

# Železničář

12. KVĚTNA 2016 | CENA 15 Kč

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



10  
ROČNÍK XXIII

zeleznicar.cd.cz | www.cd.cz/facebook

## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

**Jindřich Hlas**, prezident Federace strojířů ČR, prozradil, v čem je užitečný výcvikový trenažér a jak se dívá na problematiku železničních přejezdů.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Jak dopadlo měření kvality pokrytí železničních koridorů **signálem mobilních sítí**? A co z toho pro České dráhy plyne?

### 10-14 TÉMA

Lokomotivy původní řady **T 47.0** jezdí přes 60 let a staly se z nich legendy. Jsou stále nepostradatelnou součástí vozového parku na tratích o rozchodu 760 mm.



### 15 PROVOZ A TECHNIKA

**Lanovka ČD na Ještěd** zažila evakuaci. Naštěstí jen cvičnou, i tak se ale bylo na co dívat. Nechyběli jsme u toho.

### 16-17 RECENZE

**Novinky na knižním trhu.** Jaký titul si vyberete do své knihovny?



### 18-19 CESTOPIS

Přemýšlíte, jakou exotickou destinaci letos navštívit? Zkuste **Fidži**. Navzdory velké vzdálenosti od Česka není složité se sem dostat.

### 20-21 HISTORIE

Jezdit začal už v roce 1945, přesto kulatiny slaví teprve nyní. Jaký byl osud **expressu Ostravan**, který jezdil bez přestávky od konce války až do prosince 2011?

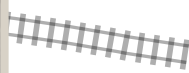


## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz  
**ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUÍCÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Milan Matoušek | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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

**TITULNÍ FOTO:** VÁCLAV RUBEŠ *Hektor T 435.0145 na trati č. 149 poblíž Bečova nad Teplou.*



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Daniel Jakubec nám poslal snímek z jízdy zvláštního vlaku po Pálavském okruhu, v jehož čele supěl slovenský Albatros 498.104.

## OPRAVA

Vážení čtenáři, v minulém čísle Železničáře jsme na straně 9 přinesli článek o chystaném prodeji nádraží SŽDC. Chybička se však vloudila a v titulku se ve zkratce objevilo omylem jiné písmeno. Správně titulek samozřejmě měl znít „**České dráhy připravují prodej nádraží na SŽDC**“. Čtenářům i správci infrastruktury se omlouváme.

## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

nadcházející nostalgická sezona Českých drah nabídne nadšencům do železné dráhy i letos nejen tradiční vyhlášené akce, ale také řadu naprostých novinek. S příchodem jara se otevřely dveře většiny železničních muzeí a expozic, zatopilo v kotlích parních krasavic, rozeběhly válce v útroběch motorových skvostů, které vyrazí na trať v čele zvláštních vlaků.

Pod pojmem železniční nostalgie se většině fanoušků vybaví Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka. Tato sezona bude již jeho osmnáctá, a protože se národní dopravce snaží každoročně přinést návštěvníkům něco nového, nebude ani letošek výjimkou. Během zimy se uskutečnily stavební úpravy sociálního zázemí pro návštěvníky – rozšířeny byly kapacity, a měly by tak konečně odpadnout nedůstojné fronty před toaletami.

To ale zdaleka není vše. Asi největší pozornost, nepočítáme-li právě muzeum v Lužné, pochopitelně přitahuje projekt nazvaný Léto na Bechyňce. Jedná se o dlouho připravované oživení trati Tábor – Bechyň. Od začátku června až do konce letních prázdnin bude na některé pravidelné vlaky nasazena historická souprava ve složení elektrická lokomotiva Bobinka E422.003 a dva vozy Bnp. Tento stroj byl oživen po mnoha letech nečinnosti a společně s E422.001 bude zajišťovat plánované jízdy.

Navíc k pravidelným spojům vedených historickými vozidly bude od 4. června jednou za čtrnáct dní v sobotu nasazen na zvláštní vlaky unikátní elektrický vůz EM 400.001, přezdívaný Elinka, z dílny Františka Křížíka. Chybět v něm nebude ani personál v dobových uniformách. Jízdenku s rezervací bude možné zakoupit v jakékoli osobní pokladně Českých drah.

Po několikaleté odmlce se České dráhy vrací se svými historickými vozidly na trať z Kostelce do Slavonic v rámci Telčského parního léta, které bude realizováno jako společný projekt se Společností telčské místní dráhy. Po tři víkendy od 30. července bude koleje brázdit parní lokomotiva 423.041 se soupravou historických vozů.

A konečně na červnovém mezinárodním veletrhu drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy Czech Raildays 2016 se veřejnosti oficiálně představí legendární motorový vůz Stříbrný šíp. Jde o vozidlo s pohnutým osudem, které dokládá neobyčejný technický um našich předků. Po absolvování zkoušek a zkušebního provozu bude již v průběhu prázdnin k dispozici pro jednotlivé jízdy zvláštních vlaků.

Je zkrátka na co se těšit. Tak neváhejte a pojďte si tyto jedinečné skvosty užít společně s námi.



**Jiří Jeřeta**

Ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

## KALEIDOSKOP



### Airport Express jezdí nyní na Ruzyni každých 15 minut

Cestující mohou opět využívat posilového letního provozu expresní autobusové linky Airport Express. Autobusy spojující přímo vlakové spoje a mezinárodní Letiště Václava Havla v pražské Ruzyni nyní jezdí již v 15minutových intervalech a od června pojedou každých 10 minut. Do konce dubna byl interval třicetiminutový. Linka Airport Express jezdí ve směru na Letiště Václava Havla Praha od 6:30 do 22:00 hodin, v opačném směru pak od 5:30 do 21:00 hodin. Navíc je zaveden ranní spoj na letiště v 5:30 hodin. Na pražském hlavním nádraží jsou pak přímé přestupní vazby s železniční dopravou do celé ČR. Cestující národního dopravce si jízdní doklady mohou rovněž opatřit přímo na letišti v turistickém informačním centru Pražské informační služby. (RED)

### Preventivní vlak zastavil v Ostravě

České dráhy zahájily 26. dubna společně se SŽDC, Policií ČR a společností ČD Cargo již čtrnáctý ročník úspěšného projektu Preventivní vlak bezpečné železnice. V úterý a ve středu 26. a 27. dubna mohli zájemci vlak navštívit ve stanici Ostrava-Svinov, v následující dva dny pak na nádraží Opava východ. Součástí byla projekce filmu „To nedáš!“, diskuze s vyšetřovateli nehod nebo nácvik první pomoci. Jak zdůraznil člen představenstva ČD Michal Štěpán, preventivní vlak je jedním z nejvýznamnějších projektů v rámci společenské odpovědnosti národního dopravce a slouží i k ukázkám následků riskantního chování řidičů a chodců. Na jednom ze tří stanovišť čekali na studenty také hasiči SŽDC, kteří předvedli ukázky své práce, včetně slaňování z vysokého stožáru, kde simulovali záchranu zraněného elektromontéra. (MAH)



## Hurvínek vyrazil na

Stovky lidí si nenechaly v sobotu 7. května ujít letošní první jízdy Hurvínkem mezi Bezdružicemi a Kokašicemi, případně Pňovany. Kromě výletu historickým motorovým vlakem řady M 131.1487 si mohli cestující užít i bezdrážickou Floriánskou pouť, kde na návštěvníky čekaly poutové atrakce, chovatelská výstava a otevře-

## Elektrický až do Koutů nad Desnou

Na lokální trať Šumperk – Kouty nad Desnou v Olomouckém kraji vyjel v pátek 22. dubna první elektrický vlak tvořený jednotkou ČD RegioPanter. Modernizace dvacetikilometrové dráhy, kterou poničily v roce 1997 povodně a jejímž vlastníkem je Svazek obcí údolí Desné, stála stamiliony korun. Národní dopravce už započal práce pro zahájení provozu vlaků na této trati, elektrizované stejnosměrným napětím 3 000 V. Nyní je plně v kompetenci objednatele, jak rozhodne o provozovateli dopravy. (MAH)





## Floriánskou pouť

né bylo železniční muzeum na nádraží v Bezručicích. Další jízdy se na bezručické lokálce uskutečnily v sobotu 28. května v rámci Zahájení lázeňské sezony v Konstantinových Lázních. Na letní prázdniny pak pořadatelé chystají tradiční Bezručické parní léto. Další informace najdete na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky). (HOL)



### Rosické museum zahájilo další sezonu

Na přelomu dubna a května odstartovala další sezona Muzea Rosice nad Labem, které provozuje Pardubický spolek historie železniční dopravy za podpory Českých drah, města Pardubice a dalších partnerů. Zahájení se 30. dubna zhostili hejtman Pardubického kraje Martin Netolický, člen představenstva ČD Michal Štěpán, zástupci ČD ROC Pardubice, SŽDC či města Pardubice. Stejně jako veřejnost mohli zjistit, co nového se změnilo a kolik dobových artefaktů přibýlo. Poprvé se představil renovovaný interiér motorového vozu M 120.206. První květnový víkend patřil vlastní akci, kterou provázely jízdy mnoha drážních vozidel – od trolejbusů 9 Tr a Škodasanosů či historického autobusu Karosa, přes zahradní železnici LGB a parkovou drážku až po motorové vozy M 131.1 Hurvínek. (MN)



### Šéf Českých drah Pavel Krtek zavítal na konferenci OSŽD

Poslední dubnový týden se v Kyrgyzstánu uskutečnilo zasedání Konference generálních ředitelů Organizace pro spolupráci železnic OSŽD. Jde o pravidelné výroční zasedání šéfů drah členských států OSŽD. Nechyběl ani předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Delegáti včetně šéfa ČD zhodnotili celoroční práci organizace a podepsali závěrečný protokol, který stanovuje další cíle. Loni organizovaly tuto konferenci právě České dráhy v Praze. Zástupci tuzemského dopravce akci využili i k navázání dalších kontaktů s hráči na ose Evropa – Asie s cílem zvyšování objemu přeprav zboží i osob na této trase. Symbolické bylo místo konání konference na historické Hedvábné stezce. (RED)



Všech sedm jednotek ČD railjet už cestujícím umožňuje bezplatné připojení k internetu prostřednictvím služby ČD Wi-Fi. Tu v nich dopravce

spustil na konci dubna. Kromě toho se připravuje v modrých railjetech spuštění podobného palubního portálu se zábavou a informacemi, jaký mají k dispozici cestující v jednotkách SC Pendolino. ČD nabízejí připojení k internetu přes palubní wi-fi ve více než 529 vlacích, z toho přes 108 je dálkových. (RED)

Připojte se k internetu nově i v railjetu

FOTO: ČD, MARTIN HARÁK, JOSEF HOLEK, LUBOŠ KOZEL

# Trenažéry pro strojvedoucí dlouhodobě podporujeme

Co nejvíce trápí strojvedoucí Českých drah, kdy budou na lokomotivách k dispozici místo těžkých a objemných papírových fasciкул elektronické tablety a v čem bude užitečný výcvikový trenažér v České Třebové – na to vše jsme se zeptali prezidenta Federace strojvedouců České republiky Jindřicha Hlase. Prozradil ale i to, jak se dívá na problematiku železničních přejezdů, konkrétně na stále se zvyšující počet střetů aut s vlaky.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

## Federace strojvedouců ČR letos slaví 120. výročí. Proč vůbec tato organizace vznikla?

Práce strojvedoucího je i v rámci celé železné dráhy velmi specifická. Tím se rozhodně nechci dotknout ostatních železničářských povolání. A tak 7. dubna 1896 vznikla organizace nazvaná Spolek strojvedouců v Praze ústícih drah. Už 28. října 1918 byla přejmenována na Spolek československých strojvedouců, který od roku 1921 nesl název Federace strojvedouců v Československé republice. Následoval rozvoj v období první republiky, po mnichovském diktátu a v čase protektorátu však byla federace rozmetána. Obnovena nemohla být dokonce ani po roce 1945, kdy vznikly pouze jednotné odbory pojmenované jako Revoluční odborového hnutí (ROH). ROH plně podléhalo komunistické straně a tento stav se jen prohloubil po Vítězném únoru 1948. Naše činnost se nelíbila jak fašistům, tak i komunistům. Naděje svitla v roce 1968, kdy vznikla v té době jediná nezávislá odborová organizace s názvem Federace lokomotivních čet, která se vymanila z náruče všeobjímajícího ROH. Chvilka svobody trvala do roku 1969, kdy nám zatrhl tipec další komunisté, tentokrát „osvícení“ normalizátoři. Všichni představitelé federace byli diskriminováni a tvrdě postihováni. Restart jsme mohli uskutečnit až po sametové revoluci, 16. května 1990 na ustavující konferenci v Brně.

