

Železničář

8. SRPNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



16

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

O fungování a činnosti Oblastního centra provozu (OCP) Východ s ředitelstvím v Olomouci jsme hovořili s jeho ředitelem **Janem Podstawkou**. Zmínil se i o početném podstavu strojevodců.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka letos oslaví dvacáté narozeniny. Slavnost k tomuto jubileu se zároveň stane Dnem železnice, chybět nebudou tradiční světy změny, zábavy a historie.

11–14 TÉMA

Když se řekne zubačka neboli také **ozubnicová dráha**, většina lidí si zřejmě vybaví Švýcarsko a evropské velehory Alpy. Pojďme se podívat po nejznámějších evropských drahách tohoto typu.

15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Letošního pražského půlmaratonu Sportisimo Run Czech se zúčastnil také bývalý zaměstnanec Českých drah **Jiří Engliš** z Opavy. V 81 letech se stal nejstarším účastníkem tohoto běhu metropolí.

16–17 RECENZE

Koncem roku 2018 se na trhu objevila **motorová lokomotiva T 669.0 ČSD** od firmy MTB. Jak se povedl další kůň ze stáje této modelářské firmy a jaké jsou jeho největší klady a zápory?

18–19 CESTOPIS

Harmancko patří mezi slovenské turistické poklady. Najdete zde překrásné přírodní úkazy i technické skvosty. Budeme se toulat hlavně v podzemí. Přinášíme tip na zajímavý výlet.

20–21 HISTORIE

Zaniklá firma Krauss z Lince postavila pro Rakouské státní dráhy malou parní lokomotivu pro lokálky. Mašinka s názvem **Kafemlejnec** dnes slouží jako provozní exponát Depa historických vozidel Českých drah.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Míjení RegioPantera s RegioSharkem pod panoramatem „plzeňských Hradčan“ ve stanici Plzeň-Jižní Předměstí



Aee¹⁴⁵, Aee¹⁵²

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Vozy Aee¹⁴⁵ a Aee¹⁵² jsou řadami osobních vagonů 1. třídy, které vznikly modernizací starších vozů řad A a AB v ŽOS České Velenice. Jsou určeny pro dálkovou vnitrostátní dopravu, přičemž vagon Aee¹⁴⁵ může být použit i v mezistátním provozu.

Jejich zrod započal v půlce 90. let, kdy již ČD vlastnily několik rekonstruovaných vozů druhé třídy, ke kterým ovšem chyběly odpovídající vozy první třídy. Objednaly si tedy v podniku ŽOS České Velenice modernizaci dvanácti starších oddílových vozů 1. třídy. Při renovaci byl přestavěn jeden stávající vůz A¹⁴⁹, osm vozů A¹⁵¹ (čtyři z nich v té době byly přeznačeny na 2. třídu) a tři vozy AB³⁴⁹.

Původně se počítalo se zvýšením jejich nejvyšší povolené rychlosti na 160 km/h, ale nakonec dostaly razítko jen pro rychlost do 140 km/h. Dalších šest kusů vzniklo z vozů AB³⁵⁰ na přelomu tisíciletí.

Vagony prošly kompletní obnovou interiéru. Ve voze je devět oddílů po šesti polohovatelných sedačkách s celkovou kapacitou 54 míst k sezení. V letech 2000 až 2006 byla dosazena klimatizace do 12 vozů Aee¹⁵². Zároveň je technici upravili pro mezinárodní provoz dle úmluv RIC, a vznikla tak řada Aee¹⁴⁵. V roce 2016 byly do všech dvanácti vozů Aee¹⁴⁵ dosazeny repasované sedačky původem z vozů Apee¹⁴¹.

V aktuálním jízdním řádu jsou vagony nasazovány v dálkové dopravě na linkách R8 a R9. ○

Číselná řada	61 54 19-51 0xx-x (50 54 19-38 0xx-x – Aee ¹⁵²)
Počet vozů	12 (+ 6 Aee ¹⁵²)
Nejvyšší dovolená rychlost	140 km/h
Rok výroby (modernizace)	1975, 1984 (1996–2001)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Waggonbau Bautzen (ŽOS České Velenice)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	54
Oddílů	9
Hmotnost prázdný/obsazený	41 t/45 t (39 t/44 t Aee ¹⁵²)
Délka vozu přes nárazníky	24 500 mm



Vážení čtenáři,

letošní úspěšná série akcí, které pro veřejnost pořádají České dráhy, vyvrcholí na konci září v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka. Pro tuto lokalitu jsme se rozhodli hned z několika důvodů. Tím nejdůležitějším je oslava dvacátého výročí od jeho založení. Jistě, v průběhu úspěšné dvacetileté historie si muzeum odbylo bezpočet příjemných událostí, nicméně dvacáté narozeniny se slaví jen jednou v životě, a proto se oslavu snažíme naplánovat opravdu velkolepě tak, aby si příjemný zážitek dne prožitého ve společnosti vlaků Českých drah odnesli opravdu všichni návštěvníci. Plánujeme výstavu techniky, vyjíždky do okolí i velmi bohatý doprovodný program, doplněný dobrým jídlem a pitím.

Také pro nás jako pořadatele je to oproti ročníkům minulým příjemná změna. Po téměř desetileté tradici Dnů železnice organizujeme akci ve Středočeském kraji. Navíc většina programu se odehraje přímo v areálu, který je určený nadšencům a milovníkům české železniční historie. Druhá část je nachystána do těsné blízkosti muzea, blíže k nádraží. Zmenšují se tedy bezpečnostní rizika, mírně také náročnost organizace a návštěvník si bude moci vychutnat všechny exponáty opravdu plnými doušky.

Kvůli omezené kapacitě ČD Muzea však akce tentokrát má poněkud pozměněný formát. Nově se program protáhl na celý víkend namísto tradiční soboty. Až na minimální odchylky totožný scénář pro sobotu a neděli oddělí Noční vlaková show, přičemž se na točně u rotundy objeví opět plejáda železničních skvostů mapující historii naší železniční dopravy. Veřejnosti opět ukážeme čerstvě zrekonstruovanou parní lokomotivu Heligón, stodvacáté narozeniny tu oslaví i další pára – Kafemlejnek. Chybět samozřejmě nebude ani Stříbrný šíp a další jedinečné stroje. Celý víkend pak zakončí nedělní, premiérové Noční focení v decentním nasvícení. Doprovodné Regionální dny železnice se letos uskuteční v Karlových Varech, Praze a Hostivících, České Třebové, Trutnově, Ostravě, Olomouci a Rumburku.

Otázka železniční nostalgie je v posledních letech velkým tématem. Náklady na udržení vozidel v provozuschopném a do určité míry spolehlivém stavu jsou nemalé, navíc dočasně výrazným prořídnutím sítě dodavatelů oprav pro generální opravy parních lokomotiv. Také proto jsme pyšní, že budeme v rámci dvacátého výročí luženského muzea, respektive Dne železnice vystavovat převážně vozidla z majetku národního dopravce. Vždyť právě České dráhy jako jedny z posledních v Evropě drží historické dědictví v uspokojivém stavu a hlavně ve vlastním majetku.

Jako už tradičně akce přilákala i řadu obchodních partnerů, kteří budou na místě propagovat svou kolejovou techniku a prezentovat se budou různými aktivitami i přímo v areálu. Také jim patří velký dík za pomoc při pořádání úctyhodného svátku železnice.

Nezapomínejme, že bez odpovědného přístupu k technickému odkazu a práce našich předků by upadly nádherné kusy železniční nostalgie v zapomenutí. A to nechceme přece nikdo.

Těším se s vámi na viděnou o víkendy 21. a 22. září v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka.



Jan Caki

vedoucí oddělení propagace ČD



18x

ČD se chystají nakoupit stovky nových vozů

České dráhy vypíší nové zadávací řízení na rámcovou smlouvu až na 180 osobních vozů pro dálkovou dopravu s rychlostí až 230 km/h. Posléze je nasadí na linku do Berlína a Hamburku, kde využijí svou maximální rychlost. Kvůli novému zadávacímu řízení však dopravce zrušil rok starou soutěž na 90 vozů s rychlostí 200 km/h, které se měly spojit až do desetivozových, tlakotěsných souprav. České dráhy nyní předpokládají, že od výrobců dostanou výhodnější cenovou nabídku. Vozy, které dnes jezdí na sever Německa, by měly zamířit na jiné spoje, například na linku Ex7. Nejstarší vozy, původem z bývalé NDR, jež jsou dnes využívány i v dálkové dopravě, chce dopravce postupně vyřadit. Aby se však záměr podařil, potřebují České dráhy nakoupit právě nové osobní vozy. I nový tendr má obsahovat podmínku, podle níž vagony budou muset být způsobilé pro provoz vedle ČR také na Slovensku, ve Slovinsku, Maďarsku, Německu, Rakousku a Polsku. (hol)



V Hlinsku funguje nový terminál

Na začátku července začal v Hlinsku v Čechách v Pardubickém kraji sloužit cestujícím zcela nový dopravní terminál, který je umístěn v těsné blízkosti železničního nádraží. Právě sem přijíždí celá řada osobních a spěšných vlaků Českých drah, které zajišťují provoz na přilehlé trati z Pardubic do Havlíčkova Brodu. Investicí za více než 46 milionů korun získalo město Hlinsko poprvé v historii plnohodnotné autobusové nádraží se čtyřmi odjezdovými stánky. Součástí této velké investice, kterou podpořila evropská dotace, je také parkoviště pro osm desítek automobilů, stání taxislužby, místa na rychlé zaparkování typu K+R nebo i rekonstrukce Nádražní ulice a napojení na železniční nádraží. Součástí nového terminálu je moderní informační systém, který uvádí odjezdy nejen samotných regionálních autobusů, ale současně i vlaků Českých drah. Zajímavou novinkou je nejen dvanáct uzamykatelných boxů na jízdní kola za symbolickou denní taxu, ale i retenční nádrž na zadržování dešťové vody, kterou město použije na zalévání zeleně. (mah)



Parní léto v Bezručicích ozdobil Kafemlejnek

Západočeská lokálka z Pňovan do Bezručic ve druhé polovině července opět přivítala parní trakci. Mezi Bezručicemi, Kokašicemi a Cebiví totiž jezdila historická souprava s parní lokomotivou 310.072 v rámci akce Bezručické parní léto. Milovníci železniční nostalgie se mohli svézt vozy řad D, BDIm, CI a Ci (na postrku T 435.0145). Připraven byl pestrý doprovodný program, jehož součástí byly koncerty, výstavy, divadelní představení, pivní slavnosti a mnohé další. Centrem dění však bylo bezručické nádraží, kde bylo možné, kromě jiného, navštívit železniční muzeum anebo se projet historickou drezínou. Atmosféru z počátku 20. století připomněla kapela Švejk Band Milana Benedikta Karpíška a taneční skupina Althea. Po trase projektované a dosud nerealizované železnice mezi stanicemi Bezručice a Teplá celý víkend pendloval historický autobus a v sobotu se navíc uskutečnil turistický pochod na podporu její dostavby. (hol)





