohdy neuvěřitelně strmých terénech cestující, kteří by jinak museli absolvovat náročnou cestu po svých. Ozubnicové dráhy – německy Zahnradbahn, francouzsky Chemin de fer à crémaillère nebo také anglicky Cog Railway navíc zkracují vzdálenosti a pomáhají rozvoji horské turistiky. A to vše díky britskému správci uhelných dolů Blenkinsopovi, který společně se svým důlním inženýrem Murrayem uvedl systém ozubnicových železničních strojů v 19. století do života.

Martin Harák | Foto: autor, Wikipedia, Martin Černý, Michal Dekánek

První ozubnicová lokomotiva spatřila světlo světa v roce 1811 v anglickém Middletonu nedaleko Leedsu. Právě v tamních dolech se o to postarali zmínění John Blenkinsop s Matthewem Murrayem. První lokomotiva měla na střední hnací nápravu nasazené ozubené kolo, které přečnívalo kolejnici a jeho zuby zapadaly při jízdě mezi vodorovné ozuby na vnější straně kolejnic. Je to neuvěřitelné, ale již v té době dovedla tato první zubačka odvézt náklad o hmotnosti až patnáct tun do stoupání až 66 promile. První doopravdy horskou ozubnicovou dráhu postavili ale až Američané, a to o celých padesát osm let později. A tak byl 1. srpna roku 1869 slavnostně zahájen provoz na zubačce o délce 4,5 kilometru s převýšením až 377 promile na horu Mount Washington ve státě New Hampshire. Otcem myšlenky, projektantem trati a zároveň konstruktérem parního ozubnicového stroje se stal bývalý obchodník Sylvester Marsh. Na dráze s vlastním Marshovým ozubnicovým systémem jezdily zprvu parní lokomotivy se stojatým kotlem, od roku 1906 pak již s kotly ležatými a později byla první zubačka na světě prodloužena o dalších 1,3 kilometru. Dnes je z ní turistická atrakce číslo jedna. Pochopitelně se na většině vlaků objevuje „pára“, některé spoje jsou vedeny ale diesellovou trakcí.



Neobvyklá rakouská parní zubačka směřuje do vrcholové stanice Hochschneeberg.

### První evropská mířila na Rigi

V Evropě se s ozubnicovými dráhami začalo díky Niklausu Riggenbachovi, rodákovi z Alsaska, které je dnes součástí Francie. Roku 1863 si dal patentovat ozubnicovou dráhu s vodící žlábkovou kolejnicí vybavenou válečkovými ozuby a také lokomotivu se zdvojeným ozubeným kolem a hnanými adhezními nápravami. Později získal koncesi ke stavbě horské ozubnicové železnice na horu Rigi nad Vierwaldstätterským jezerem ve Švýcarsku. Dráha, začínající u přístavu Vitznau a strmě stoupající do 1 749 metru nad mořem do vrcholové stanice Rigi-Kulm,

zprvu vedla jen do mezilehlé hřebenové stanice Staffel, kam byl provoz zahájen v roce 1869. Na samý vrchol se železnice rozjela až o dva roky později.

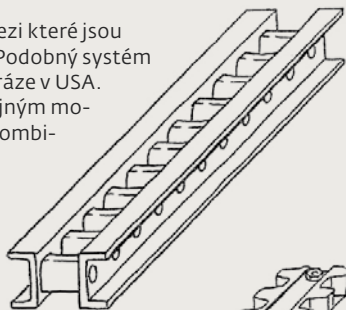
Dalším počínem Niklausa Riggenbacha se stala druhá dráha na vrchol Rigi z roku 1875, která začínala v Arth-Goldau a na 8,6 kilometru překonává výškový rozdíl 1 332 metrů. Provoz až do roku 1937 zajiš-



## DRUHY OZUBNICOVÝCH SYSTÉMŮ

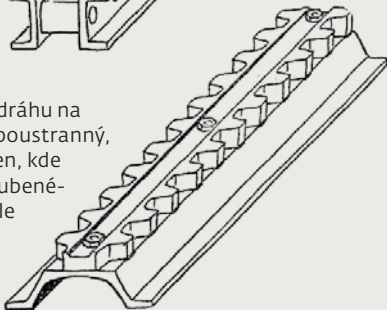
### Riggenbachova ozubnice

Sestrojena ze dvou U profilů, mezi které jsou namontovány jednotlivé zuby. Podobný systém použil Sylvester Marsh na své dráze v USA. Riggenbachova ozubnice se stejným modulem ozubení se dá případně kombinovat se Strubovou.



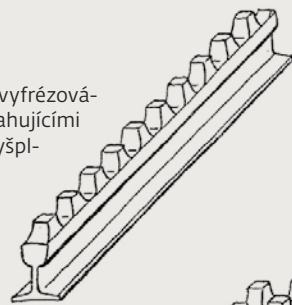
### Locherova ozubnice

Byla vytvořena pro nejstrmější dráhu na vrchol Pilatusu. Ozubnice má oboustranný, horizontálně orientovaný hřeben, kde nehrozí nebezpečí vyšplhání ozubeného kola ze záběru. Systém se dále nerozšířil.



### Strubova ozubnice

Skládá se z kolejnice, v jejíž hlavě jsou vyfrézovány zuby. Vozidlo je opatřeno háky zasahujícími pod hlavu této kolejnice a bránícími vyšplhání kola na zuby.



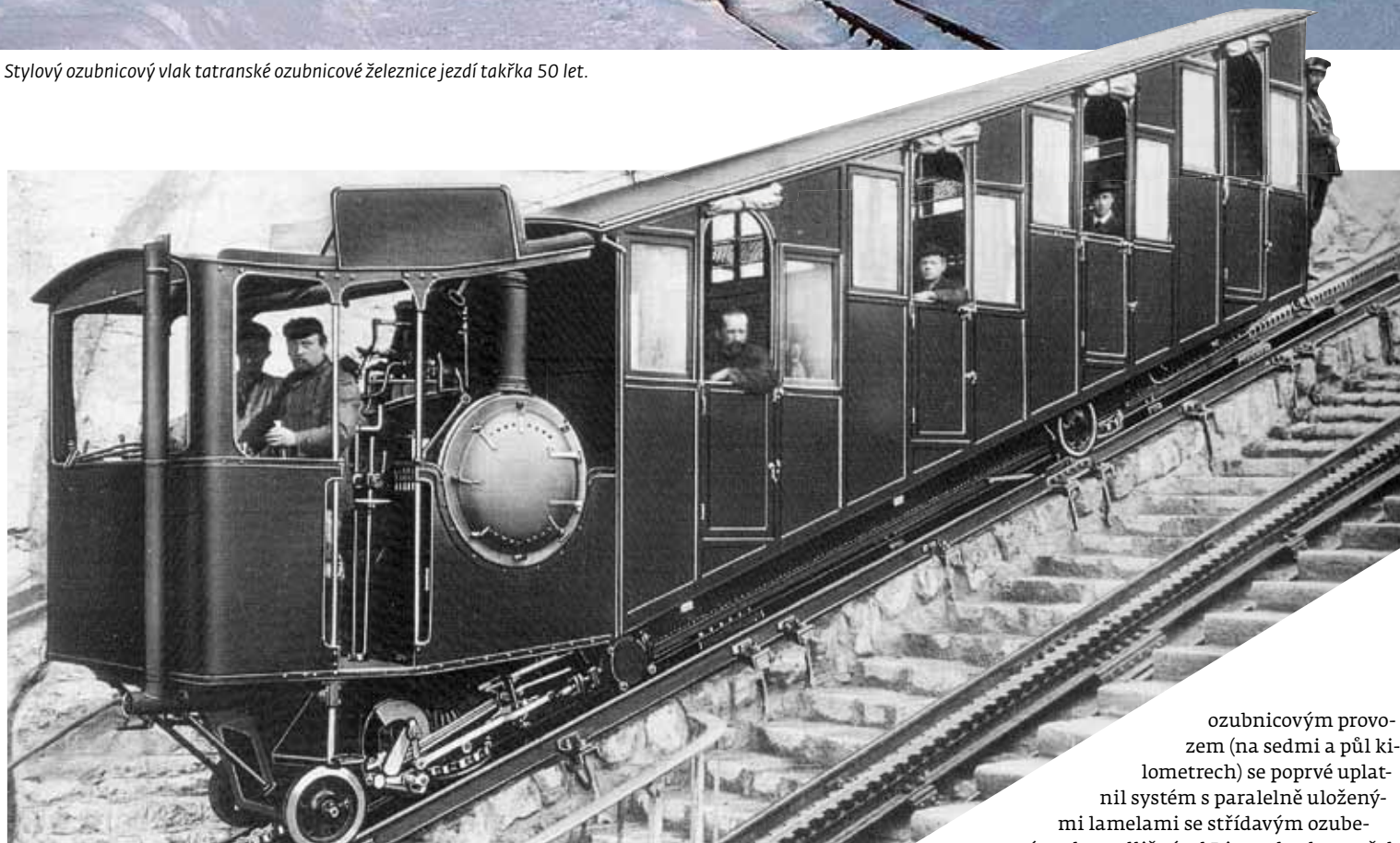
### Abtova ozubnice

Může být jednoduchá, dvojitá, trojitá, kde ozubnici tvoří jeden až tři pásy ozubených lamel. Vícelamelová ozubnice má výhodu v plynulejším záběru a zjednodušení výhybek, které se obejdou bez pohyblivé ozubnice v oblasti jazyků a bez pohyblivých kolejnic ve střední části.