## Jak se stavíte k problémům kolegů strojvedoucích, které slyšíte jistě každý den? Ostatně sám jste původně jezdil jako „fíra“, takže jistě víte, o co jde...

Různých podnětů dostávám od kolegů strojvedoucích opravdu hodně. Ne všichni jsou organizováni v naší federaci, menší část z nich se etabloje například v OSŽ, ale i jinde. Na obranu našich členů musím říci, že řada jejich nářků je bohužel oprávněná. Jsem přesvědčen, že pracovní pozice strojvedoucího je stále nedocenená, zvláště pak v celospolečenském kontextu. Řada lidí vůbec netuší, že existuje něco jako přiměřená doba na oddech a jídlo, což je alfou a omegou zvláště při mimořádnostech. Pokud se něco přihodí, tak pak právě v taktové dopravě jde takřka o neřešitelný problém. Jak se jednou třeba příměstský vlak zpozdí, tak už zpravidla celou zbývající směnu jezdí „mimo noty“. Proto se snažíme například tyto problémy intenzívně řešit s vedením firmy a cílem federace, ale samozřejmě i zaměstnavatele, je dojít k určitému konsenzu. Pochopitelně, že máme zájem, aby doprava bezchybně fungovala, ale nesmíme zapomenout i na lidi.

**Když už jsme u strojvedoucích – jak se díváte na jejich trestání? Například když po dvaceti letech bezchybné práce projede takový zaměstnanec návštěv zakazující jízdu bez následků. Běžně se stávalo, že takový strojvedoucí byl stažen na dílnu, a to pochopitelně i se značnou finanční újmou...**

Federace se již loni domluvila se zaměstnavatelem a po společné diskuzi jsme dospěli k závěru, že pokud se zmiňovaná příhoda stane bez jakýchkoli následků, bude to znamenat pro strojvedoucího tak jako tak určitou finanční újmu, ale nebude muset odcházet na několik měsíců do dílny. Myslím, že šlo o neadekvátní trest, který se používal hlavně za totality. A to je snad již za námi.

**Ve vyspělých zemích běžně používají strojvedoucí při jízdě elektronické pomůcky. Mohou se i čeští „fírové“ těšit na to, že budou mít k dispozici elektronický jízdní řád, kde například uvidí pomocí GPS polohu na trati, ale i třeba, že se blíží rychlostník, stahovačka nebo vypínačka?**

Určitě ano. Prakticky jsou ČD ve stavu před vyhlášením výběrového řízení na dodávku tabletů pro všechny strojvedoucí. Usilujeme o to již asi čtyři roky. Původně se mluvilo o čtečkách, neboť tablety byly dost drahé. Dnes ale cena klesla natolik, že je jejich pořízení reálné. Po domluvě se zaměstnavatelem jsme dohodli specifikace a v květnu by mohl být proces zahájen. Věřím, že koncem léta budou vybaveni první strojvedoucí těmito užitečnými nástroji. Cílem jak federace, tak i celé firmy je eliminace papírových dokumentů nejen kvůli jejich hmotnosti, ale i ochraně životního prostředí. Tablety by měly být v režimu on-line a průběžně aktualizovány a upgradovány. Tuto novinku určitě přivítá většina strojvedoucích, i když připouštím, že někteří starší kolegové s ní možná budou ze začátku bojovat. Ale pokrok se nedá zastavit.

„ Máme zájem na proškolení nejen nových adeptů na funkci strojvedoucí, ale i na průběžném tréninku stávajících zaměstnanců tak, jak je to běžné v civilizované Evropě. Někteří čeští strojvedoucí znají takové trenažéry z Rakouska či Německa, kam zajíždějí v mezinárodní vozbě.“



## JINDŘICH HLAS

Po studiu SPŠD v Děčíně v oboru Závislá a nezávislá trakce začal od roku 1972 pracovat v bývalém Lokomotivním depu ČSD v Chomutově nejprve jako pomocník strojvedoucího a od 1. 1. 1976 již samostatně jako strojvedoucí. Nejprve obsluhoval zálohy a nákladní vlaky a od roku 1980 přešel na vozbu vlaků osobní dopravy. V roce 2006 byl zvolen do prezidia Federace strojvůdců ČR a od roku 2009 vykonává funkci prezidenta této odborové organizace.

### **Když jsme načali téma moderních technologií, tak se nabízí otázka nového trenažéru pro strojvedoucí, který by měl brzy začít fungovat v České Třebové. Podporujete školení jen pro nové zaměstnance, nebo i pro ty stálé?**

Federace strojvůdců České republiky dlouhodobě volá po zřízení takového pracoviště. Podobná zařízení slouží v sousedním Polsku, Německu či Rakousku, a tak je nabíledni, že u nás je ho potřeba jako soli. Jsme v úzkém kontaktu s Dopravně vzdělávacím institutem, dceřinou společností ČD, a doufáme, že provoz na trenažérech národního dopravce začne co nejdříve. Máme zájem na proškolení nejen nových adeptů na funkci strojvedoucí, ale pochopitelně i na průběžném tréninku stávajících zaměstnanců tak, jak je to běžné v celé civilizované Evropě. Někteří čeští strojvedoucí znají takové trenažéry z Rakouska nebo Německa, kam dnes zajíždějí v mezinárodní vozbě. Nicméně bych chtěl apelovat na lidský rozměr – například v takovém Německu znamená jeden případný neúspěch na trenažéru stažení z činné služby, což není vůbec naším cílem! Podstatou má být výcvik reflexního chování strojvedoucích a výuka nových situací. Tento přístroj by neměl sloužit jako „strašák“, ale spíše jako pomocník.

### **Na lokomotivách nebo jednotkách se v poslední době objevilo i několik mladých žen – strojvůdkyň. Jak se díváte na ženský prvek v této víceméně „chlapské“ branži?**

Já osobně s tím žádný problém nemám. Pokud jsem měl nějaké výhrady k ženám za „kniple“ lokomotivy, tak to bylo pouze k méně příznivým hygienickým podmínkám, zvláště na starých strojích. Je fakt, že na dnešních moderních lokomotivách nebo jednotkách jde o čisté a kultivované pracovní prostředí, takže naše děvčata strojvůdkyně nemusí mít žádné obavy z toho, že se ušpiní a nebudou se moci například umýt nebo si civilizovaně odskočit na toaletu. A žena jako strojvůdkyně? Proč ne? Vždyť existuje řada špičkových řidiček kamionů nebo dálkových autobusů, tak proč ne lokomotiv?

### **Co říkáte tragické bilanci nehod na železničních přejezdech zvláště za poslední rok?**

Je to otřesné. Jsem zdrcen, zvláště po tom, co se stalo loni ve Studénce a u Rumburku, kde utrpěli vážné zranění s doživotními následky dva strojvedoucí. Pokud někteří lidé nebudou respektovat zákony a budou se vymlouvat na „svobodu“, tak jsme v koncích. Myslím si, že jediný účinný prvek je zvláště tvrdý finanční postih – třeba padesát tisíc korun za vjetí na přejezd, kde je již spuštěna signalizace a k tomu odebrání řídičského průkazu třeba i na dva roky. Nic jiného nepomůže. ◇



# Měření signálu odhalilo značné rozdíly



Český telekomunikační úřad se zaměřil na kvalitu pokrytí železničních koridorů signálem mobilních sítí. Pro spolupráci si vybral České dráhy, které na tří denní testovací akci vyčlenily modernizovaný velkoprostorový vůz řady Bdmpee. Jaké výsledky měření přineslo? A budou muset být vlaky vybaveny zesilovači signálu?

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

S tát učinil další krok ke zjištění skutečného stavu pokrytí tratí signálem mobilních operátorů. Po únorovém měření propustnosti signálu do vlaků se technici Českého telekomunikačního úřadu (ČTÚ) v průběhu dubna vypravili na koridory. Z šetření, které inicioval právě ČTÚ, vyplynulo, že si z většiny hlavních tras zavoláme, ale málokde se stabilně připojíme k internetu. Na kvalitu hovorů i připojení k internetu má značný vliv konstrukce vozu a pokovená skla v oknech (více jsme psali v *Železničáři* č. 8/2016).

## Operátoři musejí investovat

Operátoři budou muset investovat do vylepšení kvality sítí využívaných pro hlasové služby

i do posílení pokrytí rychlým internetem. Jak jsme již informovali, na financování jsou sice poskytovatelé mobilních služeb připravení a do rozvoje průběžně peníze pumpují, stabilního pokrytí se ale dočkáme až za několik let. „Do roku 2019 musí operátoři pokrýt datovou sítí 4G padesát procent koridorů, na úplné pokrytí mají čas do roku 2021,“ upřesnil Martin Drtina, mluvčí ČTÚ s tím, že tyto časové horizonty nastavil telekomunikační regulátor při aukci kmitočtů. Vylepšení hlasových služeb by mělo jít ruku v ruce s datovými.

Případné další zlepšení mohou přinést tzv. repeater. Ty dokáží signál přijmout a šířit dále po interiéru vagonu. Otázkou však zůstává, kdo tato zařízení bude provozovat. Jde totiž o telekomunikační zařízení



nakládající s kmitočty, jež jsou ve vlastnictví operátorů, a České dráhy nemají na provozování licencí. Podle námi oslovených odborníků navíc nejde o levnou technologii, koupě jednoho opakovače přijde na několik stovek tisíc korun. Neznamená to však, že by národní dopravce zařízení předem neotesoval. „Aktuálně je instalována zapůjčená testovací sestava v Pendolinu a od začátku května ji zkusíme v reálném provozu,“ uvedl IT specialista Českých drah Jan Jasný.

## VÝSLEDKY MĚŘENÍ PROPUSTNOSTI SIGNÁLU DO VOZIDEL

Český telekomunikační úřad v únoru uskutečnil ve spolupráci s ČD měření útlumu stěn vozidel. „Otestovali jsme devět nepoužívanějších typů vozů. Měřili jsme vstup signálu v pásmech 2G a 4G, kdy měřený vůz byl ozařován signálem z generátoru postupně přeladovaného v jednotlivých kmitočtových pásmech,“ popsal postup Martin Drtina, mluvčí ČTÚ. Měření prokázalo, že mezi používanými typy vozidel jsou v hodnotách útlumu rozdíly. Zatímco konstrukce starších typů zpravidla propouští mobilní signál lépe, u modernizovaných vagonů je útlum mnohonásobně vyšší.

Typ měřeného vozu	Střední hodnota útlumu [dB] v pásmu systémů		
	LTE 800	GSM + LTE 900	GSM + LTE 1800
vůz řady 662 – InterPanter	20	20	12
vůz řady 642 – RegioPanter	25	20	15
vůz řady ABpee <sup>347</sup>	15	20	20
vůz řady Bdtee <sup>276</sup>	12	10	12
vůz Bmpz <sup>891</sup> jednotky railjet	25	25	20
vůz 071 jednotky CityElefant	12	15	17
vůz Bmz <sup>241</sup> (oddílový vůz)	45	42	35
vůz Bmpz <sup>73</sup> SC Pendolino	22	25	22
vůz Bdmpee <sup>233</sup>	30	25	30

## Čím starší vůz, tím lepší příjem

ČTÚ se v rámci tří denního testování zaměřil na měření sítí 4G LTE, GSM a 3G UMTS. K měření technici používali speciální skener připojený k počítači na straně jedné a na straně druhé k anténě na střeše vozu Bdmpee, která je v běžném provozu používána pro příjem mobilních dat a k následnému rozšíření internetu pomocí wi-fi technologie. „Využití stávajícího anténního systému tedy úřadu umožnilo provést měření bez jakýchkoli destruktivních zásahů do vozu,“ uzavřel Jasný. Měření prokázalo, že mezi používanými typy vagonů jsou v hodnotách útlumu značné rozdíly, a to čím modernější vůz, tím horší propustnost. Například vůz soupravy Pendolino má střední hodnotu útlumu pro signál GSM až 25 dB, což odpovídá více než stonásobnému snížení výkonu signálu. U moderních vozů druhé třídy Bmz<sup>241</sup> pro vlaky vyšší kvality je útlum 42 dB, což představuje 100krát nižší výkon.

Zdroj: ČTÚ





# Zkouškám nahrála mírná zima

Začátek nového roku se nesl ve znamení pokračujících oprav. Nové hlavní výhybky č. 1 a 2 na Velkém zkušebním okruhu (VZO) sice byly usazeny již před Vánoci, přesto bylo nutné dokončit některé úpravy včetně přípravy na montáž ohřevů výhybek a vyřídit nezbytnou administrativu, aby Drážní úřad mohl zápisem do Průkazu způsobilosti UTZ zabezpečovacího zařízení povolit opět provoz bez omezení.