Z Hodonína na Holíč jezdí místo aut a autobusů vlaky

Nebývalý zájem o náhradní vlakovou dopravu mezi jihomoravským Hodonínem a západoslovenským Holíčem nad Moravou překvapil vlakové posádky Zákaznického personálu Českých drah Brno, které doprovází novou linku S92. Počínaje 22. červencem dočasně ožila po patnácti letech šestikilometrová trať kvůli celkové rekonstrukci silničního mostu přes slovensko-českou hranici. Spojnice pocházející z přelomu 80. a 90. let 19. století byla v roce 1987 elektrizována a po rozdělení bývalého Československa její význam postupně klesal, až na ni byla osobní doprava zcela zastavena. Protože se až do 31. října nebude možné dostat automobilem či autobusem přímou cestou mezi oběma pohraničními městy, je v pracovních dnech zavedeno deset a o víkendech šest párů osobních vlaků, které suplují využívanou autobusovou linku 910 spojující Hodonín, Holíč a Veselí nad Moravou. Vozbu motorovými vozy řady 809 a 810 a doprovod vlaků zajišťuje český národní dopravce. Posádky účtují jízdné jak v eurech, tak v korunách a na lince S92 platí zároveň tarif Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. (mah)



Vranovický podchod zkrášlilo graffiti

Poněkud nevhledně vyhlížející čmáranice v nádražním podchodu ve Vranovicích na Brněnsku nahradila umělecká graffiti od neziskové organizace Barvou proti šedi. Sdružení těchto uměleckých sprejerů má již za sebou například výmalbu podchodu na nádraží v Zaječči nebo na některých tramvajových zastávkách v jihomoravské metropoli. Výmalba lidovými motivy, jako jsou kroje či vinné sklípky, které k dané oblasti neodmyslitelně patří, je doplněná třeba zvířátky či postavami, ale především velkým železničním motivem s parní lokomotivou a soupravou railjet. Právě railjet připomíná expresní vlaky, které nádražím projíždějí na trase Praha – Vídeň, respektive Bratislava, naopak pára evokuje historicky první vlakovou srážku v Evropě, která se právě ve Vranovicích stala před 180 lety. (mah)



Cestování v Praze usnadňují nové informační panely

Cestující na nejvýznamnější železniční stanici Praha hlavní nádraží mohou nyní nové získávat informace o odjezdech vlaků i ve všech podchodech sloužících k příchodu nebo odchodu od vlaků na nádraží. V každém ze tří podchodů nainstalovala dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika šest velkoplošných monitorů. Dokončenou zakázku již předala Správě železniční dopravní cesty. Monitory nacházející se v podchodech vedoucích k jednotlivým nástupištím usnadní život především cestujícím, kteří se nechtějí či z časových důvodů již nemohou zdržovat tím, že budou hledat podrobnosti o svém spoji na hlavních velkoplošných informačních tabulích v hale. Takto se mohou informovat o přesném času odjezdu přímo v podchodech i během přestupu. Nové LCD monitory o velikosti 42 palců přivítají například také cestující, kteří se budou při cestě k vlaku chtít ujistit, zda si správně zapamatovali nástupiště. Realizace zakázky se uskutečnila letos v červnu. (red)



Ministerstvo dopravy podpořilo projekty nostalgie

Ministerstvo dopravy vyhlásilo na začátku letošního roku výzvu k programu Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017–2020. Cílem je zachování kulturního technického dědictví v oblasti historických železničních vozidel. Letos resort zaznamenal mnohem vyšší zájem o veřejnou podporu v této oblasti než v minulých letech. Žadatelé předložili 22 projektových záměrů. Mezi historická vozidla se může zařadit vozidlo starší 50 let. Hodnotící komise složená ze zástupců ministerstev financí, kultury, dopravy a Drážního úřadu schválila 12 záměrů. Nejstaršími podpořenými vozidly byly nákladní vůz z roku 1862 žadatele ČD a parní úzkorozchodná lokomotiva z roku 1898 žadatele ROMPIO. Dvounápravový nákladní vůz řady G (BWB) je jedním z nejstarších vozů v ČR vyrobený ve vagonce Ringhoffer na Smíchově. Vůz je v evidenci Centra historických vozidel v Lužné u Rakovníka, kde bude zásadním exponátem z pohledu železniční nostalgie. Historická úzkorozchodná parní lokomotiva U 37.002 zajistí provoz parních vlaků na JHMD. (red)

Personálně zajišťujeme i některé mezinárodní výkony

Oblastní centrum provozu (OCP) Východ s ředitelstvím v Olomouci zabezpečuje personální obsazení vedení vlaků regionální a dálkové dopravy jak na Moravě, tak i ve Slezsku a na Vysočině. Odlišnosti jednotlivých regionů nejsou tak velké, jak by se na první pohled mohlo zdát. Rozdílem je jen střídavý napájecí systém elektrické trakce na jihu, a naopak stejnosměrný na severu tamního provozního obvodu. Nejen o tom jsme diskutovali s ředitelem OCP Východ Janem Podstawkou.

Martin Harák | Foto: autor

S jakými problémy se nyní nejvíce potýkáte v OCP Východ a kde a jak hledáte jejich řešení? V poslední době se hodně mluví o velkém početním podstavu strojvedoucích. Vychováváte si proto nějak cíleně nové spolupracovníky?

Pravdou je, že aktuálně nám konkrétně chybí zhruba třicet strojvedoucích. Nicméně oproti kolegům z jiných Oblastních center provozu se nám daří lépe naplňovat stavy strojvedoucích ve výcviku, kterých máme momentálně rovnou stovku. A toto číslo již vypadá optimisticky. Když ale vezmeme v úvahu počty strojvedoucích, jimž v příštích několika letech vznikne nárok na starobní důchod, je zřejmé, že se s tímto stavem nemůžeme spokojit. Musíme nadále vyvíjet maximální úsilí v oblasti náboru a výchovy nových kolegů.

Zabezpečujete vozbu prakticky na všech řadách lokomotiv jak závislé, tak nezávislé trakce. Máte nějakou speciální řadu, na kterou má oprávnění třeba jen několik vašich kolegů?

Naši strojvedoucí v závislosti na jednotlivých lokalitách jezdí na téměř všech řadách hnacích vozidel Českých drah, ale i zahraničních partnerských společností. V Břeclavi tak slouží na lokomotivách řady 1216 rakouských spolkových drah ÖBB, řazených v soupravách railjet, v Bohumíně pak na jednotkách Pendolino, v Brně na jednotkách InterPanter, v Olomouci na dvousystémových strojích řady 371 přezdívaných jako Bastardy a také na slovenských lokomotivách řady 361. Olomoučtí se navíc brzy objeví na původně německých jednotkách řady 646 pořízených pro regionální dopravu v Olomouckém kraji. V Havlíčkově Brodě a Jihlavě naši lidé obsluhují motorové vozy řady 841 RegioSpider a ve Valašském Meziříčí polské motorové jednotky řady 844 zvané RegioShark. Znalost obsluhy některých hnacích vozidel, třeba na railjetech, má pouze omezený počet strojvedoucích v příslušné lokalitě. Zvláštností je pak skupina strojvedoucích v Bohumíně, která má znalost obsluhy lokomotiv společnosti PKP Intercity řad EU07, EP09 a Taurusů řady EU44, přezdívaných našimi severními sousedy jako Husarz.

Pokud jde o vozbu do Polska, jako expert na polské realie určitě dobře víte, jak náročná je práce vašich spolupracovníků při extrémně namáhavé vozbě k našim severním sousedům. Spolupracujete i při školení a výchově kolegů z partnerské organizace PKP Intercity? Pokud ano, jak?

Na Regionálním provozním pracovišti Bohumín v současné době máme skupinu strojvedoucích, kteří jsou držiteli oprávnění k řízení hnacích vozidel na území Polské republiky a držiteli Doplnkového osvědčení společnosti PKP Intercity. Tito strojvedoucí jsou nasazováni na dálkové vlaky jedoucí přes česko-polskou státní hranici z Bohumína do Katovic a od dubna letošního roku také do Krakova. Kromě jednoho páru vlaků do Krakova, kde se pravidelně objevují české, polonizované lokomotivy řady 163, jsou na ostatní vlaky nasazovány lokomotivy PKP Intercity řad EU07, EP09 a EU44. Vybraní strojvedoucí museli před nasazením na tyto výkony v první řadě prokázat znalost polštiny. V polském jazyce se u našich severních sousedů odehrává radiová komunikace s jednotlivými pracovišti řízení provozu, od dispečerů a výpravčích až po signalisty v projížděných železničních stanicích. Dále naši zaměstnanci museli absolvovat školení z polských dopravních, návěstních a dalších souvisejících předpisů zakončené příslušnou zkouškou. Současně absolvovali školení z obsluhy jednotlivých elektrických lokomotiv včetně jejich autorizace polským zkušebním komisařem. Před nasazením na samostatný výkon ještě museli udělat předepsané seznání příslušných polských traťových úseků. Strojvedoucí s oprávněním pro Polsko jsou v souladu s platnými polskými předpisy povinni se účastnit pravidelného školení, které provádí v polštině dvakrát ročně polský školitel, a v třiletém cyklu absolvovat rovněž v polštině periodické přezkoušení. Recipročně byl v minulosti vyško-

Naši strojvedoucí v závislosti na jednotlivých lokalitách jezdí na téměř všech řadách hnacích vozidel Českých drah, ale i zahraničních partnerských společností.



JAN PODSTAWKA

Po absolvování oboru elektrická trakce na Střední průmyslové škole železniční v Šumperku nastoupil studia na Vysoké škole dopravní v Žilině, obor provoz a údržba dráhových vozidel. Po jejím ukončení nastoupil k tehdejšímu Československým státním drahám do Lokomotivního depa Bohumín, kde začal pracovat ve funkci inženýra železniční dopravy pro provoz – zpracovatel oběhů hnacích vozidel a turnusů lokomotivních čet. Postupně prošel funkcemi vedoucího strojníka, vedoucího provozu, technického náměstka a provozního náměstka až po pozici přednosty provozní jednotky. Od 1. července 2018 působí jako ředitel Oblastního centra provozu Východ.

len odpovídající počet strojvedoucích PKP Intercity, kteří prokázali odpovídající znalost češtiny, z našich dopravních, návěštních a dalších souvisejících předpisů. Tito strojvedoucí pak u našeho Drážního úřadu vykonali zkoušku odborné způsobilosti a po složení dalších zkoušek získali oprávnění k řízení drážních vozidel na území České republiky a získali doplňkové osvědčení Českých drah. Po provedení seznání traťových úseků Petrovice u Karviné – Bohumín a Bohumín – Chačupky tak mohou obsluhovat vlaky na těchto traťových úsecích. Celou zmíněnou problematikou se v Bohumíně zabývá systémový specialista pro mezinárodní provoz OCP Východ Kamil Marcalík a s ohledem na široký rozsah zajišťovaných činností mu vypomáhá systémový specialista pro mezinárodní provoz OCP Střed Miloš Šimíček. Tito zaměstnanci pak ve spolupráci s oprávněnými zaměstnanci Generálního ředitelství Českých drah, respektive Dopravního vzdělávacího institutu, jezdí do Polska uskutečňovat pravidelné školení strojvedoucích a jejich periodické ověřování znalostí.