Stylový ozubnicový vlak tatranské ozubnicové železnice jezdí takřka 50 let.



Dvounápravový neodpružený parní vůz nejstrmější ozubnice na světě Pilatusbahn z roku 1899

tovaly parní lokomotivy, od té doby jsou obě dráhy plně elektrizovány a vozí každoročně na vrchol Rigi tisíce turistů. Riggenbachovou ozubnicí byla v roce 1896 vybavena také čtyřkilometrová zubačka ze Štrby na Štrbské Pleso ve Vysokých Tatrách. Na trati jezdily dvě rakouské parní lokomotivy pro pohon jak adhezní, tak i ozubnicový. Provoz byl z ekonomických důvodů v roce 1932 zrušen a obnoven až takřka po čtyřiceti letech, v roce 1970. To již ale

v elektrické trakci s moderními jednotkami, vyrobenými ve Švýcarsku, a navíc provozovanými na odlišné Abtové ozubnici...

#### Abtova dráha nejprve v Harcu

Nový ozubnicový systém, pojmenovaný po švýcarském rodákovi Romanu Abtovi, byl poprvé využit v roce 1885 v německém Harcu na trati z Blankenbergu do Königshütte. Na třicetikilometrové smíšené trati s adhezním a částečně

ozubnicovým provozem (na sedmi a půl kilometrech) se poprvé uplatnil systém s paralelně uloženými lamelami se střídavým ozubením, dost odlišný od Riggenbachova „žebříčku“. A to včetně výhybek, které jsou u Abtova systému jednoduché a absolutně spolehlivé, navíc umožňující samočinné křížování dvou proti sobě jedoucích souprav. Abtovým systémem je vybaveno sedmdesát tři ozubnicových drah po celém světě. Jen ve Švýcarsku jde o dvanáct tratí, kde nechybí takové skvosty jako dráha Furka Oberalpbahn či „sousední“ dráha z Vispu do Zermattu a řada dalších. Na Slovensku jde o traťový úsek Brezno – Tisovec a nelze opomenout ani naši českou ojedinělou ozubnici z Tanvaldu do Kořenova. Ta se ale dlouhé roky pojíždí pouze adhezně, byť je ozubnice nos-

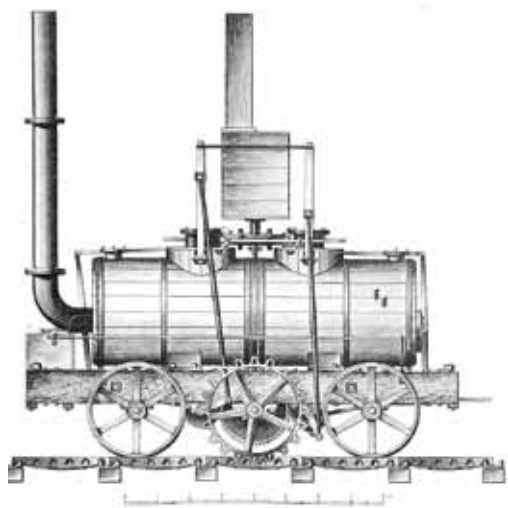
talgicky zachována. V Rakousku je to devítikilometrová turisticky atraktivní dráha z Puchbergu na vrchol Schneeberg. Dráha je dobře dostupná vlakovými spoji z Vídeňského Nového Města, kde zastavují například railjetty jezdící na trase Praha – Graz. Zubačka je v soukromých rukou a tomu odpovídá jízdné, nicméně svezení stojí za to. Na strmé dráze, mířící do vrcholové stanice Hochschneeberg, jsou v provozu jak motorové soupravy Salamander, tak i nostalgické parní soupravy, ve které jízda velkým zážitkem. Samotná dráha byla zprovozněna ve třech etapách v roce 1897 a od té doby nepřetržitě funguje. Parní stroje jsou výjimečné jednou zvláštností – vzhledem k tomu, že nejsou vybaveny kompresorem, vozí na budce strojevdoucího lahve se stlačeným vzduchem.

### Do nejvyšší evropské stanice

V pořadí již druhý Švýcar ovlivnil vývoj a stavbu ozubnicových drah. Nebyl to nikdo jiný než Emil Viktor Strub. Ocítl se ve správný čas na správném místě. Tedy nejprve jako úředník ve Státním švýcarském železničním výboru v Bernu a hned na to ve funkci inspektora společnosti Berner Oberland Bahn, kde se v té době debatovalo o stavbě století. Nešlo nic menšího než o výstavbu ozubnicové dráhy do dnes nejvýše položeného evropského železničního



Parní ozubnicová lokomotiva Gletschhorn z roku 1914 (původem z Vietnamu) švýcarské dráhy Dampfbahn Furka-Bergstrecke v přestupní stanici Oberwald



Blenkinsonova lokomotiva byla první ozubnicí na světě.

nádraží v sedle Jungraujoch (3 454 m n. m.). Stavba této neuvěřitelné dráhy začala roku 1896. Již tehdy protestovali ochránci přírody proti úbytku alpského biotopu a zdržovali tím stavební přípravy. To bylo ale nepodstatné. Důležitým momentem se stalo vítězství Emila Struba ve veřejné soutěži na ozubnicový systém. Jeho byl shledán nejbezpečnějším, nejlačtinějším a nejjednodušším. Nešlo doopravdy o nic složitého – obyčejnou „prostřední“ kolejnici opatřil vyfrézovanými zuby, a to vlastně bylo vše. Vyhověla i v nejmenších obloucích. Trať z Kleine Scheidegg do vrcholové stanice na Jungfrauojoch, mimochodem plně elektrizovaná, byla dokončena po různých peripetiích až v srpnu 1912.

Emil Strub ale dávno před tím ze stavby odešel a věnoval se projekční činnosti dalších drah. Mezi železničními nadšenci jsou určitě známé hned dvě takové dráhy – jedna v jižních Tyro-



Vrcholová stanice švýcarské Gornegratbahn

lích, nazývaná jako Rittnerbahn, a druhá v Terstu. Z prvně jmenované dráhy nedaleko Bolzana dnes zbyla jen vrcholová část, neboť atraktivní jedenáctikilometrový ozubnicový úsek byl nahrazen visutou lanovkou. V Terstu ozubnici demontovali již v polovině dvacátých let a na krátkém nejstrmějším úseku byla vybudována a dodnes slouží pouze pomocná lanovka, která pomáhá tramvajím v překonání svahu.

### Třetí Švýcar v pořadí

Alpská velmoc Švýcarsko dala světu ještě dalšího, neméně geniálního vynálezce – Eduarda Heinricha Lochera-Freuelera z Curychu. Nenápadný muž, který se zprvu věnoval praxi v textilním průmyslu, se ve třicátém roce svého života rozhodl, že si doplní technické vzdělání na curyšské Polytechnice v oboru mostního a železničního stavitelství. Eduard Locher, jak si také zkráceně říkal, se po studiích pustil

do řady železničních staveb ve Švýcarsku, ale milníkem v jeho podnikání se stala výzva na postavení nejstrmější zubačky na světě, na horu Pilatus.

Začátkem osmdesátých let 19. století se vážně začalo uvažovat o výstavbě horské dráhy na tuto monumentální horu, leč projekt byl příliš drahý a železnice měla vrcholu dosáhnout po klikování až po devíti kilometrech. Roku 1883 se ale u řešení projektu objevil právě Eduard Locher, který trasu striktně škrtnul, naplánoval „přímku“ v délce čtyř kilometrů s neuvěřitelným sklonem 480 promile (!) s oblouky v polo-měru pouhých osmdesát metrů. Ke zvládnutí této extrémní trasy navrhl navíc speciální systém ozubnice „naležato“, které se od té doby říká jeho jménem. Locher chtěl předejít jakékoli kolizi do té doby používaných tří ozubnicových systémů a svůj systém založil na principu dvou ozubených kol usazených proti sobě a uložených horizontálně, oproti jiným systémům, které jsou uloženy vertikálně. Nejstrmější světová ozubnice, která spojuje Alpnachstädt v nadmořské výšce 440 metrů s vrcholem Pilatusu (2 068 m n. m.), překonává na 4,3 kilometru výškový rozdíl 1 628 metrů. Na dráze, otevřené v červnu 1889 po pouhém roce a půl stavebních prací, byly v provozu nejprve parní motorové vozy, které vystřídala v roce 1937 elektrická trakaie a slouží spolehlivě dodnes.