DANIEL LOS | FOTO: JIŘÍ NAVRÁTIL

Prvním vozidlem, které okusilo jízdu přes nové výhybky rychlostí 100 km/h, byla symbolicky muzejní Bardotka T478.1010 řízená ředitelem pro zkušebnictví Milošem Klofandou. Při absenci okruhové elektrické lokomotivy 124.601-6, která byla toho času na pravidelné roční defektoskopii, to byla jednoznačná volba. Kdo by čekal, že zákazníci budou mít vlažný zimní rozjezd, byl na omylu. Nebýt výluky, tak se dost možná jezdilo hned od 4. ledna. Takto se první letošní jízdní směna na VZO uskutečnila hned další pondělí 11. ledna ráno.

## Pozvolný rozjezd vystřídal čilý ruch

Zákazníci se tak soustředili na stacionární zkoušení vozidel. Oba zástupci německého Siemensu využili tuto méně exponovanou dobu, aby zaškolili české strojvedoucí nejprve z obsluhy elektrické jednotky ICx a poté i lokomotiv Vectron. Francouzský Bombardier podruhé a naposledy poslal tentokrát svou osmivozovou jednotku Regio2N na soustružení dvojkolí do DPOV Přerov před oficiálními hlukovými zkouškami.

Hned ve druhém lednovém týdnu byl zájem o jízdy na VZO vysoký. Elektrická jed-

notka ICx ze Siemensu pokračovala s náročným programem, který obnáší nejen jízdní zkoušky na obou zkušebních okruzích, ale i množství stacionárních zkoušek včetně pravidelně se opakující instalace aktualizace softwaru a jeho následné testování.

Pozadu nezůstal ani lokomotivní projekt. Na začátku roku zůstávaly ve ZC tři lokomotivy Vectron, záhy ale stroj 170.020-9 ZC Velim opustil a následoval své stejnosměrné kolegy do Polska.

Začátkem února přijely dva nové stroje – střídavá verze Vectronu 192.961-1 a stará známá vícesystémová lokomotiva 193.823-2. Ta již na zkušebním okruhu u Cerhenic najezdila mnoho kilometrů. Ve druhém únorovém týdnu se uskutečnily zkoušky k získání povolení provozu v ČR. A 25. února byly předány novému majiteli, dopravci EP Cargo, který je součástí skupiny Energetického a průmyslového holdingu.

## Bombardier testoval jednotky R2N

Náročný zkušební program měl i francouzský Bombardier, který pokračoval začátkem roku se dvěma jednotkami R2N. Ve druhém lednovém týdnu byla desetivozová jednotka naložena závažím o hmotnosti 95 tun a bě-

hem jednoho týdne se uskutečnily brzdové a hlukové zkoušky, testy elektromagnetické kompatibility včetně zkoušek dvou spojených jednotek ve vícenásobné trakci a to jak jízdní, tak stacionární. A 21. února desetivozová jednotka R2N odjela zpět do domovského závodu v Crespin, zatímco osmivozová zůstává ve ZC zhruba do začátku června.

Podobně jako francouzský Bombardier měla i jeho švýcarsko-německá odnož na začátku ledna ve zkouškách dvě osmivozové jednotky TWINDEXX. Zkoušky tohoto vlaku patří k náročným. Za první dva zimní měsíce byly provedeny kromě jiného zkoušky různých funkcí zabezpečení vlaku, například jak jednotka reaguje po rozjezdu na nesprávně uzavřené a zajištěné dveře, nebo zkoušky funkce tzv. „mrtvého muže“ (deadman), což je v podstatě naše tlačítko bdělosti.

## Lokomotivy TRAXX v pozadí

Trochu ve stínu elektrických jednotek stojí jediný lokomotivní projekt Bombardieru – zkoušky elektrických lokomotiv TRAXX. Co se týče výměny strojů ve zkouškách, patří tento zákazník k neaktivnějším. Vždyť v lednu a únoru bylo ve ZC Velim k vidění šest různých lokomotiv. Provedeny byly hlavně systémové testy, ladění softwaru a ověřovací zkoušky těchto strojů s označením AC3, ať už na verzi pro DB Regio (ř. 147), nebo pro DB Schenker (ř. 187). V únoru doplnil dvě lokomotivy ř. 187 starší kolega „AC trojek“, vícesystémový TRAXX 186.325-7. Při jeho pobytu ve ZC se odzkoušela ZMS a WTB komunikace, což jsou testy vícečlenného řízení při spojení několika lokomotiv (v tomto případě tří), kdy jsou veškeré funkce lokomotiv zařazených do soupravy ovládány ze stanoviště jedné lokomotivy. Na konci února byly ve ZC Velim tři lokomotivy ř. 187, konkrétně 187.100-3, 187.104-5 a 187.105-2.

## Pendolino ze Studénky na kolejích

Poprvé od tragické nehody ve Studénce v červenci 2015 se alespoň část poškozené jednotky 680.003 opět projela po kolejích vyšší rychlostí. České dráhy se nakonec rozhodly oba vozy, které byly nárazem do kamionu nejvíce poškozeny, znovu zprovoznit. U čelního vozu to ale znamená výrobu v podstatě nového vozu, opraven musí být i první vložený vůz. Tato oprava se uskuteční v dílnách firmy Alstom v italském Saviglianu. ◆

## NOVOTOU ZÁŘÍCÍ TŘINECKÉ NÁDRAŽÍ PŘIVÍTALO PRVNÍ CESTUJÍCÍ

MARTIN HARÁK | FOTO: PAVEL ZUBEK

Zatím ve zkušebním provozu začal cestujícím 20. dubna sloužit nový přestupní terminál i výpravní budova Českých drah v Třinci. Po roce a půl stavebního ruchu tak lidé mohli začít využívat prostory dopravce, který zaplatil přibližně 50 milionů korun, z toho zhruba dvanáct milionů tvořily dotace z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko.

Do projektu revitalizace třineckého hlavního nádraží a přednádražního prostoru vstoupily i ČD společně s městem Třinec. Nakonec se přistoupilo ke kompletní rekonstrukci nádražní budovy a přilehlého okolí do podoby

moderního dopravního terminálu s návazností na přednádražní prostory.

## Prostory jsou prosvětlené

Původní hnědá výšková budova vzala za své a nahradila ji prosklená konstrukce v moderním designu. Projekt je koncipován s důrazem



na prosvětlení budovy přírodním světlem.

Vzniklo tak místo na odpočinkovou zónu pro cestující a parkoviště P+R, které u třineckého nádraží chybělo. Vestibul, čekárna a toalety jsou vybaveny z materiálů, jež odolají útokům vandálů. Stavbaři použili speciální obklady na stěny nebo omyvatelné a vyměnitelné sedačky. „Prodej jízdních dokladů a komplexní služby Českých drah jsou nabízeny v Třinci stylově v designu projektu Modrá nádraží, tedy s vylepšeným informačním systémem a prostřednictvím zjednodušených piktogramů srozumitelných i pro zahraniční zákazníky,“ řekla přednostka osobní stanice ČD Bohumín Svatava Pejšková.

TÉMA



# ÚZKOROZCHODNÁ LEGENDA ŽIJE DÁL

Díky úzkému rozchodu nenabýly naše nejmenší traťové motorové lokomotivy původní řady T 47.0 nikdy takové známosti a popularity jako některé jejich kolegyně na standardním rozchodu. V provozu jsou ale déle než 60 let, a proto se z nich staly opravdové legendy. Vždyť která řada strojů se může pochlubit tím, že zahajovala poválečnou motorizaci našich tratí a i dnes je nepostradatelnou součástí vozového parku na tratích o rozchodu 760 mm?

MARTIN ŽABKA, MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOŘI, ARCHIV ČD

Již za dob první republiky se v Československu hojně rozvinula snaha o ekonomičtější provoz a zrychlení železniční dopravy, k čemuž měla přispět mimo jiné i motorová vozidla. Tento trend se zpočátku začal uplatňovat především na lokálních tratích, kde přechod na motorovou trakci dosahoval největší efektivity. Už před druhou světovou válkou čítal vozový park tehdejších Československých státních drah (ČSD) několik desítek motorových vozů mnoha řad od různých výrobců. Poněkud opomíjeny byly do té doby motorové lokomotivy, které až do konce čtyřicátých let byly zastoupeny pouze několika málo stroji již v té době zastaralé konstrukční koncepcí.

### Rozvoj nastartovala až padesátá léta

První snahy o výrobu moderních motorových lokomotiv sahají sice do prvních poválečných let, samotná realizace však spadá do počátku padesátých let. Nejprve vyjely v roce 1953 z bran pražské lokomotivky ČKD Sokolovo na československé koleje motorové lokomotivy řady T 434.0 následované nepočtenou první sérií úzkorozchodných motorových strojů řady T 47.0. Ty vznikly v letech 1954 až 1955 a všech šest vyrobených strojů směřovalo do jindřichohradeckého depa pro trať Jindřichův Hradec – Obrataň.

Na všech našich tratích o rozchodu 760, resp. 750 mm, které provozovaly tehdejší ČSD, dopravu zajišťovaly buď poměrně nové motorové vozy M 21.0, případně jejich předchůdci – „věžáky“ řady M 11.0, které však nebyly pro provoz příliš vhodné s ohledem na benzinové motory. Na úzkém rozchodu byla pochopitelně v provozu řada parních lokomotiv. Přestože šlo o nenáročné a provozně úsporné stroje, byly již morálně zastaralé a v době příchodu prvních T 47.0 byly v provozu několik desetiletí. Mašiny T 47.0 jsou dnes známé jako spolehlivá a bezproblémová vozidla, jejichž základem je jednoduchá osvědčená výzbroj, použitá i v motorových vozech řady M 262.0 standardního rozchodu. Dříve tomu ale tak nebylo.

První léta po dodání provázelo jindřichohradecké lokomotivy neuvěřitelné množství

stále se opakujících závad. Problémy byly s izolací trakčních motorů, s praskáním a lomy dvojkolí či s neustálým zanášením naftových a olejových filtrů. Nemalé problémy způsobovala absence potřebného zázemí pro údržbu a opravy nových lokomotiv, pro jejichž provozování nebyly dílny v Jindřichově Hradci vůbec připraveny. Stejně tak vážla dodávka náhradních dílů nezbytných pro opravy lokomotiv, které byly získávány „kanibalizací“ ze strojů odstavených pro vážnější závady.

### Druhá série pochází z roku 1958

V roce 1958 byla vyrobena druhá, patnáctikusová série. Mimo tři lokomotiv inventárních čísel 011, 012 a 015 určených pro trať z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice směřovaly čtyřkusové dodávky strojů pro trať Frýdlant v Če-

kou dobu provozovány souběžně s parními stroji. Tento stav definitivně skončil v roce 1960 a vlaky byly vedeny pouze motorovou trakcí. Stejně jako již dříve v Jindřichově Hradci musely se i ostatní strojové stanice, kam byly tyto lokomotivy dodány, přizpůsobit potřebám nových lokomotiv. Týkalo se to také vlastních tratí, kde byl v souvislosti s jejich nasazením zesilován kolejový svršek umožňující provozování těžších lokomotiv s vyšší nápravovou hmotností, než jakou vykazovaly parní lokomotivy.

V letech 1957 až 1958 bylo souběžně s lokomotivami T 47.0 druhé série vyrobeno také čtyřicet pět nepatrně odlišných strojů pro tehdejší Sovětský svaz, které dostaly označení TU 3. Tyto stroje byly určeny na rozchod 750 mm a objevily se jak v řadě průmyslových podniků, tak i v náročné službě v osobní i nákladní dopravě na různých úzkorozchodných systémech o délkách i několik stovek kilometrů v rozličných zemích bývalého SSSR. Nejvíce jich bylo v provozu v Rusku, Litvě a na Ukrajině. S postupným útlumem průmyslové výroby a likvidací úzkorozchodných tratí našla část z nich své uplatnění na pionýrských drahách, část byla třeba i jen po pár letech provozu odstavena a zlikvidována. Dochovaly se pouze



Barevná flotila jindřichohradeckých Tůček. Nejelegantnější pro pravověrné železniční fanfy zůstává původní červená.

chách – Heřmanice (inventární čísla 007 až 010), Třemešná ve Slezsku – Osoblaha (inventární čísla 013, 014, 016 a 017) a také na Slovensko pro dráhu Ružomberok – Korytnica (inventární čísla 018 až 021). Nové stroje, které se lišily především elektrickou výzbrojí a provedením regulace výkonu, nebyly sice tak poruchové jako jejich starší sestry, přesto motorové lokomotivy byly na uvedených tratích ještě něja-



Lokomotivní čtyři byly na své stroje náležitě hrdé, což dokazuje i tento snímek z Osoblahy.