Jaké velké změny očekáváte v blízké budoucnosti?

Již nyní se musíme zabývat tím, že ve Zlínském kraji se Českým drahám nepodařilo obhájit celý rozsah dosud zajišťované regionální dopravy a od jízdního řádu tam bude kromě naší firmy zabezpečovat dopravu i soukromý konkurenční dopravce Arriva vlaky. A v dálkové dopravě bude od začátku platnosti příštího jízdního řádu zajišťovat provoz na rychlíkové lince R8 z Brna do Bohumína společnost RegioJet. To pro nás bude znamenat v regionální dopravě určitý početní nadbytek strojvedoucích v lokalitách Vsetín a Veselí nad Moravou, v dálkové dopravě pak na pracovištích Brno a Bohumín. S ohledem na přetrvávající podstav strojvedoucích jsme tyto kolegy schopni okamžitě v plném počtu zaměstnat díky přerozdělení v obsazení vozebních ramen v jednotlivých lokalitách. Tím se současně projeví výhoda loňského rozdělení bývalých dep kolejových vozidel a vytvoření jednoho velkého celku, kdy se vzniklá „nadbytečnost“ může řešit jednotně v rámci jedné organizační jednotky. Někteří našim kolegům se zřejmě trochu změny pracovní podmínky vzhledem k nutnosti dojíždění do jiného místa nástupu, než byli dosud zvyklí, nicméně s jistotou mohu potvrdit, že uděláme vše pro to, aby všichni tito zaměstnanci byli ve svých požadavcích uspokojeni, a aby dopady na jejich pracovní podmínky byly minimální. ○



ČD Muzeum v Lužné oslaví dvacet let

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka letos oslaví dvacáté narozeniny. Slavnost k tomuto jubileu se zároveň stane Dnem železnice, chybět nebudou tradiční světy změny, zábavy a historie. Návštěvníci se mohou těšit na bohatý program i oblíbenou noční show. Do Lužné pojede řada speciálních historických vlaků nejen z Prahy. Akce se uskuteční o víkendu 21. a 22. září.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

**DEN 2019
ŽELEZNICE**

Konec září už tradičně patří u Českých drah velké akci a ani letos tomu nebude jinak. ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka totiž slaví dvacáté narozeniny. Unikátní Den železnice, který se už řadu let koná ve stejném termínu, budou tentokrát hostit střední Čechy, konkrétně region Rakovnícka. České dráhy předpokládají návštěvu v řádech tisíců lidí nejen z České republiky, ale i dalších evropských zemí. Pro všechny zájemce v těchto dnech finalizují program.

Oslavy budou tentokrát rozvrženy do dvou dnů, aby si muzeum v kraji Křivoklátských lesů mohl užít maximální počet milovníků železnice. „V tuto chvíli ještě dokončujeme program, bude v obou dnech začínat v deset dopoledne a končit o páté hodině odpolední,“ uvedl Jan Cakl, vedoucí oddělení propagace a zároveň hlavní organizátor akce. „V sobotu večer od 20 hodin je naplánována noční show. Bude dvouhodinová,“ upřesnil Cakl. Noční focení bez scénického osvětlení a hudby se pro fotografy uskuteční také v neděli večer.

Vyjedou protokolární spoje

Jasno už má oddělení propagace o jízdách řad vlaků. Téměř hotový je i seznam techniky. „K dispozici máme jízdni řady dvou návozdových, protokolárních spojů z Prahy. Pojedou v sobotu i v neděli. V čele stanou parní lokomotivy. V případě, že bude vyhlášen zákaz jízdy parních lokomotiv kvůli suchu, nahradí je

motorové mašiny,“ upřesnil vedoucí oddělení. Retro soupravy vyjedou na výlety i do Loun, Berouna anebo Rakovníka. V pátek 20. září vyjede speciál z pražského hlavního nádraží (15:38), který bude vypraven pro zvláštní hosty. „Jde o příležitost pro fotografy, kteří si mohou v předvečer oslav zachytit na trase do Lužné historický vlak. Okolo deváté hodiny večerní pojede zpět do Prahy,“ upřesnil Cakl.

Prostor nádraží a ČD Muzea bude rozdělen do tří zón – světů zábavy, historie a změny. Část



světa zábavy a svět změny zůstanou v neplacené zóně, druhá část světa zábavy a celý svět historie budou nově zpoplatněny. „Jízdenka na kterýkoliv zvláštní vlak, který pojede v rámci Dne železnice, bude zároveň sloužit jako vstupenka do areálu. To znamená, že si lidé nemusí kupovat vstupenku za sto korun, pokud přijdou retro vlakem.“ Svět změny a část světa zábavy budou rozestavěny u nádraží. „Do areálu muzea jsme situovali svět historie a druhou půli světa zábavy a občerstvení. V provozu bude rovněž úzkokolejka. Ve stanici budou mít své prostory i partneři, odsud také budou vyjíždět všechny speciály. Svou techniku tu hodlá prezentovat například SŽDC anebo ČD Cargo,“ vyjmenoval Cakl.

Heligón s Kafemlejnem hvězdami

Svět změny budou reprezentovat modernizované vozy řad ARmpee a Bdmtee, k vidění bude i nová posunovací lokomotiva Effishunter anebo nákladní vůz Hbbillns od ČD Cargo. Ve světě historie budou největšími taháky parní lokomotivy 414.096 a 310.072. Heligón vstal díky umu luženských techniků z popela letos na jaře, Kafemlejnec je naopak v provozu účtyhodných 120 let. Na točné uvnitř muzea si mohou návštěvníci užít dvě komentované prohlídky každý den.

Ačkoliv je oslava kulatin luženského muzea naplánována na druhou polovinu září, je dobré se na ni připravit dopředu. Do místa dějiště bude z Rakovníka vypraveno sedm párů speciálních návozdových spojů. Běžné vlaky by měly být posíleny. V Rakovníku se u nádraží počítá s odstavným parkovištěm. Pokud se návštěvníci vypraví autem až do centra dění, organizátoři je odkloní na záchytné parkoviště v areálu muzea historických automobilů. Odsud budou do ČD Muzea v Lužné pendlovat autobusy. Valná většina obce se pro běžnou dopravu uzavře, některé ulice policie zjednosměrní. Lístky na noční show za 250 korun se v prodeji objeví měsíc před zahájením akce. ○

V Bohumíně modernizují stávající myčku

Čistší vlaky, více mycích programů a úsporu vody zajistí rekonstruovaná myčka Českých drah na pracovišti střediska údržby Bohumín Oblastního centra údržby Východ. Patří k nejfrekventovanějším centrům údržby regionálních i dálkových vlaků včetně jednotek Pendolino. České dráhy nyní využívají vedle myčky v Bohumíně i moderní zařízení na vysoké technické úrovni v Českých Budějovicích a Praze. Po modernizaci se myčka v Bohumíně zařadí mezi zařízení splňující nejvyšší technologické a ekologické standardy.

Martin Harák | Foto: autor

V rámci strategických investic se s ohledem na stav současné myčky bohumínské střediska údržby České dráhy rozhodly k její rekonstrukci a koncem června podepsaly smlouvu s dodavatelskou firmou. Bohumínská myčka je v provozu od roku 2004, tedy již patnáctým rokem. Ač jde stále o relativně moderní zařízení, současné trendy mytí vozidel jsou mnohem pokročilejší a úspornější. Jak zdůraznil ředitel Oblastního centra provozu Východ Jan Podstawka, který stál u zrodu a realizace výstavby, rekonstrukce je nezbytná kvůli permanentní přítomnosti vlhkého a agresivního prostředí včetně odpadu z čistících prostředků. „Bohumínské pracoviště je po Praze jedno z nejdůležitějších, co se týká péče o soupravy a jednotky, takže obnova myčky je nezbytná. Náklady na rekonstrukci dosáhnou téměř osmnácti milionů korun bez DPH s plánem ukončení do konce tohoto roku,“ doplnil ředitel Oblastního centra údržby Východ Zbyněk Rederer.

Novinkou dotykové displeje

Podle zvoleného programu a typu vlaku, který bude obsluha ovládat pomocí dotykových displejů, bude moci renovovaná myčka ošetřit za 24 hodin okolo stovky vozů. Nová technologie od španělského dodavatele by tak měla zajistit kvalitní údržbu a mytí vlaků po přibližně stejnou dobu jako ta stávající, což je asi patnáct let. Vedoucí Střediska údržby Bohumín Stanislav Vaštyl potvrdil, že v rámci vlastní rekonstrukce, která začne letos v říjnu, se nejprve musí demontovat současné technologické zařízení, což bude trvat asi dva až tři týdny.



Tak v současnosti vypadá mycí linka v Bohumíně. Její obsluha využívá výpočetní techniku již nyní.

Poté technici dodavatelské firmy zrekonstruují zařízení pro úpravu vody, rozvody elektrických zařízení a stlačeného vzduchu. Stranou nezůstane ani modernizace přívodu vody, plynu a uzemnění a řídicí systém. Nedílnou součástí bude i dodávka a montáž jednotek pro ohřev vzduchu v prostoru mycí linky a související stavební práce.

Splní ekologické limity

Během modernizace, která potrvá asi dva měsíce, bude bohumínská linka mimo provoz a tamní vozidla se budou ošetřovat v jiných myčkách. Podle vedení Oblastního centra údržby Východ jde o nezbytnou odstávku celého systému, neboť mimo výměny technologických komponentů se musí vyměnit i pojezdové

vé kolejnice, vytápění mycí linky a sušící systém. „To by za běžného provozu nebylo myslitelné. V naší tunelové myčce se dvěma mycími rámy ošetřujeme při stání soupravy až o sedmi vozech, výjimkou nejsou ani elektrické jednotky RegioPanter, CityElefant či Pendolino. V režimu rychlé mytí lze umýt neomezeně dlouhou soupravu taženou posunovací lokomotivou. Mytí vozidel navíc umíme zabezpečit až do pěti stupňů pod nulou, což je teplota, která je limitní pro vystavení soupravy z myčky okamžitě po umytí skříně,“ vysvětlil Stanislav Vaštyl. I současná myčka je ekologická, neboť z osmdesáti procent využívá recyklovanou vodu, ve výhledu se počítá i se svodem a zásobníkem dešťové vody, což by výrazně snížilo náklady na provoz. ○

ČD – Telematika nainstaluje chytré parkovací automaty v Českých Budějovicích

Dosavadní spolupráce mezi statutárním městem České Budějovice a ČD - Telematikou se dále rozvíjí. Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika na základě vyhrané zakázky nově nainstaluje chytré parkovací automaty do další oblasti Pražského předměstí krajského města, která zahrne zhruba 2600 parkovacích míst.

ČD - Telematika bude u nových parkomatů také zajišťovat servis. Dopravní značení pak zajistí domácí budějovická firma Kaska. Náklady na rozšíření parkovacího systému o další zónu dosáhnou celkem 23 milionů korun, z čehož 19,5 milionu představuje část zakázky zajišťovaná přímo ČD - Telematikou. Rámcová pětiletá smlouva počítá s postupným rozšiřováním parkovacích zón i instalací dalších parkovacích automatů.