To byla jen malá exkurze do historie a současnosti ozubnicových železnic, jichž je po celém světě velké množství. Na okraj vzpomeňme ještě například na nejvyšší zubačku na světě, která v amerických Skalisticích horách míří pomocí Abtovy soustavy na vrchol Pikes Peak do výšky neuvěřitelných 4 312 metrů nad mořem, nebo Transandskou dráhu z chilského Valparaísa do Argentiny přes hřebeny Kordiller, jež překračuje strmý úsek, vybavený třílamelovou Abtovou ozubnicí. ○

# Vlakvedoucí sbírá ceny v cyklistických závodech

Sportovat začal už na základní škole. Nejprve se věnoval atletice, později navíc vesloval. V šestnácti letech jeho sportovní kariéru ukončilo zranění kolene, a tak se ke sportování vrátil až po čtyřicítce, kdy si doslova z hecu vyzkoušel závod v triatlonu. Ten v břeclavském dispečerském vlakvedoucí Oldřichu Prášensovi opět probudil závodního ducha. Brzy ho oslovila jízda na závodním kole a od té doby na něm ve své věkové kategorii sbírá řadu ocenění, v poslední době navíc v dresu ČD.



Martin Harák | Foto: autor

Oldřich Prášens pracuje u ČD od roku 1993, kam nastoupil po rozdělení Československa na místo agenta v nově zřízené pohraniční přechodové stanici v Kútech na Slovensku. „Po redukci pracovních míst jsem v roce 2003 přijal nabídku pracovat jako průvodčí vlaků osobní dopravy a začal doprovázet nejprve regionální vlaky, později i rychlíky. V posledních třech letech pracuji jako dispečerský vlakvedoucí,“ říká na úvod pan vlakvedoucí.

## Rozhodl závod z hecu

Nápad poměřit síly při sportovním klání se zrodil při oslavě Oldřichových čtyřicátých narozenin, kdy se s bratrem vyhecovali, že se spolu utkají na triatlonovém závodě nazva-

ném Gumomuž, pořádaném v rodné Břeclavi. V závodě nakonec bratra porazil a zjistil, že nejlépe ze všech triatlonových disciplín mu jde jízda na kole. To byl milník. Kolo jej táhlo do přírody a postupně svou výkonnost posouval výš. Také začal jezdit s partou lidí na náročné cyklovýlety po vlastní ose. Postupně dojel na Zakarpatskou Ukrajinu či k Balatónu. Hodně zajímavý a náročný byl výlet, kdy se svým partákem objeli Českou republiku po cyklostezkách co nejbliže ke státní hranici. Za patnáct dní urazili skoro dva tisíce kilometrů v náročném a kopcovitém terénu, přičemž denní dávka činila v průměru asi 130 kilometrů. Poslední dálkový výlet uskutečnil loni, kdy si usmyslel, že dojde s kamarádem na kole k moři do Itálie. Po ose Břeclav – Vídeň – Salcburk – Udine dorazili do přímořského městečka Grado po asi tisíci našlapaných kilometrech. „Na cyklozákladnici Alpe Adria, která začíná za Tarvisiem a najíždí na těleso zrušené železnice Pontebbana, je perfektní asfalt, osvětlené tunely, staré drážní domky a nádraží, původní železniční mosty a úžasné horské scenérie okolo, což je skutečný cyklistický ráj,“ vypráví nadšený cyklista.

## Milníkem závod v Oderských vrších

Závodění na horském kole se stalo Oldřichovou velkou vášní. Poté, co byl zrušen v roce 2007 jeden z dalších ročníků triatlonu, se rozhodl, že bude hledat na internetu nějaké své další uplat-



nění v této sportovní disciplíně. „Přihlásil jsem se na závod Oderská mlýnice, což je dost náročná soutěž, ale krásná. Týden před vlastním závodem jsem si okruh projel nanečisto a zjistil jsem, že na trekovém kole to nedám, a navíc jsem prorazil hned v prvním prudším sjezdu přední pneumatiku. Ten samý týden jsem si koupil pořádné horské kolo, dvakrát ho vyzkoušel a závod jsem absolvoval ještě nesladěný s novým kolem. Při závodě jsem si navíc narazil žebra, protože jsem to ještě v kopcích neuměl. I přes všechny svízele jsem tak vlastně nastartoval kariéru závodění na horském kole.“

## Jezdí v barvách Českých drah

Počínaje rokem 2008 v každé volné chvíli vlakvedoucí trénuje a závodí skoro jako vrcholový sportovec. Od roku 2017 jezdí v dresu v barvách národního dopravce a loni začátkem října na Nova cupu v Mikulově v kategorii 50+ osadil krásné druhé místo. „Týden před Nova cupem jsem ve své kategorii zvítězil na závodě Valtické cyklobraní a v dresu ČD jsem objel i další podniky. Jen jsem měl smůlu na Vranovské přehradě, kde mě cestou poštípali sršni a po závodě, kde jsem dojel na čtvrtém místě, jsem skončil na kapačkách,“ usmívá se stále dobře naladěný Oldřich. Určitě každého napadne, na jakých kolech začínal, a na jaké znače jezdí dnes. Sám závodník říká, že jeho první závodní kolo z roku 2007 byla Merida „26“ a za skoro deset let na něm najezdil okolo třiceti tisíc kilometrů. V současné době vlastní lehounký karbonový bicykl Author „29“ s kotoučovými brzdami Shimano, výbornou americkou odpruženou vidlicí Fox a hlavně bezdušovými ráfky, které umí účinně zabránit defektům. „Díky nim jsem neměl žádný defekt a neztratil tak cenné minuty s výměnou při vlastním závodě,“ vysvětlil Oldřich Prášens. ○

## OLDŘICH PŘÁSENS

Po absolvování břeclavské Střední průmyslové školy dopravní byl zaměstnán v Lokomotivním depu Břeclav jako kandidát strojvedoucího. Mezi roky 1986 až 1993 pracoval v mimodrážní organizaci a poté přijal místo takzvaného agenta, později celního deklaranta u ČD v pohraniční přechodové stanici Kúty. Po roce 2003 přešel do DSVČ Břeclav nejprve jako průvodčí, později jako vlakvedoucí rychlíků a vlaků regionální dopravy. Ročně najede až osm tisíc kilometrů na horském a trekovém kole.



# Neexistuje požadavek, který bychom nevyřešili

Provozní ředitel zkušebnictví a člen představenstva Výzkumného Ústavu Železničního Miloš Klofanda se stal nedílnou součástí několika generací české železnice. Stál u mnoha milníků, zažil neuvěřitelné příběhy, byl u převratných událostí. Obdivoval elegantní parní lokomotivy, v pozici strojvedoucího ČSD doprovázel rychlíky vedené nejnovějšími elektrickými lokomotivami a dnes může na cerhenickém okruhu osedlat kterýkoliv nejmodernější železniční skvost.

Josef Holec | Foto: autor, Jan Chaloupka a archiv Miloše Klofandy

Železnice zažila neuvěřitelný skok, hodnotí žnestor české železnice, odborník a především obrovský srdcař Miloš Klofanda uplynulých pětadvaceti let, které strávil u Československých státních a později Českých drah. Páru sice zažil jen jako nezúčastněný divák anebo cestující, ale nástup motorové a elektrické trakce už se mu zaryl pod kůži pořádně hluboko.

„Už jako malý kluk z Přestavlk jsem chodil do školy v Čerčanech a místo toho, abych šel ze školy domů, běžel jsem se dívat na nádraží na tehdejší provoz parních vlaků. Byl to tehdy poměrně velký železniční uzel, vlaky na jih Čech tam stály čtvrt hodiny, braly vodu ze Sá-zavy. Jezdily tam i Vindobony, tehdy s motorovými jednotkami nebo manipuláky z Kolína. Viseli jsme na zábradlí a sledovali provoz,“ vzpomněl na dětská léta Miloš Klofanda.