### TECHNICKÉ ÚDAJE 1. SÉRIE (T 47.001-006)

Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Celková délka	12 690 mm
Výška	3 325 mm
Šířka	2 504 mm
Max. výkon motoru	258 kW
Trvalá tažná síla	49 kN
Maximální rychlost	40 km/h
Hmotnost ve službě	30,5 t

### TECHNICKÉ ÚDAJE 2. SÉRIE (T 47.007-021)

Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Celková délka	12 690 mm
Výška	3 325 mm
Šířka	2 504 mm
Max. výkon motoru	258 kW
Trvalá tažná síla	38 kN
Maximální rychlost	50 km/h
Hmotnost ve službě	32 t



Dobový katalog s technickými parametry lokomotiv T 47 mířících v rámci spolupráce do SSSR.

čtyři stroje, z nichž provozní je pouze jediný. Jde o stroj TU-3.039 působící na Dětské železnici v ukrajinském Lvově.

### Problémové části čekaly úpravy

V průběhu šedesátých let docházelo v rámci dílenských oprav k dílčím úpravám na problémových částech. Vyměňována byla například praskající dvojkolí za nová a zesílená, upravovány byly nespolehlivé náhony pomocných pohonů jako chlazení trakčních motorů nebo převodovky ventilátorů chlazení. V roce 1966 bylo z vagónky Tatra Smíchov na úzkorozchodné dráhy ČSD dodáno celkem třicet mo-

derních osobních vozů řady Balm/ú, vybavených tehdy pokrokovým zářivkovým osvětlením či teplovzdušným topením. Ty se na další desítky let staly nerozlučnými společníky „těuček“, které byly ve stejném roce přeznačeny na řadu TU 47.0, čímž došlo k legislativnímu rozlišení lokomotiv motorové trakce na úzkorozchodné a naopak standardního rozchodu.

Mimo prvních let nasazení řady T 47.0 se nákladní doprava na „úzkých“ udržela pouze v jižních Čechách a ve Slezsku. V obou případech byl využíván systém podvalníků, na které byly nasazovány vozy standardního rozchodu prostřednictvím podvalníkové jámy. Vozy na rozchodu 1 435 mm byly, a v případě Jindřichova Hradce jsou dodnes, do úzkorozchodného vlaku řazeny vždy v doprovodu brzdících vozů řady D/ú, vybavených oběma typy tažného a narážecího ústrojí. Pravidelná nákladní doprava na Osoblažsku ve Slezsku skončila v roce 1997.

Zásadním milníkem řady T 47.0, tehdy již TU47.0, se stala polovina sedmdesátých let. Tehdy došlo k uzavření dvou z pěti tratí, kde měla „těučka“ svůj domov. Většina lokomotiv ze zrušených tratí Ružomberok – Korytnica (rok 1974) a Frýdlant v Čechách – Heřmanice (rok 1976) byla přesunuta do Jindřichova Hradce. Stroj TU 47.010 byl odstaven a již nikdy nevyjel. Přesunem lokomotiv do jižních Čech vznikl jejich značný nadbytek, což umožnilo

zrušit čtyři nejstarší stroje první série. Pro úplnost je dobré dodat, že k přesunům jednotlivých lokomotiv docházelo ale již během šedesátých let. V závěru sedmdesátých let již některé lokomotivy dosáhly jednoho milionu ujetých kilometrů, což je při nepříliš rozsáhlé síti úzkorozchodných tratí úctyhodný výkon.

### Další přezačení nastalo v 80. letech

V roce 1988 byly lokomotivy už podruhé přezačeny. Podle nového systému UIC nesou řadu 705.9, kde číslice 9 znamená úzkorozchod-



Poslední z celkem 45 strojů určených na export do bývalého Sovětského svazu



V roce 2010 nechaly ČD modernizovat v Jindřichově Hradci svůj „osoblažský“ stroj 705.913.

## PŘEHLED VÝROBY ÚZKOROZCHODNÝCH LOKOMOTIV KONCEPTU T 47.0

Stroj	Rok výroby	Výrobní číslo
T47.001 až 006	1954 až 1955	2944 až 2949
TU 3-001 až 010	1957	3909 až 3918
T47.007 až 016	1958	4087 až 4096
TU 3-011 až 045	1957 až 1958	4110 až 4144
T47.017 až 021	1958	4145 až 4149



Stroje T 47.0 jsou dnes známé jako spolehlivá vozidla, jejichž základem je jednoduchá osvětlená výzbroj použitá i v motorových vozech řady M 262.0 standardního rozchodu.



Nezaměnitelné panorama stanice Ružomberok-Jazierce vítá 14. května 1974 jeden z posledních vlaků tažený lokomotivou T47.018. Foto: Ondřej Řepka

né vozidlo. V tomto období se uskutečnily další technické úpravy, jako například výměna brzdových rozvaděčů Westinghouse a brzdičů Škoda za systém Dako. V roce 1998 převzala systém jindřichohradeckých úzkokolejek, včetně veškerého vozového parku, privátní společnost Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD), čímž všech devět místních lokomotiv získalo novou vlastnickou značku. V letech 1990, 1996 a 2000 se stalo několik nehod, kdy v prvních dvou případech byly zrušeny lokomotivy 705.908, 909 a 912, čímž se počet strojů snížil



Strojovně kraluje dvanáctiválec 12 V 170 DR (uprostřed). Stanoviště strojvedoucího na továrním snímku.

na třináct. Ve třetím případě, kdy se poškodily stroje 705.915 a 918, se dopravce snažil tyto lokomotivy opravit. To bylo úspěšně spojeno s celkovou modernizací, provedenou JHMD vlastními silami. Spočívala především v nahrazení všech původních agregátů, včetně spalovacího motoru, moderními komponenty, které ovládá elektronický řídicí systém. První takto modernizovaná lokomotiva 705.915 vyjela v roce 2002 a v letech 2003, 2006 a v roce 2009 ji následovaly ještě stroje 918, 905 a 919, které se staly základem vozového parku na jindřichohradeckých tratích. Poměrně vysoká spolehlivost a také téměř poloviční spotřeba pohonných hmot vedla ke stejnému kroku také České dráhy, které v roce 2010 nechaly modernizovat v Jindřichově Hradci svůj „osoblažský“ stroj 705.913. Dnes na něm stojí hlavní tíha provozu na dvacetikilometrové trati mezi Třemešnou ve Slezsku a Osoblahou.

Nejzásadnější události v historii této řady se ale staly v posledním desetiletí, kdy byly odstaveny jihočeské stroje 705.907 a 920 a osoblažské 705.916 a 917. Na rozdíl od ostatních uvedených strojů, které zpravidla ve značně zuboženém stavu čekají na své lepší zítřky, se „šestnáctka“ dostala společně s jedním vozem Balm/ú coby neprovozní exponát do Muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka. Poslední lokomotiva 705.921 byla loni prodána na dětskou dráhu do ruského Jekatěrinburgu, čímž

zůstalo v provozním stavu pouhých osm strojů. Největší zásah do nasazení „téúček“ však představovala modernizace čtyř motorových vozů MBxd2 rumunské výroby, které byly v roce 2014 nasazeny do provozu na JHMD jako řada M 27.0. Jejich nepřilíživá vysoká počáteční provozní spolehlivost však stejně jako u většiny nových vozidel dává společně s letním zesíleným turistickým provozem na bystřické trati „téúčkům“ alespoň občasnou šanci dokázat, že ani po šesti desetiletích provozu rozhodně nepatří tyto stroje do starého železa. Totéž platí i o slezské trati na Osoblažsku. ◆

### MODERNIZACE STROJE 705.913 ČESKÝCH DRAH

- Nový ovládací pult strojvedoucího
- Nový šestiválcový motor Tedom M1.2C M640S
- Elektronický řídicí systém
- Zvýšení komfortu pro strojvedoucí díky prostornějšímu stanovišti a dobře průchozí strojovně
- Dohled nad obsluhou pomocí KBS (kontrola bdělosti strojvedoucího)



Jindřichohradecká úzkokolejka neodmyslitelně patří k hlavním cílům turistů, kteří zavítají na území České Kanady. Na fotografii zastávka Albeř.

INZERCE



# POZOR VLAK

TV MAGAZÍN

VŠECHNY  
BARVY  
ŽELEZNICE



[WWW.POZORVLAK.CZ](http://WWW.POZORVLAK.CZ)

Producent pořadu:  
AŽD PRAHA

# Hasiči evakuovali lanovku na Ještěd

Více než padesát lidí uvázlo v kabinách lanovky ČD na Ještěd. Hasiči evakuovali nejen cestující, ale i průvodčího se zástavou srdce a klaustrofobika. Drama, které se nad Libercem odehrálo koncem dubna, nakonec přežili všichni ve zdraví. Šlo totiž jen o taktické cvičení hasičů a záchranářů.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Letošní jarní cvičení bylo naplánované jako rozsáhlejší. „Zúčastnilo se ho více hasičů a lidi jsme evakuovali z obou kabin,“ vysvětlil přednosta dráhy Vladimír Štěpán. ČD se tak podílí na zajištění bezpečnosti pasažérů na jediné své lanovce.

Modrá obloha, slunce se opírá do libereckého vrcholu Ještěd trochu rozespale. S dalšími pětadvaceti spolucestujícími nastupujeme v zastávce Horní Hanychov do jedné z kabin lanovky Českých drah a čekáme, až vyrazíme vstříc unikátnímu vysílači a hotelu na vrcholu. „Těšte se, stojí to za to,“ mrká na nás parta slečen s potutelným úsměvem. Inu, těšili bychom se, kdyby pro nás výšky nebyly noční můrou. To už ale svištíme vzhůru a vidíme, jak se proti nám z Ještědu vypravila druhá kabina. Se zhoupnutím zastavujeme zhruba v polovině trasy, v bezmála třicetimetrové výšce.

„Lanovka nemůže být z technických důvodů stažena ani nouzovým systémem,“ chrastí v telefonu hlas hanyčovského strojníka. V kabinách začíná panovat značná nervozita. A ke všemu to zlověstné houpání... To srdce našeho průvodčího nevydrží a upadá do bezvědomí, z něhož se zanedlouho vyklube zástava srdce. I ve druhé kabině mají cestující o „zábavu“ postaráno. Jeden z nich je totiž klaustrofobik. „Pomoc je na cestě,“ zachrčí ve sluchátku ještě před tím, než se naše obsluha sesune směrem k podlaze. Začínáme s resuscitací.

## Záchranáři rychle na nohou

V tu chvíli je už vyhlášen poplach liberecké Hasičské záchranné služby SŽDC, hasičům z Hasičského záchranného sboru Libereckého kraje (HZS LK), záchrance i místní a bedřichovské horské službě. Neuplynou ani dvě minuty a slyšíme první houkačky. To se k Ještědu s lezeckou výstrojí řítí terénní Jeep a cisternová stříkačka Renault hasičů SŽDC. Na paty jim dýchají kolegové z kraje s cisternou Man a obojživelným pásovým vozidlem Hägglunds. Vyjíždí i dvě sanity a hasičský autobus. Za pár minut se to pod kabinami hemží statnými muži i s lany přes rameno. Do akce se zapojují i záchranáři horské služby, kteří přijíždí na „opásaných“ čtyřkolkách. Terénník drážních hasičů zůstává v Hanychově spolu s Manem HZS LK, záchranáře do vr-

chu vyvází obojživelník. Naopak na silničce pod vrcholem zastavuje Renault ze stáje SŽDC.

„Doneste nám defibrilátor,“ křičí z okna jedena ze slečen. V resuscitaci průvodčího se střídáme. Někteří panikaří. Protlačíme se k oknu a vidíme, jak hasiči speciálním zařízením vystřelují šňůru, která se překlene přes lanovkové lano. Na ní je přivázané běžné lezecké lano. Během chvíle je v kabině první hasič. Nálada se vylepšuje. „Jděte dál,“ zavěsí a plexisklovou okenní tabulku vytlačí dovnitř. Zajímavý poznatek: okna kabině netvoří sklo, ale náhrada z plexiskla. Je to pro snadné a hlavně bezpečné rozbití. Sklo by mohlo cestující pořezat. Ale zpět k akci.