Zóny stání od listopadu

Parkovací zóny v nové oblasti Pražského předměstí budou zavedeny od listopadu a do konce roku poběží zkušební provoz. Systém zón zvyšuje obyvatelstvu, kteří mohou za roční poplatek 400 nebo 500 korun podle konkrétní lokality parkovat tam, kde je volno. Naopak pro motoristy dojíždějící například do zaměstnání je určeno odstavné parkoviště v Jírovcově ulici, odkud do centra města jezdí elektrobuses. V budoucnosti počítají Českobudějovičtí i s dalšími obdobnými odstavnými parkovišti.

Centrální informační systém (CIS) pro dopravu v klidu v Českých Budějovicích, který ve městě funguje, dokáže skloubit potřeby rezidentů, abonentů i návštěvníků, ať už se jedná o dlouhodobé, nebo krátkodobé parkovací oprávnění. Jde o komplexní řešení správy parkování ve městě včetně napojení parkomatů na dohledové centrum nebo kontroly dodržování pravidel. CIS poskytuje zpětnou vazbu o obsazenosti, což umožňuje reagovat na potřeby města i řidičů. V soutěži Parkoviště roku 2018 získala tato instalace dodaná ČD - Telematikou druhé místo a na kongresu Evropské parkovací asociace byl CIS doporučen jako vhodné řešení pro organizaci a správu parkování ve městech.

Českým drahám opět přibyli cestující

Počty cestujících ve vlacích ČD už několik let rostou. V loňském roce České dráhy přepravily více než 179 milionů cestujících a letos za první půlrok jich evidují již 91,6 milionu, což představuje nárůst o 2,5 procenta. Díky tržbám z jízdenek se národní dopravce může pochlubit i ziskem 300 milionů korun.

Josef Holek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Meziroční nárůst 2,5 procenta vykázala statistika počtu cestujících, kteří v prvních šesti měsících letošního roku cestovali vlaky Českých drah. Spoje využilo 91,6 milionu cestujících, za celý rok 2018 jich bylo 179 milionů. Například na klíčových relacích z Prahy na Ostravsko, do Brna a Českých Budějovic jsou nárůsty až dvouciferné.

„Za prvních šest měsíců s námi cestovalo o 2,2 milionu zákazníků více než loni,“ upřesnil Radek Dvořák, místopředseda Českých drah. „Největší nárůsty jsou přitom tradičně v příměstské dopravě, ale také na klíčových dálkových relacích,“ dodal. Zhruba patnáctiprocentní růst ČD pozorují nejen mezi Prahou a Českými Budějovicemi, ale i mezi Prahou a Olomoucí anebo Ústím nad Labem. Největší zvýšení zájmu o cestování vlaky v řádu desítek procent pak ČD evidují například mezi Prahou a Tábořem. „Tržby z přepravy a důsledná kontrola nákladů nám pomohly překročit pololetní plán a dostat mateřské České dráhy do zisku přes 300 milionů korun,“ vypočetl Dvořák.



Velmi dobrý výsledek vykáže i celá Skupina ČD. Zveřejněn bude na začátku září.

Kvalitní servis i vozidlový park

Důvodů, proč má železniční doprava rok od roku více příznivců, je podle Dvořáka něko-

lik. Primárně se v posledních letech výrazně zlepšila kvalita vozidlového parku a také servis poskytovaný zákazníkům. „České dráhy investovaly do vlaků desítky miliard korun, zmodernizovaly odbavovací systémy a do stovek spojů zavedly bezplatné wi-fi připojení k internetu. Velké oblibě se například těší i mobilní aplikace Můj vlak, mimochodem nedávno oceněná prestižním oceněním Internet Effectiveness Awards 2019. Velmi dobře se etablovala i nově spuštěná aplikace Vlakem na výlet, která za pár týdnů provozu nasbírala téměř sto tisíc uživatelů,“ připomněl Dvořák.

Vlaky versus automobily

Podíl železniční dopravy na celkovém přepravním výkonu je v České republice zhruba 7,3 procenta a ČD systematicky pracují na jeho navyšování. „Náš investiční plán proto počítá s tím, že v příštích pěti letech nakoupíme vozidla za zhruba čtyřicet miliard korun. Desítky nových vozů, ale i ucelených jednotek se již vyrábějí. Jde například o padesát vozů pro dálkovou dopravu, pět netrakových jednotek pro Moravskoslezský kraj a 31 elektrických jednotek pro linku spěšných vlaků Plzeň – Cheb – Karlovy Vary, linku Klatovy – Plzeň – Beroun, pro Kraj Vysočina a Jihočeský kraj. Do budoucna pak může železniční dopravu ještě více zatraktivnit výstavba vysokorychlostních tratí a s tím související zkracování jízdních dob, což už dnes dělá železnici konkurenceschopnější vůči silniční dopravě.“ Například jízdní doba z Prahy do Plzně se blíží jedné hodině a z Prahy do Českých Budějovic se zkrátila na dvě hodiny. „Díky tomu se řada nových cestujících rekrutuje z dosavadních uživatelů aut. Pomůže nám i zkvalitnění a zkapacitnění infrastruktury, které bude mít pozitivní vliv na zvýšení spolehlivosti spojů,“ uzavřel Dvořák. ○

ZÁJEM O SLUŽBY ČD ROSTE

Největší tuzemský železniční dopravce loni za celý rok přepravil více než 179 milionů zákazníků. V letošním prvním pololetí služeb Českých drah využilo více než 91,6 milionu cestujících. To představuje meziroční růst o 2,5%.

Rekonstrukce stanice zkomplikovala jízdu vlaků u Jaroměře

Cestování vlakem v okolí Jaroměře zkomplikovala od konce července nepřetržitá výluka. SŽDC zde až do října, respektive prosince kvůli rekonstrukci stanice zcela zastavila provoz regionálních i dálkových spojů. Místo vlaků nyní jezdí autobusy náhradní dopravy.

Modernizace stanice Jaromeř se měla uskutečnit už loni, samotná stavba však nabrala velké zpoždění kvůli archeologickému průzkumu. Jaromeř projde kompletní přestavbou, díky níž se zvýší rychlost průjezdu vlaků i komfort cestujících včetně bezbariérového přístupu. „Příprava opatření včetně zajištění náhradní autobusové dopravy se odehrávala několik měsíců před zahájením výluky, a byla projednána s objednateli dálkové a regionální dopravy, jejichž požadavky bylo nutno při modelu výlukového opatření zohlednit,“ sdělil ředitel ROC ČD Hradec Králové Roman Moravčík.

Místo vlaků autobusy

České dráhy musely prostřednictvím Regionálního obchodního centra v Hradci Králové sjednat smlouvu s autobusovým dopravcem ČSAD Ústí nad Orlicí v řádu desítek milionů korun. Ten spolu s největšími poddavateli Arrivou Východní Če-

chy, CDS Náchod a společností Northbus nasazuje od 24. července na několik linek tři desítky vozidel, jejichž provoz za asi pět měsíců trvání výluky může stát až 110 milionů korun. „Firma ČSAD Ústí nad Orlicí nám poskytla řadu klimatizovaných vozů. Naši snahou bylo také získat z celkového objemu 50 procent nízkopodlažních autobusů, abychom už tak komplikované cestování našim zákazníkům alespoň trochu kompenzovali,“ upozornil Tomáš Fiala z královéhradeckého Regionálního obchodního centra. V provozu je řada různých linek náhradních autobusů a souhrnný výlukový jízdní řád je umístěn na stránkách ČD.



Manažerka ZAP ČD Pardubice Eva Medunová upřesnila, že vzhledem k rozdělení výluky na dvě etapy bylo třeba vypracovat různé výlukové turnusy. V době výluky si zaměstnanci jednotlivých Středisek vlakových čet zajišťují obsluhu vlaků pouze ze „svých“ stran, byť se standardně střídají po celých traťových úsecích. Zaměstnanci SVČ Liberec tak zajišťují doprovod vlaků pouze po Starou Paku, SVČ Trutnov jen po Českou Skalici. Zaměstnanci SVČ Pardubice a Hradec Králové operují ve zbývajícím úseku a zajišťují odbavení cestujících před odjezdem autobusů před královéhradeckým hlavním nádražím. „Právě zvládnutí situace na přestupech v Hradci Králové je pro nás při této výluce nejtěžší. Koordinaci autobusů sice zajišťují provozní pracovníci SŽDC, ale naši lidé se u každého spoje starají o informační servis pro cestující, kontrolují a prodávají jízdní doklady. Tento komplexní servis se nám v minulosti osvědčil a pro cestující je vše přehledné. Na výlucce se denně podílejí i dva vlakoví revizoři, z nichž jeden zajišťuje servisní a kontrolní činnost u autobusových spojů v Jaroměři a druhý doprovází nejvytíženější spoje náhradních autobusů,“ dodala Medunová. (mah)

TÉMA

Zubačkou vzhůru do oblak



Když se řekne zubačka neboli také ozubnicová dráha, většina lidí si nejspíše vybaví Švýcarsko a evropské velehory Alpy, někteří také tuzemskou železnici z Tanvaldu do Kořenova v Harrachově. Švýcaři se navíc mohou pochlubit vůbec první ozubnicovou horskou železnicí v Evropě. Jde o výletní zubačku na horu Rigi, která se majestátně vypíná nedaleko Luzernu mezi jezery Vierwaldstättersee a Zugersee. Pojďme se podívat po nejznámějších evropských drahách tohoto typu.

Petr Vokáč | Foto: autor a PR drah, archiv ČD

Při pohledu na vláček zdolávající strmé kopce asi mnohého napadne, jaká ozubnicová trať je vlastně nejstrmější. Najdeme ji v zemi helvétského kříže. V Alpnachstadu, který je součástí obce Alpnach na břehu jezera Alpnachersee ve Švýcarsku v kantonu Obwalden, na mě dýchlo pečlivě renovované a více než stoleté nádraží v rustikálním dřevěném provedení. Zpočátku jedeme rychlostí asi 12 km za hodinu. Fotografové si neopomenuli krátce po odjezdu uložit ve svém přístroji sloup s udáním stoupání 480 %. Všichni se hrneme k oknům. Byli jsme na nejatraktivnějším úseku trati. Před námi jen příkré skály.

Projeli jsme třemi tunely a už vidím hotel Kulm na hoře Pilatus. Konečná, jsme ve výšce 2 072 metrů nad mořem. Na Pilatusu je unikátní zařízení, které nelze nazvat jinak než otočná výhybka. Je to v podstatě otáčivé „jeviště“, které se neotáčí horizontálně, ale vertikálně. Při cestě zpět nastalo těžké rozhodování. Vrátit se zpět stejnou cestou, tedy zubačkou, nebo kombinovanou dopravou. Obojí je lákavé. Vítězí kombinace. Klasickou lanovkou do Fräkmüntegg, do výšky 1 415 metrů, pak gondolovou lanovkou do Kriensu. Zpět do Lucernu se lze vydat autobusem nebo vlakem nebo kombinací obou. Bylo nás mnoho, kteří jsme neodolali a asi v polovině cesty přestoupili z vlaku na autobus. Kdy se vám podaří, abyste za pár hodin jeli šesti různými dopravními prostředky?