## Po maturitě do pražského depa

Jeho profesní příběh u železnice se začal psát v polovině roku 1974. S čerstvým maturitním vysvědčením z dopravy nastoupil do mimořádného lokomotivního depa Praha střed. Odbyl si výcvik strojvedoucího a o dva roky později už stál na stanovišti. „Nejdříve jsem jezdil na posunu a poté na osobních vlacích a rychlících na rameni Praha – Přerov,“ zavzpomínal. S pozicí strojvedoucího se rozloučil v roce 1985, přičemž opustil i milované stroje řady E 499.1 a E 499.2. Stal se totiž strojmistrem. Následovaly funkce lokomotivního dispečera na bývalém Provozním oddělení Praha (Severozápadní dráha), strojmistra v čerčanské provozní jednotce libeňského depa a vedoucího PJ Čerčany – Benešov. „To už jsem měl pod sebou 170 zaměstnanců. V této funkci jsem byl do března 1996. Pak jsem přešel na pozici provozního náměstka spojeného DKV Praha. Později jsem pracoval i jako vedoucí odboru oprav a vedoucí odboru provozu, a to do konce roku 2006,“ vyjmenoval další zastávky na profesní cestě. S rokem 2007 přišel přesun do VUZ na pozici přednosty Zkušebního centra ve Velimi. Od roku 2014 zde působí ve funkci provozního ředitele a zároveň je členem představenstva VUZ.

Miloš Klofanda si rovněž připomněl zlomový rok 1996, kdy byl oceněn tehdejší generálním ředitelem ČD za příkladné plnění povinností zajišťování provozu drah jako takových. „To



souviselo s tím, že v Praze ve stejném roce vzniklo jedno depo, tehdy DKV Praha. Transformace byla náročná, vše se se dávalo pod jednu střechu. Spojovala se dvě už tehdy velká DKV dohromady. Redukovali jsme vozmistry, strojmistry, a zkrátka veškerý provozní personál. V provozu nám už tehdy chyběli provozní zaměstnanci. Museli jsme udělat taková opatření, abychom i za těchto složitých podmínek zajistili potřeby provozu. Některé činnosti jsme zredukovali, omezili, sloučili a za zvládnutí této reorganizace mi poděkoval tehdejší pan generální ředitel,“ vysvětlil.

## Zkouška při povodních

To ovšem netušil, co ho čeká v roce dalším. Na Moravu přišly záplavy. „Co si pamatuji, u Moravičanů řeka strhla most, všechny mezinárodní expresy na východ jsme museli posílat přes Bratislavu a provozní situace byla nesmírně komplikovaná. Železnici však čekala ještě

daleko těžší zkouška, která přišla v roce 2002. Tehdy povodně zasáhly především Čechy včetně Prahy. „Nejezdilo metro a ČD suplovaly pražskou MHD. Provozní situace se řešila každý den ze dne na den. Voda se rozlévala všude. Bylo to neuvěřitelné, že dne na den stoupla turnusová potřeba strojvedoucích DKV Praha o zhruba sedmdesát strojvedoucích. Ale i tohle jsme zvládli,“ neskrýval Klofanda hrdo. Voda částečně zaplavila i generální ředitelství ČD, pro odbor 12 jsme zřizovali provizorní zázemí na pražském hlavním nádraží, kde jsme také každé ráno zasedali a řešili vzniklou situaci.

Se zkušenostmi si může troufnout erudovaně zhodnotit změny, které v drážní dopravě nastaly, a spolu s tím připomenout změnu úhlu pohledu veřejnosti na železnici. „Ta se skutečně v posledních letech velmi změnila. Dříve se železničářům přezdívalo modrá armáda. Byla to obrovská organizace s více než 120 tisíci zaměstnanci a striktní organizační struktura





**Výzkumný  
Ústav  
Železniční, a.s.**  
Člen Skupiny ČD



rou. Zakládalo se především na silné nákladní dopravě, ale ani ta osobní nebyla opomíjena.“ Potřeby tehdejšího průmyslu zajišťovala nákladní doprava. Toto se výrazně změnilo po rozdělení republiky, kdy se zkrátily přepravní vzdálenosti a velká část nákladní dopravy se přesunula na silnice.

### Pendolino symbolem změn

A osobní doprava? „Zažila redukcí, musela se potýkat s levnější konkurencí v podobě dálkové autobusové dopravy,“ zmínil. Železnice ale včas zareagovala a postupně nastalo oživení. „Je to dáno tím, že České dráhy začaly ve velkém modernizovat techniku, především osobní vozy.“ Za opravdový přelom v tomto smyslu Miloš Klofanda považuje rok 2003. Z Itálie dorazilo Pendolino. „U toho jsem byl coby zaměstnanec depa. První jednotku jsme přebírali v Horním Dvořišti. Pendolino nastartovalo obrovský proces výrazného zkvalitnění osobní železniční dopravy v ČR, byť už před jeho nasazením jsme měli tlakotěsné osobní vozy ze Siemensu pro rychlost 200 km/h řad WRmz, Ampz a Bmz, které byly nasazovány na vozební rameno Vídeň - Praha - Berlín - Hamburk. Po modernizaci jezdí dodnes v dálkové vnitrostátní i mezinárodní dopravě ČD.“

K Pendolinu se váže i další vzpomínka. Spolu s ním totiž Miloš Klofanda uháněl po okruhu rychlostí 230 km/h „Bylo to koncem října 2012. Tehdy jsme pro okruh požadovali zvýšení zkušební rychlosti. Jednotka dostala výjimku od Drážního úřadu a místo 200 km/h mohla jet 230 km/h. Stroj se choval velice dobře, ale zatímco vlajková loď národního dopravce svištěla bezproblémově, za okny se vznášela oblaka prachu a administrativní budova zažívala malé zemětřesení.“

### Okruh evropskou jedničkou

Působení Miloše Klofandy ve VUZ můžeme označit za úspěšné. Byl to on, kdo krátce po příchodu inicioval v rámci zajištění zkušebních jízd celou řadu nových bezpečnostních pravidel, navrhl zvýšit tehdejší omezení max. rychlosti zkušební lokomotivy 124. 601 ze 160 km/h na 200 km/h. „Když jsem nastoupil, byl tu minimální provoz. Objevovalo se tu jen pár zákazníků, dnes tu zkouší všichni významní evropští výrobci drážních vozidel a někteří výrobci i mimo Evropy. Okruh má velmi dobré technické parametry, poskytuje vynikající podmínky pro zkoušení vozidel. Snažíme se zajistit klientům veškeré služby,

kteří požadují pro zajištění zkoušek. Je to pro ně přidanou hodnotou. Výrobci se u nás cítí spokojeně.“ Aby ne – VUZ nabízí klientům nejenom pronájem infrastruktury, ale také provedení akreditovaných a neakreditovaných zkoušek. „Provádí je zkušební laboratoř a na základě provedených nebo doložených výsledků zkoušek také posuzuje vozidla a vydává certifikáty. Není to tedy jenom o okruhu, ale také o ostatních dopro-



vodných službách, které zákazník v době zkoušení může potřebovat,“ konstatoval ředitel. „Neznám požadavek, který bychom nedokázali zajistit sami anebo dodavatelsky. K tomuto zákaznickému přístupu vedu i své podřízené.“

Mohlo by se zdát, že dnes už Miloš Klofanda sedí jen za stolem. Opak je pravdou. I když je od roku 2014 provozním ředitelem a zároveň členem představenstva VUZ, stále si udržuje odbornou a zdravotní způsobilost pro řízení drážních vozidel a nezdíka uskuteční kontrolní nebo zkušební jízdu. „Těžko se vzpomíná na všechna vozidla, v paměti mi zůstaly francouzské rychlovlaky a další vysokorychlostní jednotky od evropských výrobců,“ vypráví. Rád vzpomíná i na to, kdy v pozici strojvedoucího jel v říjnu 2016 na stanovišti Kyklopa (T 499.0002) v čele speciálu Retro Ostravan z Prahy do Ostravy.

„Jsem se svým profesním životem spokojený. Měl jsem štěstí, že jsem dělal to, co mě bavilo a co mě naplňovalo. České dráhy loni oslavily stoleté výročí, a já pro ně pracuji pětáctičet let. Na své působení u ČD často a v dobrém vzpomínám. Ne vše se vždy dařilo, ale toho dobrého bylo mnohem více, tak jako v běžném životě. I tady na VUZ mě potkaly těžkosti, ale díky dobrému kolektivu, který tu je, se mi tady stále líbí,“ uzavřel šéf cerhenického okruhu. ○

## ŘEKLI O MILOŠI KLOFANDOVÍ

**Ondřej Fanta,**  
technický ředitel VUZ

U Miloše Klofandy respektuji jeho velkou životní a odbornou zkušenost, která je navíc spojená s energičností a vitalitou. A mnozí o generaci mladší kolegově by se u něho mohli inspirovat ve znalosti a využívání moderních technologií.



**Rostislav Novák,**  
ředitel odboru kolejových vozidel GR ČD

Celý svůj profesní život spojil se železnicí na různých stupních řízení. Práce pro něho není povinností, ale i koníčkem. Byl a je náročný nejen na sebe, ale i na kolegy a podřízené, kterých za celou dobu u naší společnosti vychoval stovky. Pomohl zvýšit prestiž VUZ, kde úspěšně zúročuje nabyté zkušenosti.