## TECHNIKA A SÍLA V TERÉNU

- Hasičský záchranný sbor Libereckého kraje (8 příslušníků)
- CAS 24 – MAN (HZS LK)
- Hägglunds BV 206 (HZS LK)
- Ford Ranger (HZS LK)
- autobus (HZS LK)
- Hasičská záchranná služba SŽDC (6 příslušníků)
- CAS 16 Renault SŽDC
- výjezdový automobil Jeep SŽDC
- horská služba (4 záchranáři)
- 2 x čtyřkolka s přívěsným vozíkem (HS)
- Evakuovaní - 26 + 22 osob

Do miniprostoru hasič vklouzne jako nic a okamžitě se začíná starat o „modrajícího“ průvodčího. Mezi tím přilézají další hasiči s defibrilátorem a lehátkem. V kabině začíná být hodně těsně. „Nejprve slaníme asi pět lidí, pak navážeme zraněného,“ vysvětlí záchranář. Zatímco se jeden hasič stará o zaměstnance, druhý připevňuje na strop kladku. S tímto jednoduchým systémem už výrobce kabiny počítal a držák kladkostroje ke skříni přivařil. Pár šikových tahů a je otevřen i evakuační otvor v podlaze, kladka je přišroubována přímo nad ním. Evakuace začíná. „Jeden po druhém, všechno v klidu,“ režíruje hasič-lezec situaci. K dispozici máme dva sedáky, a zatímco se na jednom slaňuje, druhý si obléká další evakuovaný. A pořád dokola.

## Do hodiny jsou všichni bezpečně na zemi

Neuplyne hodina a bezmála šedesátka cestujících je z obou kabin bezpečně na zemi. K autobusu a sanitám v hanyčovské stanici je kyvadlově odváží hasičský vůz Hägglunds. „Cílem cvičení bylo ověření dojezdových časů a součinnosti složek hasičů a záchranářů horské služby a řešení situace vyplývající z mimořádné události,“ uvedl velitel zásahu René Růža. Do těla si na Ještědu hasiči dávají jednou za půl roku, vždy při jarní a podzimní revizi lanovky. „Chybičky evidujeme, vždycky se nějaké najdou, proto cvičíme,“ zhodnotil velitel. ◆

## RECENZE

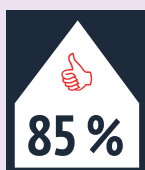
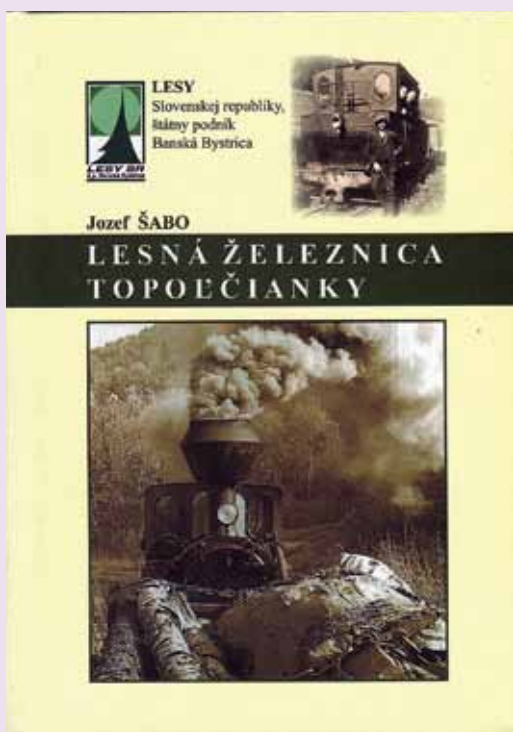
### Böhmerwaldveteranen (Pošumavští veteráni)

Německé nakladatelství Edition Bohemica, které se specializuje na fotografické publikace s tematikou střední a východní Evropy, vydalo v nedávné době 11. svazek, který se věnuje českým motorovým vozům řady 830, resp. 831. Autoři Joachim Piephans a Andreas W. Petrak na 206 stranách publikace formátu A5 čtenářům přichystali mnohá fotografická překvapení. Byť je publikace určena pro zahraniční čtenáře, na své si přijdou i čeští fanoušci železné dráhy. Autoři knihy se věnují vozbě „Kredenců“, jak se slangově motorovým vozům řady 830 a 831 někdy přezdívá, prakticky jen na dvou tratích. Konkrétně jde o tratě 183 Klatovy – Železná Ruda a 185 Sušice – Klatovy – Janovice nad Úhlavou – Domažlice, kde se tato vozidla do nedávných let pohybovala v turnusové službě. Celkem 251 zpravidla velkoformátových barevných záběrů přibližuje nádherná místa na obou tratích nejen s motorovými vozy řad 830 a 831, ale občas i s Bardotkou, Brejlovcem či jiným typickým českým diesellovým strojem. Fotografie pochází navíc z různých ročních období, jarem počínaje a zimou konče. Zadumaná pošumavská krajina evokuje poklidný život a většinou sólově jedoucí „Kredence“ pak budí vzpomínky na zašlé časy, kdy se nikam nespěchalo. Každého musí oslovit i řada umělecky laděných záběrů v zapadajícím slunci nebo ranním oparu, kde je například jen patrná silueta motorového stroje. Knihu doplňuje úsporný text s popisky pod fotografiemi v němčině, nicméně i pro v cizích jazycích méně zdatné čtenáře nejde snad o nepřekonatelnou překážku. Knihu exkluzivně nabízí například prodejna dopravní literatury Pragomodel v Klimentěské ulici 32 v Praze 1 za cenu 965 Kč. Není to málo, ale publikace určitě stojí za to. (MAH)



### Lesná železnica Topolčianky

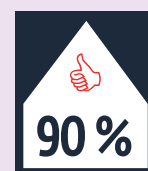
Banskobystrický státní podnik LESY Slovenskej republiky vydal poutavou vázanou publikaci o poměrně neznámé historii lesní železnice v Topolčiankách. Autor Jozef Šabo se věnuje nejen vlastní dopravě dřeva po úzkorozchodné dráze. V závěru knihy je stručně pojednání o lesních železnicích v Kovarci a Klátovské Nové Vsi a také o těžbě uhlí na dole Viktoria, kde sehrála topolčianská lesní dráha významnou úlohu. Topolčianky se staly jednou z prvních obcí na Slovensku, které byly připojeny k „velké“ železnici, a loni v srpnu železnice v Topolčiankách oslavila již 125. výročí od příjezdu prvního vlaku. Vznikla zde ale současně úzkorozchodná lesní dráha, která vedla z Topolčianek polesím Hrušov, Hlbokou dolinou, údolím Žitavice až do polesí jedlové Kostoľany k obci Žiare. Tato půvabná dráha zahájila provoz v roce 1890 s koňmi a až v letech 1915 až 1916 byla přestavěna na parní provoz a zároveň byla prodloužena do Karlovy doliny. Oficiálně byla lesní železnice zrušena v prosinci 1960, ale až do konce sedmdesátých let vydržel v provozu úsek z Hlinobaně do cíhelny na okraji Zlatých Moravec. Celková stavební délka trati činila 35,5 kilometru, a to včetně několika odboček z Hlboké doliny. Na lesní dráze byly v provozu mimo parních strojů i motorové (benzínové i diesellové) lokomotivy či motorová drezína Tatra 15a. O každé lokomotivní řadě je zvláštní pojednání, se základními technickými údaji, a to i včetně přívěsných nákladních vozů. Po zrušení dráhy převzaly přepravu dřeva nákladní automobily a traktory, o kterých se autor zmiňuje v samostatné kapitole. Autor se v jedné kapitole věnuje i státní „velké“ dráze s akcentem na návštěvu československých prezidentů T. G. Masaryka a Edvarda Beneše v Topolčiankách. Vázaná kniha o 104 stranách obsahuje 120 fotografií nebo náčrty či map a také patnáct tabulek. Nedílnou součástí knihy je DVD s filmovými záznamy. Knihu lze zakoupit za 435 Kč v prodejně Pragomodel v Klimentěské ulici v Praze 1. (MAH)





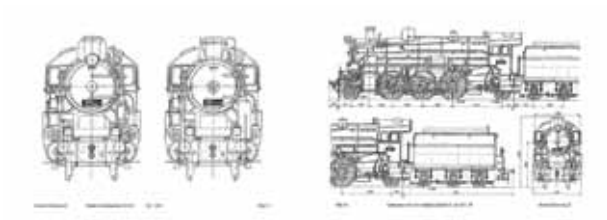
## Nádraží Libereckého kraje na historických pohlednicích

Díky iniciativě radního pro dopravu Libereckého kraje Vladimíra Mastníka vyšla letos v březnu poutavá obrazová publikace autora Pavla Vursty o starých pohlednicích, na kterých jsou vyobrazena nejen samotná nádraží, ale v řadě případů i vlaky, nebo dokonce úzkorozchodné tramvaje. Kniha zachycuje historii vzniku pohlednic, počátky železniční dopravy na Liberecku a popsány jsou v ní i tratě Libereckého kraje. V jednotlivých kapitolách, řazených číselně podle tratí na Liberecku, najdou čtenáři přes sto zajímavých a mnohdy nepublikovaných historických pohlednic a každá kapitola je navíc opatřena stručným poutavým historickým popisem tratí. Publikace přibližuje volnou formou vznik železničních tratí v dnešním Libereckém kraji a současně je jakousi propagací i železnice moderní. V knize je popsáno všech 17 tratí na Liberecku a pochopitelně z prostorových důvodů je obrazová příloha složena jen z části všech 149 stanic a zastávek. Autor Pavel Vursta v knize prezentuje ojedinělou kolekci historických pohlednic, na kterých patrně upoutají čtenáře často německé názvy – není ani příliš divu, neboť značná část Liberecka byla odpradáвна osídlena sudetskými Němci, kteří tvořili v bývalém Československu významnou menšinu. Železniční stavby, především pak nádražní objekty, které byly zaznamenány na fotografický negativ a následně převedeny do papírové podoby, jsou cenné nejen dokumentačně, ale současně nás mohou přenést do doby našich předků. Knihu o 143 stranách vydal vlastním nákladem Liberecký kraj a není běžně ve volném prodeji. Naše čtenáři, kteří většinou pocházejí z řad železničářů a příznivců železnice, nechceme o tuto knihu ochudit. Proto přinášíme na straně 23 vědomostní kvíz. Díky laskavosti Libereckého kraje obdrží zmíněnou knihu prvních 10 čtenářů, kteří správně odpoví všechny otázky. (MAH)



## Osobní lokomotivy II

Edice Archiv, která se stala nedílnou součástí edičního plánu litoměřického Vydavatelství dopravní literatury, přichází již se 17. dílem, který se věnuje parním osobním lokomotivám. V novém pokračování sešitů o osobních strojích představuje autor Miloš Kratochvíl podrobně první typ rychlíkové parní lokomotivy československé konstrukce z ČKD Praha – řadu 365.0. Díl je doplněn maďarskými rychlíkovými stroji řad 374.0 a 375.1, které zasáhly do provozu především na Slovensku. Stejně jako v předešlých dílech této edice autoři kladou důraz na precizní výkresy lokomotiv v měřítcích 1:87, 1:120 a 1:43,5. Ty jsou doplněny stylovými perokresbami tak, aby bylo možno podklady využít pro stavbu modelů. Dlouho očekávanou publikaci o 60 stranách se čtyřmi vloženými přílohami s celkem dvanácti kresbami a třiceti čtyřmi výkresy lze zakoupit například v pražské prodejně Pragomodel v Klimentské ulici v Praze 1 nebo přímo u vydavatele ([www.vydol.cz](http://www.vydol.cz)) za 129 Kč. (RED)



# Daleké Fidži – snadno dostupná

Fidži je od České republiky vzdálené více než 16 tisíc kilometrů. Když jsem ale při úvahách, kam se s přítelkyní podívat, zjistil, že je poměrně jednoduché se tam dostat, neváhal jsem ani chvíli a rozhodl se exotickou destinaci navštívit a spojit cestu do tohoto hospodářsky nejrozvinutějšího státu Oceánie s návštěvou Samoi.

VLADIMÍR ADAMEC | FOTO: AUTOR, DREAMTIME

Letěli jsme s Korean Air z Prahy s přestupem v Soulu. Dvanáctihodinový stopover jsme při cestě tam i zpět využili k prohlídce města. Fidži má dvě mezinárodní letiště, obě dvě na ostrově Viti Levu. V Nausori poblíž hlavního města Suva přistávají linky z relativně blízkých destinací Oceánie. Cílem našeho letu byla vstupní brána Fidži – Nadi.