Jungfrauoch – top Europe

Zvláštní zvolání zaznívá pokaždé, když vlak ze švýcarského Lauterbrunnenu přijede do Grindelwaldu. Nasedám a vlak se dává do pohybu. Míjíme hotel Bellevue a začínáme šplhat po 250% stoupání k lavinové galerii. Po průjezdu malého tunelu zastavujeme ve stanici Eigerkletcher v nadmořské výšce 2 320 metrů. Po 200 metrech vjíždíme do velkého tunelu dlouhého 7 122 metrů, z něhož vyjedeme až na konečné stanici. Než tam však dojedeme, vlak ještě dvakrát zastaví. První stanicí je Eigerwand ve výšce 2 864 metrů. Znovu zastavuje ve stanici Eismeer. Těsně před konečnou stanicí najíždíme na stoupání 250 %, a ke slovu přichází ozubnice.

Pan průvodčí oznámí „Jungfrauoch – top Europe“ a konečnou stanici. Japonec vedle mne si vybírá na zdi zřetelný nápis Jungfrauoch top Europe s číslem 11 333 stop, já nadpis klasicky evropský s 3 454 metry nad mořem. Stačí projít obyčejnými dveřmi a jste u modrých schodů. Ještě pár kroků a stojíte v Ledovém paláci. Otevřeno je za každého počasí a celoročně. V současnosti, kdy Ledový palác navštíví přes půl milionu turistů ročně, už je třeba přírodě pomoci. To se děje vhněním vzduchu ochlazeného na minus 10 stupňů Celsia. Ledové skulptury jsou pro návštěvníky vděčným objektem fotografování. Voda se získává ze sněhu. Z Jungfrauoch vede 10 kilometrů dlouhý potrubí, které je napojené na městskou kanalizaci. Cena kolem 130 euro se pro jízdu do míst



věčného ledu zdá být přímo útokem na peněženku. Satisfakcí je nejvýše položená železniční stanici v Evropě.

Na Rothorn – párov k horským velikánům

Slyším syčení páry, vidím oblaka dýmu a pravidelné oddychování mě utvrzuje v tom, že jdu správným směrem. Vzduch je prosycený vlhkostí. Dokonce vidím stékání kapek oleje po naleštěné oceli a neuvěřitelnou souhru pák a koleček. Rozhodující bylo přijít včas. První

jízda začíná v 7 hodin ráno. Zdálo se, že nemám šanci. V kase zdůrazňuji, že jsem stejná krevní skupina jako ti okolo párovky. Zabrало to.

Za námi vyráží souprava tažená diesellovou lokomotivou. Hned za stanicí následuje stoupání 225 promile a nezapomenutelný pohled na Brienské jezero. Než se naději, stavíme v servisní stanici. Každá souprava tažená parní lokomotivou stojí ve stanici Planalp, a to z jednoduchého důvodu. Musí nabrat vodu pro cestu pod vrchol a zpět do servisní stanice. Začínají fotografické žně, které by se mohly jmenovat doplňování parní lokomotivy vodou. Pro jednu jízdu lokomotiva spotřebuje dva tisíce litrů vody. S uhlím, tedy lépe s briketami, párovka vydrží až nahoru a zpět. Než se vláček znovu rozjede, patří k rituálu zapózování „parní hvězdy“ pro fotografy. Zakouří, zahouká a po několika minutách začíná druhé kolo pomyslné honičky s diesellovou soupravou. Za slabou hodinu jsme se výškově dostali o 1 678 metrů výše. Nezapomeňte



Ukázka ozubnicového pohonu na Achenseebahn →



Elektrická jednotka pod vrcholem Monte Generoso

na vrcholu najít trojboký žlutý jehlan, který určuje hranici tří švýcarských kantonů.

Gornergrat – nejstarší elektrická zubačka

Trať na třítisícovku jménem Gornergrat je přirozeným pokračováním jízdy Glacier-Expresu ze Svatého Mořice do Zermattu. V alpské literatuře je vrchol hory propagován jako místo, odkud je výhled na dalších 29 alpských čtyřtisícovek. Vysokohorské mondénní letoviště Zermatt pod Matterhornem v kantonu Valais je ideálním místem pro zimní i letní dovolenou. Ve městě nejezdí klasické automobily. Posledním místem, kam se autem dostanete, je městečko Täsch. Pak už jen vlakem. V Zermattu jezdí pouze elektromobily a kočáry s koňmi. Výjimky neexistují ani pro policisty a politiky. Místní nechávají svoje vozy na okraji městečka.

Dal jsem na radu zkušených a posadil se do posledního vagonu zubačky. Důvod jsem pochopil, až když jsem okopíroval



Parní vlak stoupající na Monte Generoso

činnost ostatních, totiž fotografoval soupravu jedoucí v protisměru. Nechájí se dokonce po dohodě otevřít okna a o prvotřídní fotografie je postaráno. Náplast za zimu je kompenzována dokonalou fotografií čtyřtisícovky Matterhornu. Po asi 40 minutách jízdy souprava zastaví ve 2 819 metrech, ve stanici Rotenboden. Za necelých pět minut vystupují na Gornergratu. Po pravdě řečeno asi 40 metrů pod horou. Na vrchol je to po jízdě příjemná procházka. Hemží se to zde fotografy a výletníky. Těch fotografů prý tam bývá o něco více než klasických turistů. Dojem na vás zanechá pohled na gornergratský ledovec. Z Gornergratu začínají směle turistické cesty. Chce to patřičně teplé oblečení, jistotu dávku horských zkušeností a pořádné horské boty.

Zubačka na Achensee – párou k vodě

Jezero Achensee ležící v Tyrolsku bylo v 19. století díky své krajinné kráse cílem mnoha turistů. Achenseebahn se v posledních letech v Rakousku stala turistickou atrakcí první třídy a je dodnes provozována výhradně vozidly z počátku zahájení provozu na trati. Rychlost do stoupání na ozubnicové trati je 10 km/h. Při adhezním provozu až dvojnásobná. Plnění parní lokomotivy vodou je zážitek. Tři kubické metry vody žene do stroje parní pumpa. Pro železniční fandy se doporučuje sedět při jízdě v posledním vagonu. Místo umožňuje zachytit dokonale zvuk, krásný je pohled na město Jenbach, do údolí řeky Inn a na směle vybudovanou silnici procházející nedalekým průsmykem. Jízdenky se kupují v areálu nádraží Rakouských spolkových drah.

Ihned po výjezdu z nádraží se najíždí na stoupání 160 % a po ozubnici se jede až do stanice Eben. Vlak sestává ze dvou osobních vozů, zpočátku tlačných lokomotivou. Ve stanici se stroj přesune z konce vlaku na jeho začátek a adhezně se jede až do stanice Maurach, do nadmořské výšky 956 metrů. Ozubnicová železnice slouží výhradně turistickému ruchu. Nákladní doprava hrála vždy jen okrajovou roli. Dnes už je zcela zrušená. Trať je provozována v prodloužených letních měsících od začátku května do konce října. Zimní měsíce jsou vyhrazeny údržbě trati a vozidlového parku.

Monte Generoso – vzpomínka na Belle Époque

Ozubnicová dráha Ferrovia Monte Generoso spojuje na Luganském jezeře ležící městečko Capolago v nadmořské výšce 274 metrů s vrcholem hory Monte Generoso v nadmořské výšce 1 704 metrů. Při výjezdu se zdolává stoupání 220 %. Celá trasa je dlouhá devět kilometrů. Během 40minutové jízdy jsem obdivoval skoro netknutou přírodu a na vrcholu hory se mi otevřel úchvatný pohled na Alpy. Jízda s panoramatickým výhledem z vagonů nabízí nezapomenutelný zážitek. Na tom se shodují všichni turisté bez rozdílu. Pro několik šťastných je dojem ještě umocněn jízdou vlakem taženým nejstarší parní ozubnicovou lokomotivou Švýcarska. S nostalgickou jízdou jako by se vrátila fascinující atmosféra Belle Époque. Až na vrchol se nejezdí, zubačka končí sto metrů pod ním. Vrcholu však dosáhnete lehce pěšky.

Po rozhlédnutí se turista může vydat na jednoduchou túru a prodloužovat ji na téměř 50 kilometrů, nebo na trasu na kole v délce 27 kilometrů. Zvolil jsem to nejjednodušší, co se



Také v Anglii najdete ozubnicovou dráhu, konkrétně ve Walesu. Veden na horu Snowdon. Měří 7,5 kilometru a překonává výškový rozdíl skoro tisíc metrů.

nabízelo. Stal jsem se výzkumníkem v amatérské jeskyni. Ti zcela odvážní si mohou zkusit let na rogalu. Pro ty, co se mají rádi, je k dispozici astronomické pozorování. Nedaleko je hvězdárna, která patří k těm nejmodernějším ve Švýcarsku. S filtry na dalekohledech se zájemci mohou dívat přímo do Slunce. Máte přání zúčastnit se nezapomenutelné jízdy? Stačí přijít včas a mít dobrý výhled.

Ozubníci na Snowdon – jediná zubačka v celé Anglii

První nápad postavit železniční spojení na horu Snowdon ve Walesu spatřil světlo světa ihned poté, kdy bylo město Llanberis v roce 1869 napojeno na britskou železniční síť. Pak přišlo něco, co je noční můrou všech stavitelů. Hned při inauguraci tratě, 4. dubna 1896, se stala nehoda. Lokomotiva vykolejila a jela z kopce po pražcích. Obsluha z ní vyskočila. Pasažéři, až na jednoho, zůstali na svých místech. Ještě před tím, než byly vagony zastaveny na trati automatickou brzdou, jeden z cestujících vyskočil a způsobil si poranění hlavy, kterému později podlehl. Z nevyjasněných důvodů do havarované soupravy stojící na trati narazil jiný vlak jedoucí do kopce.

Délka tratě je 7,5 kilometru a překonává výškový rozdíl skoro tisíc metrů, z nadmořské výšky 108 do výše 1 085 metrů. Trať je jednokolejná a má šest stanic. V dolní stanici je Správa dráhy a také opravný kolejových vozidel. Maximální stoupání tratě je 167 promile. Na trati jsou tři stanice, kde se vlaky mohou křížovat. Doba jízdy mezi stanicemi je kolem 15 minut a soupravy mohou jezdit ve 30minutových intervalech. V případě zvýšeného zájmu lze do úseku mezi stanicemi pustit vlaky i na dohled. Zvláštností tratě je, že ne všechny stanice jsou vždy obsluhované personálem. Pak se stává, že na některých nelze vystoupit nebo nastoupit a vlaky zastaví jen z dopravních důvodů.

Vzhůru na Wendelstein – místo pro vdavekchtivé

Na přelomu 19. a 20. století vznikla idea postavit železniční trať na horu Wendelstein. Brannenburčané se divili. Dokonce si mysleli, že to nemůže dobře skončit, že ne-li se parní lokomotiva dechberoucí rychlostí celých 15 kilometrů za hodinu. Zubačka se stala atrakcí. Moderní doba si však žádala komfortnější vozy. Předchozí generaci proto nahradily dvouposchodové motorové vozy.