**Martin Bělčík,**  
generální ředitel a předseda představenstva VUZ

Miloš Klofanda je pro mne synonymem profesionality, poctivosti železničářského řemesla a pořádku. Je pro mne ctí, že mohu být jeho kolegou a podílet se na budoucnosti železnice.



**Michal Štěpán,**  
náměstek generálního ředitele ČD pro obchod a člen představenstva ČD

Miloše znám asi dvacet let. Vedle jeho odbornosti, kterou si neustále zvyšuje, si velmi vážím též jeho lidskosti a smyslu pro férové jednání. Oceňuji jeho houževnatost, s kterou hájí zájmy „své“ firmy, a přeneseně i celé Skupiny ČD.



# Stepí a horami divokého Kazachstánu (2.)



Vedle nekonečných stepních plání, Kaspického moře či zbytků Aralského jezera jsou chloubou Kazachstánu nepochybně i hory. S naší cestovatelskou výpravou jsme navštívili dvě oblasti, které mohou vřele doporučit. Jedním z těchto míst byl kaňon Šaryn v jihovýchodní části země, v blízkosti hranic s Čínou, který v průběhu tisíců let vyhloubila stejnojmenná řeka.

Martin Černý | Foto: autor

Délka kaňonu Šaryn je asi 150 kilometrů a výška stěn dosahuje 150 až 300 metrů. Je to sice jen menší „bratříček“ slovutného amerického Grand Canyonu, ale za návštěvu rozhodně stojí. Lze si udělat procházku až na samé dno kaňonu, spatřit skalní útvary zvané Údolí hradů, a především obdivovat neskutečnou barevnost zdejších růžovo-hnědých skal. Jiná stezka po vrcholku údolí zase umožňuje nádherné výhledy do zvrásněných hlubin kaňonu. Jen málokdo by odolal možnosti nahlédnout do nitra vysokých hor, zvlášť když k tomu okolí Almaty přímo vybízí. Stačí nedaleko centra na bulváru Dostyk nasednout na autobus linky číslo 12. Ten vás po asi deseti kilometrech jízdy dovezde do střediska Medeo, kde je i světoznámý rychlobruslařský stadion. Nedaleko od něj začíná soustava tří lanovek, pomocí nichž se turista vyveze nejprve do horského střediska Šimbulak (2 260 m n. m.) a poté až na sedlo Talgar do nadmořské výšky 3 180 metrů. V nejvyšším okolí lanovky se na konci dubna stále lyžovalo, byť bylo evidentní, že se už blíží jaro. Část naší skupiny však zatoužila po ještě větší ochutnávce hor a po poměrně náročném výstupu dosáhla jeden z vrcholů Šimbulacký v nadmořské výšce 3 400 metrů. Panovalo nádherné počasí, výhledy byly skvostné a zpovzdálí na nás kynul i Pik Talgar, jenž je se svojí výškou 4 990 metrů nejvyšším vrcholem této části hor. Zbývá snad jen dodat, že zpáteční jízdné na lanovku stálo 3 500 tenge, což je v přepočtu asi 210 Kč.

Co se výběru jídel či nápojů týká, pak obojí není v Kazachstánu vůbec žádný problém. Asi každý zná šašlik, který je místním nejtípickejším jídlem a připravuje se prakticky všude. Jedná se o grilované skopové, hovězí či kuřecí maso, podávané vždy s cibulí a chlebem, zde nazývaným „lepjůška“ a připomínajícím na první



Pavlodarská tramvaj v popředí s kazašským symbolem – jezdcem na koni

pohled spíše kulatou buchtu. Mezi další známé pokrmy patří například lagman, plov, manty či polévka šurpa. Kdykoliv si lze objednat či zakoupit pivo, přičemž hojnost jeho značek je až překvapující, a to včetně piv českých! Velmi nezvyklé jsou také pivotěky ve větších supermarketech, které nabízejí někdy až desítky druhů

↑ Moderní lokomotiva Evolution rozjíždí těžký nákladní vlak ze stanice Astana.

Čilý ruch ve stanici Šimkent →



piva, které je možno zakoupit do různě velkých pet lahví a odnést si je domů. Kdykoliv si lze objednat čaj, servírovaný v konvičce, odvážnější si mohou vyzkoušet kumys, což je fermentované kobydí mléko či velbloudí mléko šubat.

## Bez železnice to nejde

Pro dopravu po Kazachstánu má zcela nezastupitelnou roli doprava železniční. Tratí je v zemi řádově čtrnáct tisíc kilometrů, z čehož je asi

Astana

Almaty



Nádraží krátce před odjezdem dálkového vlaku v čele s elektrickou lokomotivou



mir žoly (KTŽ) založen společný podnik Tulpar – Talgo. Zabývá se výrobou vozů typu Talgo, ze kterých jsou vytvářeny různě dlouhé soupravy a postupně nasazovány na dálkové spoje. Díky tomu se zvyšuje kvalita cestování. Vagony jsou vyráběny v nově zřízeném areálu ve svobodné ekonomické zóně Astana – Žana kala a jejich produkce již dosáhla několika set kusů. Část vozů je vybavena klasickými sedadly, některé slouží jako vozy lůžkové, přičemž nejvyšší kategorie má dokonce v oddíle sprchu a toaletu. Je samozřejmě otázkou, zda tyto vozy vybavené jednonápravovými podvozky jsou pro místní železnice ideální. To ale patrně ukáže až budoucnost. Pravdou je, že svršek je v relativně slušném stavu, částečně opatřen i bezстыkovou kolejí. Nicméně pokud tomu tak není, jízda soupravou Talgo připomíná spíše jízdu vozem řady 810, který prošel lůžkovou úpravou...

### Velké investice do tratí

Nicméně do zlepšení stavu železnic se nepochybně investuje, trať Almaty – Astana má být brzy pojižděna rychlostí až 140 km/h. Tisk také informoval, že v severní části země jsou trati, které dovoluují rychlost 200 km/h právě soupravám Talgo, což však nemohu osobně potvrdit. Faktem ale je, že lokomotivy pro tuto rychlost KTŽ již vlastní. Lokomotivní park je v posledních letech výrazně modernizován velkými počty nových strojů, které jsou produkce čínské, francouzské či americké – konkrétně motorovými stroji Evolution od firmy General Electric. Většina těchto strojů je buď kompletována, či zcela nově vyráběna v Astaně. Vlaky dálkové osobní dopravy doplňují většinou elektrické jednotky různých typů propojující větší města. Vzdálenost může činit ale i několik set kilometrů. Vzhledem ke způsobu osídlení klasická příměstská doprava v našem pojetí v podstatě neexistuje – s výjimkou několika spojů v okolí Almaty.

Nádražní budovy ve velkých městech jsou velké a honosné, vstup na nástupiště bývá však umožněn pouze s platnou jízdenkou a cestovním pasem a po kontrole zavazadel obdobným způsobem, jako známe z letišť. Železnice je samozřejmě doplňována na mnoha linkách autobusovou dopravou, kdy jsou především na dálkové linky vypravovány autobusy v ne právě ideálním stavu, neboť jde o ojetiny pocházející z mnoha zemí Evropy. Nákladní železniční doprava má v rámci státu význam zcela dominantní a strategické.

ký. Vzhledem k množství těžby nerostných surovin a jejich následnému zpracování v obrovských průmyslových komplexech si bez ní lze těžko hospodářství Kazachstánu vůbec představit.

### Městská doprava pokulhává

Na život každého města má samozřejmě vliv i doprava jeho obyvatel. I v Kazachstánu jsou či byly v provozu tramvaje či trolejbusy, které však v noha případech nepřežily novou dobu. Bohužel všechny tyto systémy měly jedno společné – velmi špatný stav vozidel, mizivou údržbu a většinou příšerný technický stav tratí a trolejového vedení zcela odpovídající tehdejší sovětské době. Bohužel většina měst se pro nedostatek financí rozhodla elektrickou dopravu ve městech zrušit a nahradit ji maršrutkami, tedy minibusy, nikoliv ji modernizovat. Tramvaje můžeme momentálně najít ve třech městech – Pavlodar, Ust' – Kamenogorsk a Temirtau, přičemž jediná provozovaná linka v poslední jmenovaném městě je v zoufalém stavu a její budoucnost nejistá. Další zrušené systémy existovaly v Karagandě a Almaty. Z celkem



Průvodčí dálkového vlaku Talgo vyhlíží cestující.

deseti trolejbusových provozů přežil jediný, a to v Almaty, kde je v provozu řádově 170 vozidel jednoho typu čínské provenience.