## Bezvízový styk zatím není

Česká republika nemá s Republikou Fidžijské ostrovy sjednanou dohodu o bezvízovém styku, ale o vízum není třeba žádat předem. Podmínkou je pas platný nejméně šest měsíců po plánovaném odletu, zpáteční nebo pokračující letenka a dostatek finančních prostředků. Návštěvnické vízum jsme obdrželi po příletu bez jakýchkoli formalit prostým razítkem do pasu. Své bance jsem 100 Kč za potvrzení o stavu mého účtu zaplatil zbytečně, nikdo ho po nás nechtěl. Očkování fidžijské úřady nevyžadují. Pouze proti žluté zimnici, pokud návštěvník před cestou na Fidži pobýval v zemi, kde se žlutá zimnice vyskytuje. V letadle rozdala letuška před příletem dotazník, v němž kromě obligátních otázek „Vezete s sebou drogy?“, „Byl nebo jste členem teroristické organizace?“ a podobně nechybí ani otázka: „Navštívil jste v posledních čtyřech týdnech ...?“ a vyjmenovány země s výskytem žluté zimnice. Neplatili jsme ani odletovou taxu 20 dolarů, ale je možné, že byla zahrnuta v ceně letenky.

## Kanibalismus jako rituál

Fidži můžeme na starých mapách najít pod názvem Ostrovy lidojedů. Kanibalismu byl rozšířený v celé Polynésii, měl však většinou rituální charakter. Na Fidži ale bylo lidské maso součástí jídelníčku a kanibalismus v nepokryté podobě se podařilo křesťanským misionářům vymýtit až ve druhé polovině 19. století. Na dnešním Fidži nemusíte mít z kanibalů obavy. Naopak lidé jsou k cizincům upřímní a přátelští. Každý vás s úsměvem zdraví „Bula“. Jedná se o univerzální fidžijský pozdrav, asi jako české ahoj. Používá se také i při připitcích.

Mohl bych uvést řadu příkladů, kdy mi nezištně poradili. Například v Sigatocu jsem si chtěl vybrat peníze z bankomatu, ten byl ale nefunkční. Jedna paní mne zavedla k jinému, přestože jí pravděpodobně kvůli tomu ujel au-

tobus. Nebo jsme se z Nadi vraceli autobusem do hotelu, kam musel autobus zajíždět z hlavní silnice. Řidič odbočit asi zapomněl. Za křižovatkou zastavil, vrátil nám část peněz a doporučil nám počkat na další autobus. Na Fidži nejsou autobusové zastávky označeny a neměli jsme tušení, kdy nějaký autobus pojede. Naštěstí byla poblíž policejní stanice, kam jsme se obrátili o pomoc. Policisté nám zavolali taxík a jeden z nich ještě s námi vyšel a taxikáře důrazně upozornil, že si nesmí napočítat víc než 7 dolarů.



Vesnice na ostrově Viti Levu



Fidžijci se přátelsky chovají i vůči sobě. Návštěvník z ciziny nepozná, že mezi původními Fidžijci a potomky Indů doutná napětí. V době našeho pobytu se slavil Fiji day připomínající vyhlášení nezávislosti na Velké Británii 10. 10. 1970. Trička vyrobená k té příležitosti byla vyprodána a lidé se navzájem zdрави „happy Fiji day“. Dokonce i toulaví psi, kteří patří ke koloritu pláží, tam nejsou agresivní. A už vůbec se nesetkáte s dotěrným „bakšiš, bakšiš“ jako v arabských zemích.

A tradice kanibalismu? Předměty sloužící kdysi k zabíjení protivníků a ke konzumaci lidského masa jsou vyhledávanými suvenýry. Samozřejmě se jedná o jejich napodobeniny. Originály lze nalézt v muzeích. Pokud jsou výjimečně uvolněny ze soukromých sbírek, tak za horentní sumy.

# exotika



Cuvu nádraží.



svézt. Společnost Coral Coast Railway vypravuje výletní vlaky pro turisty, k čemuž využívá 16 km tratí mezi Sigatokou a Nadi. Výchozí stanicí je Cuvu nedaleko Sigatoky.

## Jezdí se jen dvakrát týdně

Na Fidži jsem jako železniční nadšenec musel fidžijskou železnici coby raritu Oceánie do cestovních plánů zahrnout. Přípravu jsem ale trochu podcenil. Na internetu jsem se dočetl, že jsou pořádány tři typy výletů s doporučením výlet si předem rezervovat, přestože vlaky jezdí denně. Po příletu jsem zjistil, že je pouze dvakrát týdně pořádána výletní jízda spojená s návštěvou domorodé vesnice s obědem a kulturním programem. Obdobný výlet lze absolvovat i na raftu nebo terénními auty. Jízdenku na výlet vlakem jsem si nerezervoval, a proto jsem vyjel ze Sigatoky tak, abych byl v Cuvu hodinu před odjezdem. Nebylo mi to nic platné – vlak byl vyprodán. Když jsem v kanceláři vysvětlil, že jsem pracoval v České republice jako železničář (což je pravda) a na Fidži jsem přijel jen proto, abych se mohl svézt vlakem, vypravili jen pro mě zvláštní vlak. Nezapomněli ani na koženkovou podložku na dřevěnou lavici. Byla zbytečná, celou jízdu jsem pobíhal po vagoně a fotografoval. Lokomotiva s jedním vagonem mne za 20 fidžijských dolarů (1 FJD = cca 10,50 Kč) zavezla asi 2 km po trati a zpátky. Byl jsem spokojen, úkol jsem splnil. Poněkud mě zklamalo, že se v Cuvu nedal koupit suvenýr vztahující se k železnici, ani žádná publikace o fidžijské železnici. Dostal jsem jen reklamní letáčky a byl odkázán na fotografie na chodbě. Železnici je věnována i expozice v Muzeu Fidži v hlavním městě Suva, ale ani tam jsem žádnou knihu o železnici neobjevil. ♦

## Železnice na Fidži – rarita Oceánie

Pouze tři státy Oceánie (vyjma Nového Zélandu) se mohou pyšnit funkční železnici. Vlakem je možné se svézt na havajském Oahu, kdežto pětikilometrová trať na Nauru slouží pouze k dopravě fosfátů. Na Fidži vybudovali železnici o rozchodu 610 mm v 19. století Britové k dopravě cukrové třtiny. Jiří Jelen ve své knize Světové železnice, 2. díl, vydané v roce 1989, uvádí, že v té době bylo v provozu 644 km tratí, které se využívaly jak pro nákladní, tak i pro osobní dopravu. Ročně bylo přepravováno 1,75 mil tun nákladu.

I na Fidži prohrává železnice se silniční dopravou. Nákladní doprava je provozována stále, i když v menším rozsahu. Železniční most v Sigatococe byl zničen povodní a nebyl obnoven. Fiji Sugar Corporation provozuje 300 km tratí k dopravě třtiny z plantáží do cukrovarů v Labasa na Vanua Levu a na severozápadě Viti Levu do Lautoky, Rarowai a Penenagu. Na svých internetových stránkách FSC uvádí, že modernizace železniční dopravy a co největší objem přepravy po železnici je jednou z jejich priorit. Pomoci k tomu má vládní grant. Stoprocentním vlastníkem společnosti je fidžijská vláda, takže se získáním grantu určitě nebyl problém. Osobní dopravu nahradily autobusy, a to přesto, že cestující byli přepravováni zdarma. Ale vlakem je přesto možné se na Fidži

## ZEMĚ V DATECH

Fidži (anglicky Fiji, fidžijsky Matanit ko Viti), oficiálně Republika Fidžijské ostrovy je stát v Oceánii. Jeho nejbližšími sousedy jsou souostroví Vanuatu (asi 800 km na západ), Samoa (asi 700 km na severovýchod) a Tonga (asi 500 km na východ). Od Austrálie leží 2 600 km na východ. Dva největší ostrovy jsou Viti Levu a Vanua Levu. Hlavní město Suva na jihovýchodě Viti Levu je zároveň největším městem. V zemi převládají dvě velké národnostní skupiny. V zemi žije 473 983 domorodců (57 % populace), 311 591 (38 %) Indů a 42 326 (5 %) ostatních. Střední délka života mužů je 66,7 let, u žen 71,8 let.

Zdroj: Wikipedia

## TREST SNĚDENÍM

Domorodí obyvatelé zde až do 19. století praktikovali kanibalismus. Náčelníci „trestali snědením“ nepřátele zabitě nebo zajaté v boji, ale také vzbuřence a někdy celé neposlušné vesnice. Náčelník Undre Undre si v 19. století za každého zabitého a snědeného člověka dával stranou kámen – po jeho smrti jich bylo napočítáno 872.

Zdroj: Wikipedia



# Ostravan slaví sedmdesátku

Expres spojující Ostravsko s Prahou jezdil bez přestávky od konce války až do poloviny prosince 2011, a po krátké pauze nyní zase jezdí. Jaká se na něm vystřídala technika a co by nemělo chybět v jeho životopisu? A proč slaví kulatiny teprve nyní, když po Ostravě pojmenované spojení začalo fungovat už v roce 1945?



JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD, O. ŘEPKA, J. KOCOUREK, V. BAREŠ, J. ADAMOVSÝ, I. MAHEL

Zejména pracovní příležitosti ve velkých městech a jisté zhlédnutí se v úspěších pohodlné Slovenské strelly vedly po druhé světové válce Československé státní dráhy (ČSD) k zavedení dálkových spojů mezi Ostravskem a Prahou. Rychlíky R31/R32 sice na trase mezi pražským Wilsonovým a hlavním nádražím v Ostravě jezdily už od prosince 1945, leč pojmenování Ostravan se jim dostalo až s platností následujícího jízdního řádu, v květnu 1946.

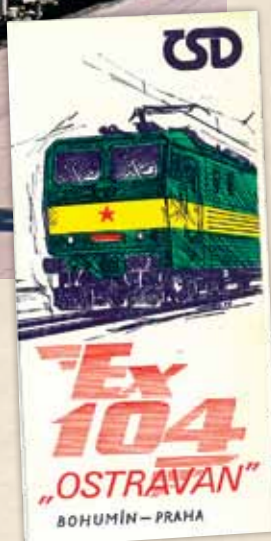
## Motorové vozy na úvod

Počátky provozu jsou spjaty s motorovými vozy M 290.o (Slovenská strela) a Modrými šípy

M 273.o a M 274.o. Cestu z Prahy do slezské metropole zvládaly za 4 hodiny a 57 minut, v opačném směru dokázaly být ještě o 2 minuty rychlejší. Byl to úctyhodný výkon, neboť infrastruktura byla poničena válkou a železnici v té době kralovaly spíše nákladní vlaky, které pomáhaly budovat zbídačelé hospodářství.

Změny přišly už po půlroce, kdy se na koleje dostaly v Říši ukořistěné Maybachy M 297.o (jednotky DR řady VT 137) ze třicátých let, proslulé svou špičkovou aerodynamikou a vůbec výtečnými technickými parametry, které předčily Modré šípy i tatrováckou Slovenskou strelou. V polovině padesátých let ale začaly mít ČSD

potíže s jejich opravami, objednávky dílů ze Západu totiž jaksi nekorespondovaly s východně orientovaným stylem obchodu a Maybachy začaly stále častěji stávkovat. Leckdy musely na Ostravanu zaskočit tehdy nové motoráky M 262.o. Horké trubky, jak se vozům pro jejich špatné chlazení přezdívalo, se ale na trase dlouho „negrilovaly“, již v roce 1957 linku obsluhovaly pouze Ganzovy řady M 495.o. Jen pro zajímavost: od června





1957 byl Ostravan mezi Prahou a Českou Třebovou spojen se Slovenskou strelou mířící do Bratislavy. Toto spojení vydrželo až do května 1968, kdy strela začala jezdit přes Havlíčkův Brod.

### Do Přerova elektrika

Rok 1960 se pro železnici mezi Prahou a Ostravou stal revolučním. Trať z metropole byla elektrifikována a motorové vozy musely ustoupit větším klasickým soupravám s vagony a lokomotivou. Nicméně elektrické mašiny končily v Přerově, dále do Bohumína se kvůli absenci trolejového vedení o vozbu staraly parní lokomotivy. S nástupem „klasiky“ se zlepšila i nabídka občerstvení a třeba bufetový vůz nahradil klasický „jidelák“. Rok 1963 přinesl kompletní zasilovávací a v květnu téhož roku začaly do Slezska zajíždět Bobiny E 499.1, respektive E 499.0 s přepřahem v Přerově.