Pak o sobě dali vědět přátelé nostalgické páry. Výsledek? Při zvlášť vybraných jízdách jsou nasazovány parní lokomotivy. Mnohdy jízdy pro velký zájem opakují. Pro tento účel zůstaly v provozním stavu dvě parní garnitury z doby inaugurace ozubnicové tratě. Přesvědčil jsem se, že projížďení oblouků tratě nabízí jedinečné železničářské fotografické safari.

Dostanete-li se na horu Wendelstein, doporučuje se nespěchat. Fantastický je pohled z vrcholu v nadmořské výšce 1 831 metrů po okolí. Od roku 1890 zdobí Wendelstein romantický kostelík, vlastně kaple. I když přijdete mimo mše, doporučuje se ve všech průvodcích kvůli výzdobě alespoň nahlédnout. A ti, kteří mají na obzoru vdavky nebo se chtějí oženit, si na Wendelsteinu mohou objednat svatbu snů.

Cremallera de Núria – vzhůru do třítisícových Pyrenejí

Vall de Núria – núrijské údolí se nachází blízko hranic s Francií a je významným a oblíbeným místem všech Katalánců. Pod horami vysokými kolem třech tisíc metrů je přehrada, která dodává vodu pro široké okolí. Nad ní se nachází ubytovna pro nenáročné, především pro mladé turisty. Vall de Núria je výchozím místem do opravdových hor v Pyrenejích. Ozubnicová dráha vyveze zvědavé turisty z nadmořské výšky 905 metrů, ze stanice Ribes do do Vall de Núria za 40 minut. Během

šesti kilometrů se vystoupá o 785 metrů. Bezplatné parkoviště je obvykle v době letní i zimní sezony nebo o víkendech zcela zaplněno. Pro jistotu to vyžaduje přijet včas nebo parkovat v Ribes.

Jízda se zubačkou je zážitek pro každého železničního fandu. Jezdí se v hodinových intervalech a projíždí šesti tunely. O dechberoucí jízdu se postarají skály. Nezapomeňte se po strmě se vypínajících útvarech poohlédnout. Zvlášť pozorný výletník si všimne na paralelní stezce pochodujících turistů. Vall de Núria nabízí mnohostranné lyžařské a turistické možnosti a je výchozím místem pro turistické trasy k dalším třítisícovkám v Pyrenejích.

Královna hor Rigi

Rigi si již ve středověku vysloužila pojmenování Královna hor neboli Regina Montium. Hlavně ji navštěvovali poutníci, zejména kapli v Rigi Klösterli na úbočí hory. Odtud pak pochází i dnešní název Rigi. Železnice měla za úkol spojit malá hotelová střediska v regionu a přivést do turisticky atraktivní oblasti další návštěvníky. První zdokumentovaná zmínka o obývání tohoto koutu Švýcarska pochází z roku 1353. Ovšem první rozkvět zaznamenal až v 18. století, kdy byla schválena výstavba prvního hostince v Rigi Kaltbad. Těsně pod vrcholem hory Rigi otevřel svůj první penzion Kulmhaus M. J. Bürgi v roce 1816 a už o tři roky později se mohl pyšnit více než tisícovkou ubytovaných hostů.

Pod vyhlídkový vrchol Rigi Kulm (1 797 m n. m.) v současnosti vedou dvě železniční ozubnicové tratě o normálním rozchodu, a to jedna z Viznau u jezera Vierwaldstättersee a druhá z městečka Arth-Goldau. Obě tratě provozuje společnost Rigi Bahnen a kromě moderních souprav na elektrický pohon disponuje i historickými parními lokomotivami, které využívá pro speciální parní jízdy. Pod její správou pak patří i gondolová lanovka spojující Weggis a lázně Rigi Kaltbad. Jízdu na vrchol Rigi lze doporučit všem příznivcům horských vláček a zubaček, které jistě zaujme technické zpracování a profil tratě s maximálním stoupáním až 250 promile. Na své si ale přijdou i ti, kteří se chtějí jen pokochat výhledy na okolní jezera, Luzern a při dobré viditelnosti až k Alpám v kantonu Bern. Na vrcholku Rigi Kulm je panoramatická restaurace a hotel, odkud je možné obdivovat krásu okolní krajiny. ○



Na stoupání 480‰...

V osmdesáti zdolává trasy půlmaratonu

Letošního pražského půlmaratonu Sportisimo Run Czech se zúčastnil i bývalý zaměstnanec ČD Jiří Engliš z Opavy. V 81 letech se stal bezkonkurenčně nejstarším účastníkem tohoto populárního běhu metropolí. Jednadvacet kilometrů dlouhou trasu uběhl bez problémů za necelé tři hodiny a nedaleko cíle stačil ještě řadu závodníků předběhnout.

Martin Harák | Foto: autor

Jiří Engliš se ke sportu dostal vlastně náhodou. V mládí totiž vůbec nesportoval, ani z tělocviku neměl jedničku. V roce 1965 mu však lékaři diagnostikovali astma. Příčinu neodhalili ani při alergologickém vyšetření. Následovalo několik pobytů v lázních v Luhačovicích a Tatranské Lomnici. V Luhačovicích mu tenkrát lékař poradil, aby si doma zvolil okruh, a ten by měl pravidelně absolvovat během a chůzí. Nejdříve to zkusil rychlou chůzí, pak indiánským během, a nakonec celý okruh uběhl. Když se už zdálo, že je po problémech, přišel náhlý kolaps. Akutní astmatický záchvat, který skončil hospitalizací. Po intenzivní léčbě infuzemi, změně medikace a krátké rekonvalescenci se nevzdal a znovu pomalu začal běhat a postupně zvyšoval počet kilometrů.

První závody na kole

Začátkem osmdesátých let přišly první závody v blízkém okolí, na které jezdil na kole. Účast na prvních triatlonech byla příjemným zpestřením, a byl to právě Bronzový muž – sportovní akce poštovních odborářů, která přivedla k tomuto sportu nejen pana Engliše, ale i jeho dva syny. Celkem absolvoval deset ročníků. Po letech vytrvalostního běhání přišel na řadu i první maraton v Ostravě, kde později potkal členy oddílu Lokomotiva Ostrava. Společně absolvovali téměř dvacítku maratonů například v Berlíně, Regensburgu nebo Košicích. Do dnešního dne tak Jiří Engliš absolvoval úctyhodných padesát pět maratonů. Jeho druhou sportovní vášní byla také cyklistika. Od počátku devadesátých let se jako člen Cykloveterán klubu Opava účastnil časovek nebo náročných výjezdů končících na vrcholech Pradědu, Pusteven či Lysé hoře. Když byly ve druhé polovině devadesátých let obnoveny akce mistrovství republiky železničářů v cyklistice, pak tam rozhodně nemohl chybět.

Sympatický sportovec Jiří Engliš si navíc letos v březnu dal ještě „do těla“ ve slavném a populárním Vasově běhu, což je extrémně namáhavý lyžařský sportovní výkon na devadesátikilometrové členité trati ve Švédsku. Každoročně se jej účastní tisíce běžkařů z celého světa. Dálkový závod se koná od roku 1922 ze Säleny do Mory jako vzpomínka na pouť, kterou roku 1520 podnikl tehdejší budoucí švédský král Gustav Vasa. Pan Eng-



liš ale přiznává, že po padesáti kilometrech závod musel kvůli nedodržení časového limitu ukončit. Nebyl sám, stejný osud potkal také řadu mladších i zkušenějších běžců.

Domovská stanice ve Slezsku

Svůj profesní život Jiří Engliš odstartoval dvouletým abiturientským kurzem českořebovské dopravní průmyslovky, ukončeným

JIŘÍ ENGLIŠ

Po studiu Střední průmyslové školy dopravní v České Třebové odešel v roce 1956 pracovat do rodného Slezska nejprve jako staniční dělník, pokladník či signalista, po autorizaci sloužil až do odchodu do důchodu jako výpravčí. Vystřídal řadu stanic na tratích z Ostravy do Opavy, respektive Krnova. Svoji kariéru ukončil v roce 1998 a od té doby se věnuje polozávodnímu běhu a lyžování.



maturitou z odborných předmětů. Jeho prvním působištěm na železnici se stala stanice Háj ve Slezsku, kde vykonal odborné zkoušky, a poté nastoupil základní vojenskou službu. Po praktické zkoušce – autorizaci na výpravčího začal sloužit v řadě stanic ve Slezsku, a nakonec od roku 1970 pracoval nepřetržitě až do odchodu do důchodu ve Skrochovicích u Opavy. „Konec poslední noční směny 11. září 1998 provázelo dlouhé houkání posledního vjíždějícího vlaku. Po výpravě vlaku jsem ještě před zraky cestujících odložil výpravku, červenou čepici a sako na nástupiště a s rukama v kapsách jsem za potlesku cestujících odešel do penze. Věděl jsem, že ten okamžik jednoho dne přijde, ale teprve až v ten poslední den si člověk uvědomí a zhodnotí celá ta léta ve službě ve dne v noci, v parném létě, sněhu a vánici, v pátek i svátek. Pro mě je důležité, že jsem obstál bez ztráty kytičky,“ říká Jiří Engliš. Na železnici pracují navíc oba jeho synové a snacha, všichni jako výpravčí. „Děni na dráze stále sleduji, i když je to už hodně jiná práce díky využívání elektronických systémů a dálkového řízení stanic. A protože auto již několik let nepoužívám, mým výhradním dopravním prostředkem nejen na závody je pochopitelně vždy vlak,“ říká na závěr Jiří Engliš. ○





Motorová lokomotiva T 669.0 ČSD

Koncem roku 2018 se na trhu objevila motorová lokomotiva T 669.0 ČSD od firmy MTB. Rakouské Roco program TT ukončilo, takže nehrozí, že by H0 zmenšilo, a u Pika to také nevypadá, že by k tomu v nejbližší době mělo dojít. Kdo tedy Čmeláka chtěl mít, musel se spokojit s vlastní výrobou z odlitku či leptu. MTB nyní vyplnilo další mezeru v sortimentu. Ohlasy jsou kladné i záporné, což je v případě tohoto výrobce již spíše tradice a vlastně se tomu ani nelze divit, neboť provedení modelů firmy, obecně vzato, je diskutabilní a vyloženě k tomu svádí. Modeláře tak dělí na dva tábory. Za zapůjčení Čmeláka pro účely recenze děkuji Martinovi Stejskalovi.

Michal Bednář | Foto: autor

Lokomotiva je uložena v molitanovém lůžku v kartonové krabici. Na dně nalezneme dokumentaci a v sáčku několik doplňků. Postrádám zde pomůcku pro demontáž skříně. Návod jasně uvádí, že skříně lze sundat pouze s její pomocí, ale přibalená není, takže jsem si pro tyto účely narychlo vyřezal z měkkého dřeva klínek podobný tomu originálnímu a díky němu jsem skříně naprosto bez problémů a bez poškození sejmul.