Jediný funkční systém metra tak najdeme v bývalém hlavním městě Almaty. Stavět se začalo již za sovětské éry v roce 1988, ale první úsek byl uveden do provozu až 1. prosince 2011, tedy po neskutečných 23 (!) letech přerušované výstavby! Na zhruba osmi kilometrech se nachází sedm stanic, které jsou výstavné, čisté a naleštěné. Další dvě stanice byly zprovozněny v roce 2015. V provozu jsou čtyřvozové soupravy dodané jihokorejskou firmou Hyundai Rotem. Tato jediná linka samozřejmě vůbec neřeší dopravní problémy města velikosti Almaty, a proto je do očí bijící zrušení posledních dvou tramvajových linek na silvestra roku 2015. Argumenty místní radnice, že je v plánu další prodloužení první linky metra a výstavba druhé linky, příliš neuspějí, uvážíme-li neúměrnou délku výstavby.

Cenová hladina prakticky čehokoliv v Kazachstánu je pro nás příznivá, zboží je v obchodech či na tržištích dostatek a vlastně není nic, co by tu běžnému cestovateli chybělo. Komunikace s většinou obyvatel, mimo nejmladší generaci, je naprosto bez problémů v ruštině, nápisy obecně bývají jak azbukou, tak latinou v kazaštině. Od roku 2017 je možno navštívit zemi dokonce bez víza, takže zbývá jen sbalit batoh, odhodlat se a vyrazit! Kazachstán má rozhodně svoje kouzlo... ○



čtyři tisíce kilometrů elektrizováno a část sítě je dvojkolejná. Vzhledem k obrovským vzdálenostem hraje prim dálková osobní doprava, přičemž systém dopravy je podobný jako v některých postsovětských republikách. Dálkové osobní vlaky v zemi však procházejí obrovskou proměnou, která spočívá v nasazování moderních souprav typu Talgo. V roce 2010 byl dokonce španělským výrobcem Patentes Talgo a kazašským železničním dopravcem Kazakstan te-



# Lokomotivní řada 169: Asynchron pohřebila doba

Přesně před 30 lety vyjel na koleje první vlak Československých státních drah (ČSD) s moderní lokomotivou poháněnou asynchronními motory. Stalo se tak na trati z pražského hlavního nádraží do Benešova u Prahy. Měl číslo 8207, z Prahy se vydal v 10:15 hodin a do cíle dorazil o více než hodinu později. Dlužno podotknout, že lokomotiva s inovačním technickým řešením přímého pohonu dvojkolí bez převodovky dnes chátrá na dvoře lokomotivky a ČSD, respektive ČD nikdy nepatřila.

Josef Holek, Petr Štáhlavský

Foto: : archiv ČD, Rostislav Kolmačka, Martin Harák, Wikipedia

Prototypová lokomotiva 169.001 s unikátním a navýsost moderním přímým pohonem dvojkolí bez převodovek by si mohla v těchto dnech připsat zajímavé výročí. Před třiceti lety, 18. ledna 1989, si totiž odbyla svou první jízdu v čele vlaku ČSD. Tehdy se stroj výrobního typu 85 Eo-ATM vypravil z Prahy do Benešova. Kvůli společenským změnám po listopadu 1989 a nedostatku finančních prostředků státních drah na nákup nových vozidel se ale sériové výroby nikdy nedočkal a produkce lokomotiv III. generace se opozdila o řadu let. A slavný není ani konec jediného prototypového stroje. „Přitom v ro-

ce 1986, kdy začal vznikat, plzeňská Škoda předpokládala, že se stroj stane základním stavebním kamenem široké škály sériových lokomotiv nejružnějších typů s určením pro ČSD i na export, které budou sjíždět z výrobní linky závodu po dobu příštích dvaceti let,“ zmínil Rostislav Kolmačka, tvůrce webových stránek o prototypových lokomotivách [www.prototypy.cz](http://www.prototypy.cz).

## Ve velkém až v 21. století

A že šlo ze strany škodovákých konstruktérů pod vedením inženýra Františka Palíka o revoluční systém, svědčí fakt, že systém bez převodovek se začal uplatňovat ve světovém měřítku až na počátku 21. století. V modernější formě, s použitím IGBT tranzistorů, per-

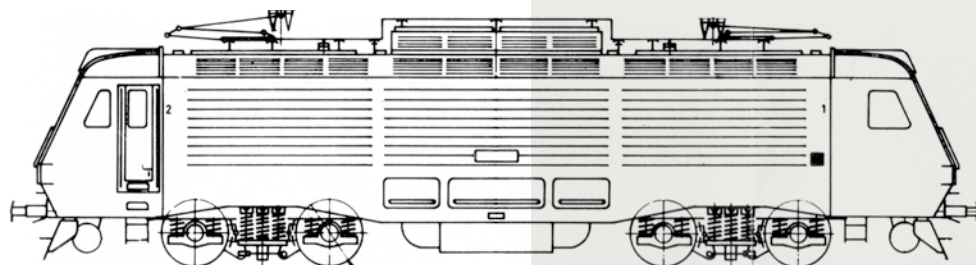
manentních magnetů a s lehčími a menšími motory se totiž poprvé objevil v elektrické předměstské jednotce ACT japonského dopravce JR East a později také na německém rychlovlaku ICE či francouzsko-italském projektu rychlovlaku AGV.

Podle Kolmačky byl základním požadavkem pro vývoj, jenž vyplynul z analýzy soudobých technických znalostí a koncepce rozvoje vozidlového parku odběratelů, vznik nového typu asynchronního motoru s kotvou nakrátko ve dvou variantách, tedy rychloběžný a pomaloběžný, bezpřevodový. Dále pak šlo o zdroj nového elektronického trakčního zařízení, resp. výkonového, řídicího a automatizačního, plus další řadu požadavků.

### Především musela jezdit

Stavbu lokomotivy III. generace po náročném vývoji dokončili konstruktéři v průběhu roku 1987. Inspirovat se však nechali lokomotivou tehdejších západoněmeckých spolkových drah řady 120, která byla vybavena asynchronními motory na střídavé napětí 15 kV/16 2/3 Hz a vystavena v roce 1979 na výstavě dopravní techniky v severoněmeckém Hamburku. Škodováci navrhli lokomotivu na stejnosměrné napětí 3 kV a při diskuzích s elektrotechnickými experty vyšlo najevo, že by bylo možné vyzkoušet i ono revoluční řešení přímého pohonu dvojkolí bez převodových skříní. „Tento princip nebyl v minulosti nikdy realizován a řešení drží světový primát. Nový typ podvozku bez převodovky byl nejjednodušším způsobem trakčního pohonu, jenž vylučuje v pojižděné části lokomotivy všechny elementy vyžadující údržbu. To znamenalo co nejeftivnější využití stroje v tratové službě,“ zavzpomínal před nedávnem pro časopis Železničář František Palík. „Už tehdy jsem razil heslo – co nejvíce jezdit a co nejméně opravovat a udržovat. Podvozky měly vydržet minimálně 800 tisíc kilometrů bez údržby.“

Bez zajímavosti není ani fakt, že kromě nového podvozku Škodováci postavili ještě klasické řešení podvozků „asynchronní motor –



spojka – převodovka – dvojkolí“ především jako zálohu pro případ, že by průkopnické řešení bez převodovek mělo problémy a bylo by potřeba rozjet sériovou výrobu s konvenčním provedením. Po ukončení zkoušek a provozu podvozků s přímým pohonem dvojkolí byly navrženy různé úpravy. Lokomotivu technici dopravili do závodu Škodovky a její skříně umístili na klasické podvozky s převodovkami. V roce 1990 byla odeslána zpět na zkušební okruh k provedení zrychlených TBZ, byla poté zařazena do normálního turnusového provozu v tehdejší Lokomotivní depu Nymburk. A jen mimochodem, zcela nový pohon stál za přezdívkou lokomotivy, kterou železničáři a fanoušci začali pro označení lokomotivy používat – Asynchron.