Jisté větší změny můžeme připomenout s příchodem roku 1975. Tehdy totiž spatřila světlo světa dvojice prototypových dieslových lokomotiv Kyklop řady T 499.0. A protože se pro druhou z nich hledal způsob ověření v běžném provozu, rozhodli funkcionáři ČSD o nasazení na dálkovou trasu z Prahy dále na sever Moravy. Ostravan se tedy už od počátku jevil jako ideální spoj, neboť konstruktéři potřebovali otestovat výkon, rychlost a spolehlivost při relativně vysokém denním proběhu (přes 700 km). Mimo to, když by bylo potřeba, technici z ČKD mohli operativně nastoupit... Jenže konstruktéři nastupovali příliš často a Kyklopova rudá



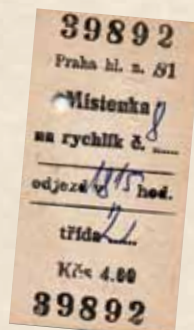
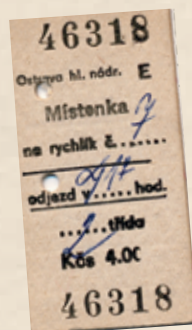
hvězda zhasla ani ne po roce provozu. Bobiny pak postupně dosluhovaly až do začátku 90. let, kdy je kompletně nahradily škodoväcké Peršingy E 499.3, které se pomalu prosazovaly už v druhé polovině let osmdesátých.

### Manažer zakryl slávu

Za vlády jedné strany byl Ostravan výkladní skříní ČSD, dopravnice na spoj nasazoval vždy to nejlepší ze svého parku. Jistý punc výjimečnosti mu zůstal až do roku 1997. Tehdy totiž na trasu vyjel luxusnější vlak SuperCity Manažer sestavený pouze z vozů první třídy. A pozor, nikde nezastavoval ani z provozních důvodů. Manažer ve svém původním řazení vydržel až do konce roku 2005 a získal si velkou oblibu.

Ale zpět k technice na Ostravanu. Modernizace vozové flotily Českých drah s sebou v roce 1994 přinesla i nástup Banánů řady 150 (dříve E 499.2) a o tři roky později jejich modernizovaných nástupců řady 151, jež zvládaly rychlost 160 km/h.

Nostalgie mezi železničáře přišla s platností jízdního řádu 2010/2011, kdy 10. prosince 2011 vyjel Ostravan naposledy. České dráhy však chtěly na zažitý věhlas navázat a Ostravana vzkřísily s grafikonem 2014/2015. A dnes? Na trasu mezi Prahou, Ostravou, Českým Těšínem a Návším vyrazí expres Ostravan vždy v 18:24 (Ex 541), aby svého cíle dosáhl šest minut před jedenáctou večerní. V opačném směru vlak (Ex 540) vyjíždí v 5:06 a na pražském hlavním nádraží zastavuje v 9:39. V čele stále zůstává legendární sto padesát jednička. ♦



### ČD PŘIPRAVUJÍ RETRO OSTRAVAN S BOBINOU A KYKLOPEM

České dráhy chtějí nasadit do občasného provozu retro soupravu Ostravanu s rekonstruovanou Bobinou nebo Kyklopem. „Chtěli bychom vlak pronajímat k různým firemním akcím nebo ho používat na retro zážitkové jízdy,“ upřesnil Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu. Vše, co by se ve vlaku nabízelo během jízdy, by se též neslo v retro stylu. Další informace přineseme v některém z letních vydání Železničáře. První jízda "retro Ostravanu" by se měla uskutečnit letos v září nebo říjnu.

### ZAJÍMAVOSTI Z PROVOZU

- Kvůli mizerné infrastruktuře a zaplněnosti trati nákladními vlaky byly rychlíky na Moravu a do Slezska různě spojovány. Třeba v letech 1947 a 1948 byl Ostravan mezi Prahou a Českou Třebovou sloučen s Brněnským drakem.
- V roce 1949 dosahoval Ostravan v jízdním řádu nejvyšší průměrné rychlosti (do Prahy 77,87 km/h, z Prahy 79,27 km/h). Cesta do metropole mu trvala 4,42 h a nazpět 4,37 h.
- Přes Přerov trvale nejezdil od roku 1975, vlak byl zrychlen po Dluhonické spojení.
- V roce 1956 byla Ostravanova druhá třída změněna na první, cestující tedy jezdili jen v „luxusu.“
- Dvouvozové soupravy Maybachů M 297.0 disponovaly 80 místy k sezení, což bylo jen o čtyři více, než nabízela Slovenská strela v jednom voze.
- S nástupem Ganzů M 495.0 byla v roce 1957 opět zavedena i možnost druhé třídy.
- V jízdním řádu 1965/1966 byl rychlík R 41/42 veden pod názvem Ostravan-Expres a mezi Olomoucí a Prahou nestavěl. Z Prahy do Č. Třebové byl spojen s Bratislavan-Expresem, tedy v tomto období překřtěnou Slovenskou strelou. Zpět už jezdily obě soupravy samostatně.
- Od května 1967 a následující tři roky jezdil Ostravan až do Varšavy. V roce 2010 se na stejnou relaci vrátil.
- Koncem 70. let expres zastavoval v pondělí ráno i v Řečanech nad Labem a v pátek v Pardubicích. To proto, aby mohli vystoupit dělníci z Ostravska a Prahy kvůli stavbě chvaletické elektrárny.
- Protože byl expres chloubou státní železnice, vagony nesly jedinečný nápis Ostravan a rudou hvězdu.
- Po revoluci putovaly z limuzín ČSD telefony do některých vlaků. V Ostravanu vznikly dvě dřevěné telefonní budky. Technici měl na starosti vlakvedoucí.
- Kapacita Ostravanu byla v roce 1992 naplněna a vznikl kolega Jan Perner. O rok později byl Ostravan povýšen do kategorie IC a byla u něj zrušena nutnost rezervace místa.
- V GVD 2005/2006 byl Ostravan veden jako rychlík. Tou dobou ale alespoň zrychlil, neboť mezi Českou Třebovou a Zábřehem mohl svištět rychlostí 130 km/h.
- Platnost jízdního řádu 2008/2009 přinesla novou konečnou v Českém Těšíně a Ostravan byl poprvé v historii veden jednosměrně. Ranní spojení na Prahu zajišťovaly Jan Perner a Hutník.
- Ostravanu se do zrušení v roce 2011 nepodařilo zdotat cestu pod čtyři hodiny, byť v posledním roce se k pokoření hranice přiblížil na jednu minutu. Nyní vlak trasu z Prahy do Ostravy zvládá za 3 hodiny a 30 minut! Do 415 km vzdáleného Návší trvá cesta o hodinu déle.



### Poděkování za pomoc při přepravě handicapovaného cestujícího

Nestává se příliš často, aby nám spokojení cestující zaslali svá poděkování. Většinou nás oslovují spíše naštvaní cestující, kteří si chtějí na něco či někoho postěžovat. Děkovných dopisů zkrátka tolik nechodí. O to větší máme radost, když takové poděkování dostaneme. A nechceme si ho proto nechat pouze pro sebe. Na stránkách časopisu Železničář, bychom tímto rádi tluumočili poděkování pana Suchana, spokojeného vozičkáře, který často a rád cestuje vlaky Českých drah a při jízdách využívá náš objednávkový systém. Vyjádřil své díky všem, kteří, jak nám píše, „zajišťují a provádějí přepravu, vycházejí vstříc jeho požadavkům a zabezpečují servis po celou dobu přepravy“. Podle dostupných informací z informačních systémů se v případě přepravy pana Suchana jedná zejména o kolegy z odboru 11 GŘ Českých drah, dále o pracovníky z RP ZAP Praha a ZAP České Budějovice a samozřejmě mnohé další. Tímto bychom rádi všem zainteresovaným osobám vyjádřili velké poděkování za příkladné reprezentování národního dopravce.

NADEŽDA BLUĐOVSKÁ,  
ODBOR OBCHODU OSOBNÍ DOPRAVY GŘ ČD

### Pendolino se na trati do Českých Budějovic zatím neobjeví

Patřím mezi vaše pravidelné čtenáře. Pozorně sleduji novinky z provozu železnice, které přinášíte. Rád bych se na stránkách Železničáře dozvěděl, zda budou v dohledné době jezdit na trati číslo 220 Praha – České Budějovice moderní vlaky Pendolino. Děkuji předem za zodpovězení mého dotazu.

MILAN HNÁT

*Odpověď redakce: Pendolino se na trati z Prahy do Českých Budějovic zatím neobjeví. Dobrou zprávou však je, že Ministerstvo dopravy ČR a České dráhy chystají na čtvrtém koridoru z Prahy směrem do jižních Čech několik pozitivních změn. Novinkou je hlavně zavedení rychlých expresních vlaků z Prahy do Českých Budějovic, respektive do Lince. Součástí plánu je i jeden pár přímých rychlých vlaků mezi Prahou a Českým Krumlovem. Vlaky na hotových částech koridoru využijí maximální rychlost 160 kilometrů v hodině, nyní zde jezdí maximálně 140. Na trať proto budou zřejmě přesunuty nové škodovacké lokomotivy 109E. Dráhy předběžně počítají s nasazením modernizovaných vozů s klimatizací a zásuvkami, které si cestující pamatují ze spoju mezi Prahou a Vídni před nasazením railjetů.*

### Grafika časopisu je slušná, změnil bych ale podobu Kaleidoskopu

Časopis Železničář pozorně čtu již několik let a sleduji jeho postupný přerod z novinového formátu do podoby moderního časopisu. Zatím poslední změna, k níž jste přistoupili počátkem letošního roku, se mi celkově líbí. Jde s trendem vývoje podobných magazínů. Spokojen jsem jak s výběrem titulních fotografií, tak s obsahem. Výhrady mám jen ke grafickému zpracování. Konkrétně mám na mysli dvoustranu 4-5, tedy rubriku Kaleidoskop. Její ztvárnění nepovažuji za šťastné. Na stránce zbývá mnoho volného „bílého“ místa, texty jsou přitom zbytečně krátké. Navíc sedm malých článků zabírá vekou část časopisu. To je nevidaný luxus. Neuvažujete proto o nějaké úpravě tohoto útvaru?

JAROSLAV PODZIMEK

*Odpověď redakce: Děkujeme za názor. Rubrika byla častým tématem rozhovorů i u nás v redakci a šéfy nevyjímá. Také proto jsme již od čísla 9 přistoupili k určité změně grafického zpracování této dvoustrany. Jak se nám to povedlo, můžete posoudit sám. Samozřejmě nic není definitivní, a to ani podoba této rubriky. Je možné, že se v budoucnu opět změní.*

Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz)



### Přibývá vlaků, které vyjždí na červenou, řešením je ETCS

V posledních letech výrazně přibýlo případů, kdy vlak odjel ze stanice na červenou, u několika nehod pak tato chyba strojvedoucího skončila tragédií. Jen letos se takových případů stalo už 39 a celková škoda při nich dosáhla skoro dvou milionů korun. A vloni dokonce padl rekord. Bylo jich celkem 91, jeden člověk zemřel, čtyři byli zranění, škody vyšplhaly na 131 milionů. Drážní inspekce proto volá po technické modernizaci vybavení v zastávkách. Řada vlaků má už dnes takzvaného autopilota neboli automatické vedení vlaku s cílovým brzděním, tedy přístrojem ovládaným dojezdu do stanice. Přístroj také automaticky snižuje rychlost na takovou, která je v úseku předepsána. Vyjetí na červenou ale nedokáže autopilot zabránit, ani když je zapnutý. Šance na zlepšení představuje zejména moderní zabezpečovací systém se zkratkou ETCS. Ten je zabudován jak na trati, tak v lokomotivě a jízdám na červenou dokáže spolehlivě zabránit. U nás je ale zatím používán pouze na jednom ze dvou hlavních koridorů, konkrétně mezi Kolínem, Českou Třebovou a Břeclaví.

AKTUÁLNĚ.CZ 3. 5. 2016

### ČD si chtějí pronajmout 10 expresních lokomotiv

České dráhy vyhlásily veřejnou soutěž na pronájem deseti moderních lokomotiv pro jízdu rychlostí až 200 kilometrů za hodinu. Za desetiletý pronájem těchto strojů, které chce dopravce využívat mimo jiné na lince mezi Prahou a Hamburkem, plánuje společnost utratit 1,3 miliardy korun. Předpokládaná cena je stanovena včetně servisu a dalších služeb. Pronajaté lokomotivy mají nahradit lokomotivy od tuzemské Škody Transportation, které dosud nemají všechna potřebná povolení pro jízdu dvousetkilometrovou rychlostí na německém území. Kromě linky do Hamburku, kam by pronajaté stroje měly začít jezdit od letošního prosince, plánují České dráhy tyto moderní lokomotivy nasadit na další významné spoje. S ohledem na zavádění vyšších rychlostí na českých koridorech a na zahraničních linkách uvažují České dráhy v budoucnosti o pořízení dokonce až tří desítek takových lokomotiv včetně nyní poptávaných 10 kusů lokomotiv. Poptávané lokomotivy mají splnit náročné požadavky na mezistátní expresní dopravu.