Při pohledu na budku strojvedoucího asi do očí nejvíce praští tvar oken. Postrádají správně zaoblené rohy a chybí i jakákoli imitace těsnění. Navíc jsou dosti utopená skla vůči bočnici budky. Hrana střechy nad okny je mírně prohnutá a chybí šikmý přechod v rohu mezi bočnicí a střechou. Nepřesný je též reflektor, kte-



- volba předlohy
- dobrá tažná síla



- povrchová úprava
- přemazané převody
- průsvit světel

rý by měl být vystouplejší. Subjektivně mi při pohledu na čela přijde vůči předloze jiné i zakřivení střechy na představicích. Zábradlí je více či méně vlnité ve vertikálním směru. Příčina tkví v nepřesnosti montáže. Některé sloupky jsou zasunuty nadoraz, jiné mají několik desetin milimetru rezervu, díky čemuž je zábradlí v těchto partiích výše. Pokus o dotlačení sloupků skončil neúspěšně. Stejně tak je o 0,6 mm vystouplý jeden z nárazníků. Ani ten není možné jednoduše úplně zatlačit, zřejmě je zalepený. Osazení nárazníků má celkově trochu rezervy. Buď jsou pootočené, nebo šikmo osazené. Na zapůjčeném kusu jsem však neměl v úmyslu dělat žádné zásahy. Na pluhu chybí jedna lišta kvůli průchodu spřáhla, což je akceptovatelné.

Trvalou slabinou modelů MTB je povrchová úprava. Zaslých jsem několik zmínek o tom, že povrchovka je v případě Čmeláka lepší než

na předchozích modelech. Avšak osobně se k tomuto názoru nepřikláním. Žádný posun k lepšímu, který by stál za zmínku, nevidím. Přejít barev mezi střechou a skříní je nepřesný, kostrbatý, opět se objevují jakési „pavučinky“, konkrétně šedé na červených bočnicích, a k tomu i nečistoty v laku. Je také patrný mírný rozdíl v barvě budky v porovnání se zbytkem skříně, ne však co se týče odstínu, spíše lesklosti – budka je zdatně matnější a vypadá lépe. Popisky postrádají přesnost a ostrost, jsou rozpité, křivé a mají „duchy“. Paradoxně se tento jev více vyskytuje u těch větších a viditelnějších nápisů, jako je například ČSD nebo řadová tabulka, přitom zde by se spíše dala očekávat přesnost. Ani soutisk barev na čelních řadových tabulkách se nepovedl, na jednom čele je bílý rámeček mimo a červená barva je částečně vně. I obroučky světel mají rezervy. Zasklení horního reflektoru je na obou čelech mírně vyštípnuté, nebo možná špatně vylisované. Každopádně kousek chybí. Mašla jsou kovová a dostatečně jemná.

Posuvka naměřila přes nárazníky 143,6 mm (nikoli výrobcem udaných 142 mm), přepočtem ze skutečných 17 240 mm vychází prakticky tatáž hodnota, přesně 143,66 mm. Průměr celokovových kol je 8,5 mm, tedy 1 020 mm po přepočtu, skutečný stroj má průměr kol 1 050 mm, v modelu by to mělo být 8,75 mm. Dvojkolí jsou zasazená v kuličkových ložiskách. To nemůže být na závadu, na druhou stranu si nemyslím, že by jejich použití nějak výrazně zlepšilo jízdní vlastnosti nebo životnost. Žádný z ostatních výrobců tento způsob nevyužívá, přesto si dovoluji tvrdit, že i když je jízda Čmeláka celkem dobrá, spousta jiných lokomotiv jezdí ještě lépe a ani u těch nejstarších a nejpoužívanějších modelů neregistroji žádné opotřebení v uložení os. Problém s jízdou modelů MTB bývá častěji v kardanech nebo ve špatném rozchodu, určité však ne v uložení dvojkolí. Ale budiž, rozhodně to neberme jako negativum, pokud to nějak výrazně nezvyšuje cenu modelu.

Osvětlení je tříbodové čelní teple bílé a dvoubodové koncové červené. Obstarávají jej na každém čele tři SMD ledky, spodní jsou dvoubarevné. Světlo však téměř všude prosvítá, a to značně, neboť ledky nejsou nijak odstíněny. Jsou osazeny na DPS proti otvorům ve světlech bez jakékoliv vložky, která by alespoň částečně eliminovala průsvit skrz stěny. Partie okolo světel bude nutno zevnitř zatříbit černou barvou. Na desce plošného spoje je zespodu umístěno rozhraní Next18S se zasunutou analogovou propojkou. Na obou čelech se nacházejí kinematiky s vlastním spřáhlem MTB. Jejich chod je spolehlivý a garantu-



je bezpečný průjezd všemi továrně vyráběnými poloměry oblouků s různými typy a délkami vozů.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor s kónickým setrvačnickem o rozměrech přibližně 13 x 8 mm. Zvuk motoru dosahuje rozumné úrovně, nijak neruší. Je slyšitelné valení kol po kolejnicích. Model je na můj vkus dosti přemazaný jakousi tmavou vazelínou, přesto je z převedů slyšet slabé „chroupání“. Jízda je i tak celkem dobrá, nikoli však vynikající. Výkon se od motoru přenáší pomocí kardanů přes převodovky na všech šest náprav. Bandáže zde použity nebyly a ani není přibalené žádné náhradní bandážované dvojkolí. Tažná síla je ale podle mého soudu i tak naprosto dostatečná. Proud sbírají čtyři dvojkolí, a to vždy první a třetí na každém podvozku. Příprava na sběr ze středních dvojkolí na podvozku

je, stačí přihnout plíšky, v továrním stavu však střední dvojkolí nesbírají, byť jsem po sundání krytu podvozku měl na první pohled pocit, že by sbírat měla. Několikeré zkušební tuto domněnku vyvrátilo.

Průjezd obloukem o poloměru 267 mm je bezproblémový. Model má kovový rám a váží 202 g. Rozjezd nastává při napětí cca 2,4 V rychlostí 8 km/h s odběrem proudu 103 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 101,7 km/h, odběr proudu je 160 mA. Předloha jezdila maximální rychlostí 90 km/h, těch model dosahuje při napětí 10,8 V s proudem 150 mA. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je 30 mm. ○



HODNOCENÍ

Je škoda, že i další kůň ze stáje MTB trpí nemocemi, které už mohly být za dobu, kdy firma vyrábí nepochybně zajímavé lokomotivy našich drah, vyléčeny. Povrchovka je stále na můj vkus nedostatečná a tvarové nepřesnosti zbytečné. Zmínit lze například střechní prolisy, které jsou opět zřetelně jen kříží. Kdyby tam nebyly vůbec, bylo by to lepší a v některých případech zřejmě i reálné. Stejně tak je chronickým neduhem průsvit světel. Bez úpravy svépomocí se neobejdete. I přes zde uvedené skutečnosti vím, že model si své kupce našel a dělá radost nejednomu modeláři. Jsou-li majitelé spokojeni, budiž. Jsem si vědom toho, že ne každý má tak vysoké nároky, navíc pokud někdo není schopen si model postavit, ale přesto jej chce, je toto jediná volba. Nepředpokládám, že by Čmeláka továrně vyrobil někdo další. Jen si myslím, že za cenu 4 500 Kč by model neměl tyto stále se opakující nedostatky mít.



Za ukrytým pokladem středního Slovenska

Harmancko patří mezi slovenské turistické poklady. Ne, nebojte se, nenajdete zde hordy turistů s nezbytnými selfie tyčemi, ale překrásné přírodní úkazy anebo lidmi vytvořené technické skvosty. A pozor, budeme se toulat hlavně v podzemí. Přinášíme tip na zajímavý výlet, lehce dostupný vlakem.

Josef Holek | Foto: autor, Pavol Hradský

Na Slovensko se pokaždé těším. Láká čarokrásnou přírodou a z České republiky je bezvadně dostupné vlakem. Přidám-li řadu turistických zajímavostí, dostávám lahodný koktejl, který moc rád ochutnám. Tentokrát jsem se vypravil do okolí Harmanca, jedné z mála dotčených oblastí středního Slovenska.

Výlet začínám tradičně v Praze. Vysoce komfortním spojem Českých drah Ex 121 Valašský expres mířím do Žiliny a odtud rychlíkem R 343 Fatra do Banské Bystrice. Zpoždění žádné, časový plán vychází. Banskobystrický hypermoderní dopravní terminál využívám k přestupu na autobus do Dolného Harmanca, respektive Horného Harmanca, jaskyně. Když jsem vyjel z Čech, těšil jsem se na pohodovou procházku smíšeným lesem, těšil jsem se, jak budu v údolí fotit dunící Okuliarniky (Brejlovce) v čelech rychlíků mířících třeba ze Zvolena do Žiliny. Už na zastávce mě ale úsměv zatraceně rychle přechází. K Harmanecké jeskyni totiž vede strmý krpál. Ale což, ukazatel slibuje pouhé dva kilometry.

Výstup pro otrlé horaly

V první třetině kopce mi dochází dech. Ve smíšeném lese se drápu po cestičce a po pár stovkách metrů musím udělat pauzu. Amatérsky jsem přepálil začátek, metrický cent živé váhy také udělal své. Mizérie pokračuje. Upadnu. Propichuji si větví holeň při nešťastném pádu hledaje místo k vykonání malé potřeby. Kapesníkem neotírám jen pot, ale i hrčící krev. Harmanecká jeskyně mě prostě nechce přivítat. Červeno-bílé soupravy jsou z doliny bezvad-



Slovenský Okuliarnik vezoucí rychlík do Bystrice



← Jeden z dómů Harmanecké jeskyně

ně slyšet, projíždějí překrásnou klikatou dolinou, ale vidět nejsou. Škoda. Využil bych focení coby záminku k odpočinku. Když už docházím k úvodní aule, mohu ždímat triko. Doslova. A protože pohár smůly jsem nevypil do dna, kloužou na listí ještě jednou. Tentokrát jsem bolestivě narazil zadní část těla... Jsem od hlíny, držím se za bolavé pozadí. Ale bojuji.

Horko i zlost ale okamžitě ustupují. Chladnou. Jeskyně mě vítá zhruba 6 °C a gigantickým vstupním dómem nazývaným Izbica, který v do-

bách dávno minulých využívali dřevorubci při nepřízní počasí. Nález jeskynního komplexu ale má na svědomí Michal Bacúrik. V roce 1932 coby osmnáctiletý nadšenec 14 dní prokopával chodbičku, dnes známou jako Chodbu objevitelů, aby se mu po několika desítkách metrů otevřel Dóm objevitelů. Každý skutek ale musí být po zásluze potrestán, Bacúrik dostal pokutu za neoprávněné vniknutí na pozemek městských lesů. Další obrovské jeskynní prostory, Dóm pagod, Riečis-

Harmanecká dolina



né vodopády s narůžovělými záclonami v Gotickém dómu a Kamenná váza ve Velkém dómu, která je ve znaku Harmanecké jeskyně. V Malé síni se objevují útvary z bílého kašovitého sinitru. Dno řečiště a Nánosové chodby pokrývají hlinité a písčité nánosy ponorných vod. V rozsáhlých dómech a síních převládají mohutné pagodovité útvary s charakteristickými excentrickými stalaktity a měkkým sintrem. V některých částech jeskyně se nacházejí jezírka s vzácnými jeskynními perlami. Barva krápníkových útvarů je většinou bílá, žlutá či hnědá. „Řada lidí pak v jednotlivých stalaktitech a stalagmitech vidí různé postavy,“ informoval o zajímavosti průvodce. Já jsem si všiml hlavy ryby anebo zachmuřeného starce s hučkou.