### Labutí píseň s politickými změnami

ČSD a později ČD, které měly prototyp pouze pronajatý, jej zkoušely v provozu v čele různých typů vlaků od nákladních přes osobní po rychlíky a stroj postupně měnil i lokace – v deponování se vystřídal depa v Praze, Ústí nad Labem, jezdila na tratích z Prahy do Benešova, Berouna, Kutné Hory, na rychlících z Prahy do Mostu nebo Děčína a na různých vlcacích například z Ústí nad Labem do Nymburka a dále do Hradce Králové a Chocně i jinde. „Bohužel vlivem politických událostí v Československu a zemích bývalého východ-

### OCENĚNÍ V KANADĚ I NĚMECKU

Inovační řešení podvozku získalo ocenění zlatou medailí na mezinárodní výstavě v kanadském Vancouveru v roce 1986, kde byl vystaven model, a také později na výstavě vynálezů INEX v Brně či veletrhu dopravní techniky IVA v Hamburku. Podle původních plánů z konce osmdesátých let měla být v letech 1993 až 1994 vyrobena první ověřovací série. Světlo světa naopak v roce 2008 spatřil první prototyp třísystemové elektrické lokomotivy s asynchronními motory typu 109E – u Českých drah označené řadou 380, u které jsou využity základní principy mechanické části z prototypu 85 E0. Zejména šlo o konstrukci samonosné lokomotivní skříně, přenos podélných sil mezi podvozky a skříní, aretační systém ruční brzdy, duté nápravy dvoukolí či flexi-coilové vypružení. Trakční motory s převodovkou jsou uloženy na dutém hřídeli a přenos momentu na dvojkolí zajištěn pružnými spojkami. Toto řešení, zvané přenos výkonu třetího stupně, se používá již u trakčních vozidel na rychlost 200 km/h.

Zdroj: Železničář, 2015



Současný stav unikátní lokomotivy...



...a doba, kdy brázdila koleje s osobními vlaky mezi Nymburkem a Českou Třebovou (na snímku ve Velkém Oseku).

ního bloku a následnému období nejasné perspektivy železnic a nedostatku finančních prostředků pro její rozvoj i výzkum se nakonec sériová výroba typu 85E ani typů přímo odvozených neuskutečnila,“ upřesnil Kolmačka. Co se provozu jediného prototypu 169.001 týče, všechno probíhalo standardní cestou až do nutnosti vystavení průkazu způsobilosti dle legitimního požadavku Drážního úřadu. To se ukázalo jako velký problém. „Nezbytné zkoušky a přípravu podrobné dokumentace ke schválení typu však nechtěla zaplatit ani Škodovka, ani tehdejší ČSD, a tak byl Asynchron odstaven z provozu. Ve Škodovce se změnilo vedení a na financování dalšího vývoje nebyly prostředky. Byly vyráběny pouze nasmlouvané elektrické lokomotivy a kolem roku 1997 byla na delší dobu výroba lokomotiv ukončena,“ vysvětlil František Palík.

A co je s lokomotivou dnes? Její prázdná skříně, zbavená veškeré technologie, stojí na dvoře areálu plzeňské firmy Škoda Transportation a chátrá. S renovací anebo alespoň uvedením do původního, byť neprovozního stavu firma nepočítá.

Nyní pohánějí moderní asynchronní motory všechna hnací vozidla závislé trakce dodávaná Českým drahám po roce 1995. Vybaveny jsou jimi elektrické jednotky CityElefant, RegioPanter a InterPanter, Pendolina anebo moderní elektrické lokomotivy řady 380 Emil Zátopenk či 193/383 Vectron, které používají společnosti ČD a ČD Cargo. ○



# První třída

František Tylšar

**T**řída je slovo mnoha a mnoha významů. Může jít o širokou a dlouhou ulici, skupinu žáků stejného ročníku, učebnu, v časech minulých se s oblibou používalo slovní spojení dělnická třída... Tříd je prostě jako hub po dešti. Každá základní škola jich má minimálně osm, platových je ještě víc.

Třídy se nevyhýbají ani železnici. Máme zde sice jen dvě, ale o to častěji se na toto téma vedou diskuze nejen mezi železničáři a cestujícími.

V dávných dobách jsme měli vozové třídy tři. Třetí jsme zrušili a nahradila ji až v nedávné době nová – extra třída zvaná Business class. Tu ale nalezneme jen v několika málo spojích. Zato druhou má každý vlak a ta první je řazena skoro ve všech rychlicích a vlacích vyšší kvality. V poslední době se stále častěji objevuje i ve vlacích regionálních.

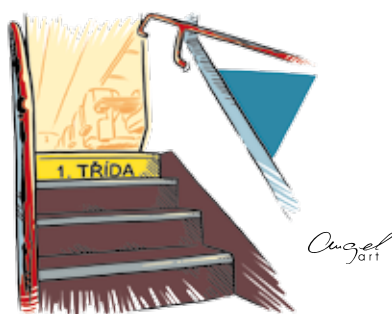
Je to proto, že cestování první třídou je známou komfortu a vyšší úrovně. Zakoupení jízdního dokladu s číslicí jedna je úkonem, kterým se automaticky řadíme mezi cestující elitu. A to za těch pár korun navíc jistě stojí.

V první třídě raketovou rychlostí stoupá šance, že během své cesty budete sdílet přepravní prostor s někým stejně důležitým a významným, jako jste vy sami. Snadno tady můžete potkat slavné herce, sportovce, vědecká esa, lékaře, politiky, básníky. První třídou jezdí i prezident nebo Karel Gott...

Zato zde nepotkáte například kominíka, který má tento VIP prostor zakázán. Což je škoda, protože jak víme, kominíci přinášejí štěstí. Do jedničky nesmí ani pes, a když už, tak musí

svoji způsobilost prokázat patřičnou asistenční nebo policejní zkouškou a označení jejího úspěšného složení mít viditelně na svém těle.

První třídou většinou nejezdí ani děti do osmnácti roků a ani cestující starší 65 let. U těch prvních se průvodčí často přesvědčují, že toto moudré opatření je potřebné, protože rozpoznání číslovek jedna a dvě je občas nad jejich schopnosti. Na jízdence je nádherně vyvedená dvojka a dorostenec klidně nastoupí do vozu s velikou jedničkou vedle dveří a s výraznou žlutou čarou nad okny. U těch starších je to spíš proto, že mnohdy tyto znalosti již zapomněli. Existují mezi nimi však také výjimky, které toto pravidlo potvrzují.



První třída byla již od svých počátků prostorem luxusním. Zatímco ve trojce se sedělo na dřevěných lavicích, v jedničce čekala vyvoleného atmosféra ne nepodobná zámeckým komnatám. Příkladem může být dochovaný vůz první třídy, kterým cestoval sám císař pán či prezident Masaryk. Polstrované sedačky

červené barvy, koberce, vyřezávaná zrcadla, luxusní umývadla, zdobené kohoutky, prostě nádhera.

Za vlády dělnické třídy postupně docházelo k degradaci tříd vozových. Třetí zrušili a její nepohodlí se přesunulo do třídy druhé. A aby soudruhům cestujícím v první třídě moc nevyčnivali ze třídního průměru, zmizela z první třídy většina pohodlí. Koberečky, ozdobná zrcadla i umělecky vyvedené kohoutky. Červené polstrované pohodlných lavic nahradily polotvrdé sedačky podivně hnědé barvy. Podezřelí cestující, kteří chtěli být něco víc, si také označovali jízdenkami zelené barvy, která tak nelahodila oku průvodčího, zvyklého na hnědý karton běžných cestujících či modř lístků dělnické třídy.

Naštěstí nic netrvá věčně a i první třída si znovu vydobyla své místo na slunci, které jí skutečně a po právu náleží. Pohodlná křesla Pendolin, railjetů i běžných rychlíkových vozů se znovu převlékla do slušivé červeně. Jízdenky se liší jen číslicí a cestující si opět užívají zaslouženého komfortu.

A také naše nejmladší generace si cestování první třídou opět spojuje se slovy úspěšnost, pohodlí či kvalita. Nedávno mě o tom přesvědčil můj vlastní vnuk, mimochodem také syn železničáře.

Právě se vrátil ze zápisu do první třídy, a tak jsem byl zvědav, co mi o svém novém zážitku poví. Jeho odpověď byla krátká, ale výstižná: „Dědo, víš, v té škole to bude asi těžké. Jsou tam hodně pozadu. Dřevěné lavice, sedačky z trubek a z překlíčky, ani vodu mi nedali. A to mají odvalu tomu říkat první třída!“

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### ČD budou od roku 2022 provozovat 15 let vlaky Klatovy – Plzeň – Kačez

Na elektrifikované železniční trati z Klatov přes Plzeň do Kačezu ve směru na Prahu budou v letech 2022 až 2036 jezdit nové osobní a spěšné vlaky Českých drah. Vítěze veřejné soutěže schválila rada Plzeňského kraje. „ČD nabídl nejnižší cenu,“ řekl náměstek hejtmána Pavel Čížek (STAN). „Mělo by se začít jezdit od ledna 2022, protože dva roky trvá výroba vlaku,“ uvedl Čížek. Nové soupravy se podařilo kraji zajistit i přesto, že stát koncem loňského roku rozhodl, že nedá dotaci na nová kolejová vozidla, i když původně avizoval, že na ně půjde 50 procent z půjčky evropské banky, a navíc kraje už nemají možnost žádat o žádné dotace EU. Původně byli dva zájemci, ale jeden podle Čížka vůbec nepředložil jistinu. Údajně šlo o firmu RegioJet, která proto byla vyřazena a do elektronické aukce šel jenom jeden uchazeč. „I tak se nám v aukci podařilo stlačit cenu o 70 korun na kilometr,“ řekl náměstek hejtmána. Podle smlouvy půjde veškerý výnos z jízdného do krajské kasy. V Česku je přitom dosud většina těchto smluv koncipována tak, že příjem z jízdného patří dopravci. **ČTK 21. 1. 2019**