ČTK 25. 4. 2016

### Praha a Drážďany má spojit vysokorychlostní železnice

Česko a Sasko se dohodly na společném vybudování zcela nové vysokorychlostní železnice z Prahy přes Ústí do Drážďan. Hotova by mohla být v roce 2030. Trať spojí Českou republiku a Německo tunelem pod Krušnými horami. Sloužit bude osobní i nákladní dopravě, cestu z Prahy do Drážďan zkrátí z dnešních více než dvou hodin na hodinu. Zároveň se zvýší kapacita pro nákladní dopravu, sníží hluková zátěž a dopravní zatížení v labském údolí. Podrobnosti k projektu představil v Ústí nad Labem ministr dopravy Dan Ťok a saský ministr hospodářství Martin Dulig. Náklady na stavbu se odhadují v řádech desítek miliard korun. Finance nejsou podle Ťoka problémem. „Peníze vezmeme ze státního rozpočtu, v evropských rozpočtech. Pro Česko je důležité, že ho nebudou vysokorychlostní tratě obcházet,“ zdůraznil ministr. Dominantní stavbou nové železniční trati bude tunel pod Krušnými horami dlouhý 26,5 kilometru. Vysokorychlostní trať Praha – Drážďany poskytne novou kapacitu a vyřeší limity současné trati. Spojení bude umožňovat i provoz nákladních vlaků.

ČTK 29. 4. 2016

### Národní dopravce obnoví flotilu posunovacích strojů

České dráhy po téměř čtvrtstoletí výrazněji obnoví flotilu posunovacích lokomotiv. Podnik vypsal výběrové řízení na dodávku deseti nových strojů, má jít o desetiletý operativní pronájem s následným odkupem. Národní dopravce do pronájmu investuje odhadem 210 milionů korun. Ve hře jsou stroje společnosti CZ Loko, které dráhy nedávno zkoušely v Praze a Brně, a došly k závěru, že lokomotivy vyhovují požadavkům lehkého posunu souprav osobních vozů. Zájem má i řada zahraničních výrobců. Firma chce začít vyřazovat ikonické posunovací lokomotivy řady 714, které vznikly v devadesátých letech rekonstrukcí ještě o dvacet let starších strojů. „Dnes jsou již dávno za hranou své životnosti, a pokud bychom je chtěli dále provozovat, vyžadovaly by totální rekonstrukci,“ doplnil František Bureš, člen představenstva ČD odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku. Podle něj dráhy na výměně ušetří stovky milionů, při nahrazení deseti strojů jde prý za třicet let o úsporu 250 milionů korun. Dráhy poptávají úspornější, lehčí a méně výkonné posunovací lokomotivy.

ELIS 29. 4. 2016



**Česká republika  
Liberec  
WELLNESS HOTEL  
BABYLON\*\*\*\***

Výhodná nabídka  
od 1. 4. do 31. 10. 2016  
1 dospělý + 1 dítě do 12 let  
1 490 Kč/1 NOC se snídaní.  
Snídaně formou bufetu, neome-  
zený vstup do iQLANDIE,  
iQPARKU, LUNAPARKU  
s ADVENTURE GOLFE,  
AQUAPARKU a saunového  
světa po celou dobu pobytu.  
**Příplatky za večere formou  
bufetu 299 Kč/ dospělý,  
169 Kč / dítě 3-11,99 let.  
Tato akce platí v libovolném  
termínu a libovolném počtu dní.**



**Slovensko nové Relax balíčky**

**Bešeňová + Nízké Tatry a Tatralandia + Nízké Tatry**

Kombinovaný pobyt na 3 noci v Bešeňové nebo Tatralandii a 3 noci v Grand-  
hotelu Jasná. V ceně balíčku je 6 nocí s polopenzí, 2 celodenní vstupy do ter-  
málního parku v Bešeňové nebo do Tatralandie a v hotelu Grand Jasná vstup  
do wellness centra, parkování a komplexní cestovní pojištění.  
Více na tel. 723 811 984 nebo [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)



**Česká republika**

**Železná Ruda – Hotel Ostrý**

Hotel je umístěn v nejvýznamnějším turistickém centru Šu-  
mavy. Možnost ubytování v ve 2-4L pokojích nebo v rodinném  
pokoji, s vlastním soc. zařízením, TV a telefonem. Nabízíme  
termíny od 4. 6.-1. 10. 2016. **Cena po dotaci včetně polopenze  
pro dosp. os. 2 940 Kč/os./týdenní pobyt, dítě 5-12 let 2 300  
Kč/os./týdenní pobyt, dítě do 5 let zdarma bez nároků  
na služby a lůžko. V případě zájmu kontaktuje Bc. Terezu  
Gojnovou, tel.: 972 241 928 nebo e-mail: [tereza.gojna@osz.org](mailto:tereza.gojna@osz.org)**

**Itálie - Silvi Marina**

**Elena Club Resort Aparthotel\*\*\*\*\***

apartmány ve střední Itálii vybavené kuchyňkou, soc. zařízením,  
pračkou, balkonem s výhledem na moře, TV, klimatizace  
za poplatek. Residence má k dispozici bazén, solární terasu,  
fitness, parkování a pláž. servis v ceně.  
**Stravování vlastní nebo možnost dokoupení polopenze  
na místě. Cena s dotací od 1 200 Kč/os/týden, možnost  
autobusu za 1 200 Kč. Ceník a obrázky hotelu najdete  
na stránkách [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz). Více na tel. 972 243 054.**



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

**Vyhraje  
knihu o nádraží**

**soutěž**

Máte rádi historické snímky  
s železniční tematikou? Pak právě vám  
je určen následující kvíz. Ve hře je zajímavý  
titul Nádraží Libereckého kraje na historických pohlednicích.

**Kdy přijel první vlak do Liberce?**

a/ 1845                      b/ 1859                      c/ 1865

**Víte, ve kterém roce se začaly používat místopisné pohlednice?**

a/ 1885                      b/ 1890                      c/ 1895

**Kdy byla dokončena celá železniční trať Pardubice – Liberec?**

a/ 1859                      b/ 1869                      c/ 1879

**Kolik železničních tratí ústí do libereckého železničního uzlu?**

a/ 7                              b/ 4                              c/ 5

**Víte kolik má „hlavní“ liberecké nádraží ve skutečnosti nástupišť?**

a/ 4                              b/ 5                              c/ 6

**Jak dlouho trvá cesta rychlíkovými spoji z Prahy do Liberce?**

a/ 2 hod. 55 min.              b/ 3 hodiny                      c/ 2 hod. 32 min.

Odpovědi pošlete do pátku 3. června na e-mail [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz), do před-  
mětu pište heslo soutěž – Liberecká nádraží a nezapomeňte uvést svou ad-  
resu. Knihu vyhrává prvních 10 úspěšných luštitelů.

**Výherci soutěže „Pražské jaro“ z č. 8**

Správná odpověď: c) Podle stavitele smyčkových nástrojů Giuseppe Guarneri del Gesù  
Dvě vstupenky na koncert souboru získávají Josef Horák, Sezemice, Olga Tomanová,  
Praha a Marta Kubíčková, Prachatice.

**REGIO  
2020**

**Třebíč - Praha za 1:15 hod?  
Ano, je to možné!**

mezinárodní konference na téma:  
Vysokorychlostní železnice v ČR

**25. – 27. 5. 2016 / Třebíč, Náměšť nad Oslavou**



**Partneři konference**



**Mediální partneři**





FOTO: © MILAN VOJTEK

21. KVĚTNA 2016

### Historickými vlaky do Pohádkového lesa

V sobotu 21. května pojedou mezi Kroměříží a Zborovicemi parní vlak s lokomotivou Kocúr a historický motoráček Hurvínek. Tento romantický způsob dopravy je určen hlavně rodinám s dětmi. Nostalgickými vlaky se totiž mohou svést do Zdounek, kde na ně bude po příjezdu čekat autobus, který je dopraví do Pohádkového lesa u obce Divoky. Kromě setkání s pohádkovými bytostmi jsou pro děti připraveny také soutěže. A kolik zaplatíte za jízdné? Jednosměrná jízdenka pro dospělého stojí 60 Kč, za lístek pro děti od 6 do 15 let zaplatíte 30 Kč. Jízdenky doporučujeme koupit v předprodeji na nádraží v Kroměříži, ve vlaku se budou prodávat už jen zbylá volná místa. Parní vlak odjíždí z Kroměříže v 8:00 h a 12:00 h, motoráček Hurvínek v 10:25 h a 14:15 h. Na zpáteční jízdu ze Zborovic se parní vlak vydá v 9:50 h a 13:40 h, motoráček v 11:07 h a 15:40 h. Více informací na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční stanice: Kroměříž/Zdouanky/Zborovice**



28. A 29. KVĚTNA 2016

FOTO: © MICHAL NÝVLT | DREAMSTIME.COM



21. KVĚTNA 2016

FOTO: JOSEF LEMBERK



OD 15. KVĚTNA DO 25. ZÁŘÍ 2016

FOTO: © NÁRODNÍ GALERIE V PRAZE

### Na Aviatickou pouť se slevou VLAK+

Poslední květnový víkend se na pardubickém letišti uskuteční tradiční přehlídka současných i historických letadel s bohatým doprovodným programem – Aviatická pouť 2016. Na akci, která letos nese podtitul Hvězdy na obloze, se můžete do Pardubic svést vlakem ČD na zvýhodněnou zpáteční jízdenku VLAK+ se slevou 25%. V pokladních ČD ji koupíte od 15. května stejně jako vstupenky na Aviatickou pouť. Aby vám jízdenka VLAK+ platila i pro zpáteční jízdu, je nutné si ji na Aviatické pouti nechat orazítkovat u stánku Českých drah. A co na Aviatické pouti uvidíte? K největším lákadlům letošního ročníku budou patřit americký obojživelný létající člun PB5-A Catalina nebo torpédový bombardér Grumman Avenger. Program a další informace najdete na [www.aviatickapout.cz](http://www.aviatickapout.cz).

**Nejbližší železniční zastávka: Pardubice závodistiště**

### Plnou parou z Prahy do Dobříše

I mezi Prahou a Dobříší se můžete v sobotu 21. května svést parním vlakem. Nostalgický vlak tažený lokomotivou Čtyřkolák z roku 1917 odjíždí z nádraží Praha-Braník v 10:00 h. Zastavuje ve Vraném nad Vltavou, Měchenicích, Čisovicích, Mníšku pod Brdy a Malé Hrašticí a do Dobříše s ním přijedete ve 12:31 h. Doba potřebná pro doplnění vody do parní lokomotivy v Měchenicích bude vyplněna písničkami skupiny Buffoon's Steam Engines (Kašparovy parní stroje). Po příjezdu do Dobříše se v prostorách nádraží uskuteční koncert skupin Vlak do Dobříše a Mežúzy. Ve 13:53 h se parní vlak vydá na výletní jízdu z Dobříše do Malé Hraštic a zpět. Odjezd z Dobříše do Prahy je naplánován na 15:39 hod. Jízdenky koupíte v předprodeji v osobní pokladně na nádraží Praha-Braník a v mezinárodní pokladně na pražském Masarykově nádraží. Více informací na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční stanice: Praha-Braník/Dobříš**

### Císař Karel IV. ve Valdštejnské jízdnárně

U příležitosti 700. výročí narození Otce vlasti se v pražské Valdštejnské jízdnárně koná mezinárodní výstava Císař Karel IV 1316–2016. Prostřednictvím 170 exponátů vypůjčených z více než stovky nejprestižnějších evropských a amerických muzeí, církevních a soukromých sbírek představuje Karla IV. jako mimořádnou politickou osobnost středověké Evropy a jako velkorysého uměleckého mecenáše. Na výstavě se dozvíte, jak byl Karel IV. vnímán současníky, proč shromažďoval ostatky svatých nebo třeba jakou roli hrálo umění ve službách Karlovy říšské politiky. Součástí výstavy je bohatý doprovodný program včetně koncertů a divadelních představení. Pro děti je připraven speciální audio průvodce a řada zábavných aktivit. Pokud v pokladně Valdštejnské jízdnárny předložíte platnou jízdenku nebo In Kartu ČD, získáte slevu 20% na vstupné – základní, snížené i rodinné.

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