### S ledovkou či poruchami trolejí mají pomoci vlaky pro vyprošťování

Začátkem loňského prosince ochromila železnici na hlavní trase z Čech na Moravu ledovka. Kvůli námraze na trolejích v okolí České Třebové zůstaly vlaky poháněné elektrickými lokomotivami v řadě případů stát i několik hodin, než je dorazily vyprostit dieselové stroje. Podobný problém způsobený strženými elektrickými dráty zastavil o dva týdny dříve vlaky vyjíždějící z pražského hlavního nádraží a o den později podobná nehoda vyřadila téměř na celý den elektrický provoz na pražském Masarykově nádraží. SŽDC chce podobné situace předejít pořízením dieselových lokomotiv i se strojevedoucími, kteří by v případě poruchy trakčního vedení vyjeli zachraňovat nepohyblivé elektrické vlaky. Po více než 16 letech od rozdělení železnic na dopravce České dráhy a správce kolejí tak bude SŽDC zřejmě mít k dispozici lokomotivy i s personálem, které si pronajme od některého z dopravců. SŽDC dokončuje návrh dohody, s níž se plánuje obrátit na vybraného dopravce. „Bude to formou pronájmu jak hnacích vozidel, tak personálu,“ řekl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. **MFDnes 23. 1. 2019**

### Od února se sníží DPH na jízdné, dopravci však zřejmě nezlevní

Jízdné ve vlacích, autobusech nebo přívozech i přes snížení sazby daně z přidané hodnoty zřejmě příliš nezlevní. Jízdné ve vlacích, autobusech nebo přívozech. Generální finanční ředitelství oznámilo, že nová sazba daně z přidané hodnoty (DPH) na jízdné začne platit od 1. února. Sníží se ze současných patnácti na deset procent. Rozhodnutí neměnit ceny zatím potvrdil z velkých dopravců Leo Express. České dráhy zatím definitivní rozhodnutí o cenách jízdného neučinily, hovoří ovšem o rostoucích nákladech, což bude mít vliv na rozhodování o cenách jízdného. „Už teď například víme, že meziroční nárůst ceny elektřiny a nafty bude půl miliardy korun. Další velký nárůst čekáme v platbách za náhradní autobusovou dopravu kvůli výlukám a porostou i náklady personální,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. Novelu zákona o DPH schválili zákonodárci loni v prosinci. V půli ledna vyšla ve sbírce zákonů, přičemž účinnosti nabývá 15. dnem od zveřejnění. Návrh veřejné rozpočty připraví asi o 930 milionů korun. Podle svazu měst a obcí tak obce a města mohou přijít až o 219 milionů korun. **ČTK 17. 1. 2019**



Sedmého ledna byla publikována nabídka „Dovolená 2019“ s příspěvkem od zaměstnavatele. Nově nabízíme řecký ostrov Skopelos, na Krétě jižní oblast a Rethymno, Egypt, Tunis a další exotické destinace ve spolupráci s CK Fischer (Kuba, Omán, Tunis). V České republice například Františkovy Lázně, Bechyně nebo Slatinice. Zatím je tradičně největší zájem o Řecko, Turecko, Chorvatsko a tuzemskou rekreaci. Zájezdy jsou v dostatečném počtu, výjimečně dochází k vyprodání jednotlivých termínů. Pokud jsou letenky, zájezdy operativně doobjednáváme.

Kolektiv cestovní kanceláře ČD Travel je připraven odpovědět na Vaše dotazy a poradit s výběrem.

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

## Předplatné čtrnáctideníku Železničář

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

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

Železničář  
500 Kč

ČD pro vás  
360 Kč

ČD pro vás  
+ Železničář  
720 Kč



Železničář

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

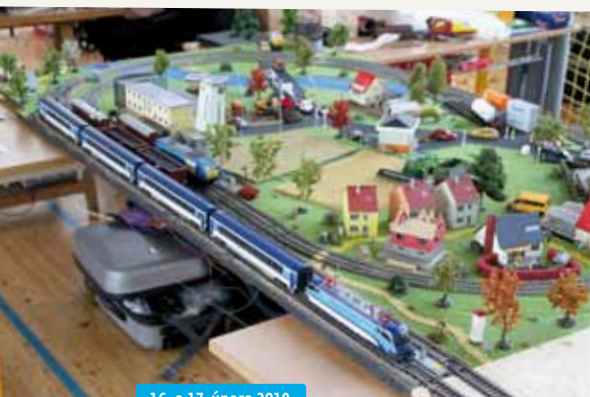


16. a 17. února 2019

## Do Ostravy na přehlídce jedinečných modelů

Pod názvem ModelFest Ostrava 2019 se o víkendu 16. a 17. února uskuteční „nultý“ ročník výstavy, na které představí svoji práci nejen železniční, ale i papíroví, plastíkové a RC modeláři. Výstava se koná v Ostravě-Zábřehu v prostorách Základní školy Jugoslávská 23. A co uvidíte? Těšit se můžete především na rozsáhlé klubové segmentové kolejiště dlouhé přes 60 metrů v měřítku 1:87 (H0) s vozovým parkem převážně ze 70. a 80. let minulého století. Na kolejišti se budou prohánět Bardotky (T 478.1) a Breljovci (T 478.3) včetně stroje T 478.3223, který měl netradiční modrozlutý nátěr. K vidění budou ale i novější stroje T 457.1 přezdívané Favorit nebo Špageta a motoráky, jako například M 296.1. Vystavena budou také menší panelová kolejiště a zahradní železnice (1:22,5). Ve druhé části výstavy můžete obdivovat jak modely statické – plastíkové a papírové, tak i modely funkční včetně vojenské techniky se zvukovou simulací stříby nebo modelů ovládaných vysílačkou (tzv. RC modely). Vstupné stojí 40 Kč. Více informací o výstavě najdete na [www.facebook.com/ovzelmo/](http://www.facebook.com/ovzelmo/).

**Nejbližší železniční stanice:** Ostrava-Vítkovice/Ostrava hl. n. ad.



16. a 17. února 2019

## Doubravecká lokálka plná mašinek

Šestý ročník výstavy železničních modelů a kolejišť s názvem Doubravecká lokálka se koná 16. a 17. února v Plzni na Doubravce ve 14. Základní škole Zábělská 25. V sobotu je výstava otevřena od 9 do 18 h, v neděli od 9 do 16 h. Vstupné dobrovolné. Těšit se můžete mimo jiné na 50 metrů dlouhé modulové kolejiště TT se sedmi stanicemi a několika dalších provozních kolejišť různých velikostí. Uvidíte i papírové modely vlaků. V rámci doprovodného programu bude na plzeňském hlavní nádraží vystavena část Legiovaku.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Plzeň-Doubravka/Plzeň hl. n.



15. února 2019

## Navštivte „chrám techniky“ za 50 Kč!

Vypravte se v pátek 15. února na pražskou Letnou do Národního technického muzea a zaplatíte za vstupné místo 220 Kč jen 50 korun. Snížené vstupné nabízejí v muzeu v rámci oslavy výročí znovuotevření před osmi lety. Český „chrám techniky“ se může pochlubit 14 stálými expozicemi. K nejatraktivnějším z nich patří ta, která je věnována historii dopravy. V tzv. dopravní hale uvidíte jak zástupce světa na kolejích, tak i průkopníky letectví a automobilismu. Mezi exponáty nechybí vůz NW President z roku 1898, náš první automobil.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha-Dejvice/Praha Masarykovo nádr./Praha hl. n. ad.



23. února 2019

## Na masopustní veselí do skanzenu

V sobotu 23. února od 9 do 16 hodin ožije Dřevěné městečko – nejstarší areál Valašského muzea v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm – tradičním masopustním veselím s maskami, muzikou a zabijačkou. Kromě originálního masopustního průvodu z valašské obce Študlov a rožnovských masopustních obchůzek v podání souboru písní a tanců Javořina se o pořádnou zábavu postará také dechová hudba Galička a masopustní veselí podpoří i gorolská gajdošská muzika Bukón. Celý areál provoní výrobky řeznických mistrů. Bližší informace najdete na [www.vmp.cz](http://www.vmp.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Rožnov pod Radhoštěm

Foto: Železniční modeláři Ostrava, TT club, Jan Kolář, archiv ČD

## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš  
**GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz)  
web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz) | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, 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 ZAJIŠTĚJÍ:** 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