Části staré elektrárny v Harmanecké dolině

Sestup k zastávce už není nikterak náročný, přesto si dávám velký pozor. Než odjedu z autobusové zastávky (vlaková je kousek, ale „nepremává, len sa tu vlaky křížia“), zaskočím o pár stovek metrů dál, proti proudu Harmaneckého potoka k malé vodní elektrárně Boboty. Zdejší budova pochází z konce 18. století a původně sloužila jako brusírna určená k výrobě lepenky, kde vodní sílu využívalo mlýnské kolo. V roce 1910 byla přebudována na elektrárnu, která byla zdrojem elektrické energie pro nedaleké papírny. Ve strojovně byly nainstalované dvě Francisoviho turbíny, které poháněly jeden generátor o výkonu max. 300 kW. Stavení přestalo fungovat v roce 1968 kvůli vybudování Pohronského skupinového vodovodu, jenž odebral část vody, a technologie se tak stala neúčinnou. Části technologie jsou dodnes vystavené na dvorku před elektrárnou.

Lidskou sílu nahradila voda

V místě ale zaujme i vodní žlab, lemující běžnou lesní cestu. Slovensko, známé těžbou dřeva i v nepřístupném horském terénu, svážením kmenů lesními úzkorozchodnými železnicemi, se může pochlubit i další technologií, tentokrát využívající vodu. U elektrárny totiž končí Rakytovo vodní žlab. Listnaté lesy v okolí Harmanecké doliny nabízí tvrdého dřeva skutečně dosyta. Naši předkové z něj vyráběli dřevěné uhlí, výborně se hodilo i pro běžnou truhlářskou výrobu. Například nedaleká Banská Bystrica mezi lety 1916

ŠOTOINFO

Z Česka je dobré vyrazit brzy ráno. Vyžijte expres Českých drah Ex 121 Valašský expres mířící do Žiliny (loko řady 380, vozy řad Bee, Bdpee, Bmz, Bbdgme, ARpeer). V Žilině přestupte na rychlík R 343 Fatra do Banské Bystrice (loko 757 a vozy ř. Bpeer, Beer, Bdee či Apeer). Z Bystrice jezdí autobus linky 601454 27 do zastávky Dolný Harmanec, Hor. Harmanec jaskyňa. Zpět využijte autobusovou linku 601454 40, z Banské Bystrice odjedte rychlíkem R 956 Fatra do Žiliny. Odtud už stačí vyrazit nočním exprem EN 444 Bohemia zpět do Prahy (loko ř. 162 a 151, dále Bmz, Bcmh, WLABmee a DDm).

a 1921 ročně prodala 10 tisíc kubíků palivového dříví a 9,5 tisíce dřeva užitkového. Kromě žlabu Rakytovo v okolí pracovala ještě koryta Prašnica (4,65 km) a Cenovo (1,84 km). Ten Rakytovo byl druhým nejdelším s 2,45 km.

V průběhu roku se dříví k vodnímu žlabu přiblížilo koňmi, ručně anebo suchými žlaby. Rozřezalo se na metrové kusy a ty se začaly na jaře za vysokého stavu vody plavit do údolí. Nemohu se zde ubránit vzpomínce na Mrázika: „Kde jsou ty naše kyje? Počkejte do jara...“ Avšak na plynulý pohyb dohlížely hlídky. V nižších polohách se vodní toky přehradily, čímž vznikala jezírka a dřevěná polena putovala na koňský povoz anebo se narovnané splavovalo potokem až do Banské Bystrice. Žlab Rakytovo je dnes jedinečnou kulturní památkou. Po ukončení těžby postupně zanikal, nicméně před 13 lety bylo dílo ze smrkového a jedlového dříví za finanční podpory města a Evropské unie znovu zprovozněno.



Opět funkční vodní žlab Rakytovo

Už za soumraku se vracím zpět do Bystrice a přes Žilinu, nočním expremem, do Prahy. Krásně unavený, nabitý zážitky. Těším se, až se sem vydám příště. Třeba do Španie Doliny anebo přímo do srdce regionu středního Slovenska, Banské Bystrice. ○

ko a Bludný dóm byly objevené v roce 1938 nikoli Bacúrikem, ale jeho kolegy Kovalčíkem a Ondrouškem. Další místa byla postupně odkrývána během následujícího půlstoletí. V roce 1944, v době druhé světové války, jeskyně sloužila jako úkryt místních obyvatel. Poprvé se mohla veřejnosti představit v roce 1950.

Jako v chladné pohádce

A co nabízí tento přírodní úkaz v Kremnických vrších, na severním svahu vrchu Kotolnica, ve výšce 828 m n. m.? Jedinečný výsledek korozivní a erozivní činnosti ponorných vod přitékajících od jihu v průběhu pliocénu. Nejzajímavější jsou bílé pagody, sintrová jezírka, nástěn-



První den muzejního provozu v roce 1995 veze Kafemlejnek nostalgický vlak z Plané u Mariánských Lázní do Tachova.

Posel ze století páry Kafemlejnek slaví 120 let

Dávno zaniklá firma Krauss z Lince postavila pro Rakouské státní dráhy pod továrním číslem 4093 malou parní lokomotivu pro lokálky. Původní označení 19761 se od roku 1905 změnilo na 97.161. Dne 24. června 1899 vykonala technicko-bezpečnostní zkoušku a provozovatel ji brzy nasadil na trať Dolní Lipka – Štíty, tehdy s německými názvy Grulich a Schildberg. Mašinka s poetickým názvem Kafemlejnek dnes slouží jako provozní exponát Depa historických vozidel Českých drah.

Miroslav Petr | Foto: autor, archiv ČD

Po skončení první světové války však tento stroj na našem území chyběl, a tak musel být „vyreklamován“ z ciziny. Když se vrátil, přeznačily ho Československé státní dráhy v roce 1925 jako 310.072. Stopy o jeho nejstarším provozu poté vedou do Kutné Hory, v roce 1932 figuroval v seznamu strojů pražské výtopny Vršovice-Nusle. V roce 1933, v době vrcholící hospodářské krize, už byla malá mašinka za svým zenitem. Zůstala odstavená v hlavních dílnách v Nymburce a čekala na zrušení nebo odprodej. Nějakou dobu měla dokonce blíž k likvidaci, protože zájemce z cukrovaru Slatiňany ji odmítl a raději si koupil starší stroj 310.006



z roku 1878. Ten ale měl novější náhradní kotel z roku 1912. Nakonec však tendrovku 310.072 za 41 200 Kč odkoupila v dubnu 1933 firma GEC, Továrna na požívatinu z Neratovic.

Málem skončil v kovošrotu

Po druhé světové válce mašinka brzy posunovala s vozy u nového provozovatele ve znárodněném podniku Spolana v Neratovicích. Když už to vypadalo, že ji nahradí tehdy protežovaná motorová trakce a poslední záležitosti udřené lokomotivy vyřídí kovošrot, ledy se nečekaně pohnuly. V roce 1963 Kafemlejnek odešel sloužit do závodu Spolany v západočeském Kaznějově. Brzy se muselo hledat, kdo ho opraví. Fungovalo plánované hospodářství, které

poptávky nestíhalo uspokojit. V dubnu 1965 se o lokomotivu postarala dílna pro opravy vozidel ČSD v České Lípě, kde za 106 130 Kčs provedli její generální opravu. Jezdila však jen dva roky – už v roce 1967 ji nahradila motorová lokomotiva, přičemž kotlové prohlídky platily zpravidla šest let... A tak na datum jejich propadnutí lokomotiva v Kaznějově dlouho „pocitivě“ čekala. Teprve 24. května 1971 přibyl do kotlové knihy zápis komisaře, který už provoz kotle – a tím i lokomotivy – nedoporučil. A tím bylo vše vyřízeno.

V době, kdy kotlový komisař dopisoval rušící ortel, odehrával se v lokomotivním depu Plzeň prvotní pokus, zda by šlo lokomotivu zachovat. Od jejich kolejí byla lokomotiva s nepřehlédnutelným baňatým komínem na vlečce Lachemy z dálky vidět. Autor těchto řádek sloužil v dubnu 1971 jako pomocník na lokomotivě T 679.1237. Jezdili jsme hlavně na žatecké trati. Kdykoli jsme projížděli Kaznějovem, zvolna jsem přesvědčoval svého strojvedoucího Františka Háka, tehdy vlivného člověka, aby zatlačil na vedení depa Plzeň, abychom si – podle vzoru z depa Olomouc – obstarali vlastní pomník s lokomotivou. Brzy nastal celý řetězec šťastných náhod. Náčelník depa Ladislav Zikmund záměr schválil a zjistilo se, že tehdejší ředitel Spolany v Kaznějově je otcem strojvedoucího Františka Zikuly jezdícího na Albatrosch řady 498.1 plzeňského depa. Během prázdnin se dohodlo, že plzeňské depo za chemičku odevzdá 23 tun šrotu a mašinka bude naše.

Opravili, co se dalo

Příležitosti se pak chopil strojvedoucí Luboš Bešta. Když exponát přijel do depa, zorganizoval partu tehdejších svazáků, a ta si opravu „třistadesítky“ vzala pod patronát. V říjnu 1972 lokomotivu jeřábem vyzvedli na podstavec před administrativní budovu depa. Po letech se našel další nadšenec, motorář Honza Pinc, který si vzal do hlavy, že stroj je třeba opravit mnohem důkladněji. Četař kotlářů Franta Mašek mezitím zjišťoval, zda by šlo opravit i kotel. Verdikt však byl záporný: oprava měděné pece v roce 1965 nebyla kvalitní. V květnu 1980 se stroj přesto z pomníku vrátil na koleje a začala důkladná konzervace. Když se 12. září 1981 loučila plzeňská direkce Jihozápadní dráha na akci ke Dni železničářů s provozem parní trakce, stála 310.072 už vně opravená na výstavě na hlavním nádraží v Plzni. Poprvé mimo Plzeň se jí podařilo vystavit 25. září 1983 v Mirošově a v létě 1989 ještě neprovozní mašinka zdobila výstaviště v Brně při velkolepých oslavách 150 let zahájení provozu železnice na našem území.

Na vyšší úroveň se péče o lokomotivu posunula po listopadu 1989. Nejdříve se v plzeňském depu rozjela aktivita vedoucí ke zprovoznění rychlíkového stroje 475.111. Někteří řídicí pracovníci drah tomuto projektu příliš nevěřili. Předpokládali, že vhodnější pro provoz nostalgických vlaků bude malá lokáلكová lokomotiva, což zpochybňovaly zahraniční zkušenosti



Při Bambiriádě (přehlídka činnosti sdružení dětí a mládeže) v roce 2002 dopravili stroj až na plzeňské náměstí Republiky.

s provozem nostalgických vlaků. V roce 1993 se naštěstí rozběhly opravy obou exponátů. Podmínkou bylo, že u 310.072 se vymění stávající vadné topeniště. To se podařilo ve firmě Mach z Turska, která nové ocelové topeniště dokázala vyrobit. Dokončovací práce na Kafemlejnkou probíhaly rychle a technicko-bezpečnostní zkouška opravené 310.072 se konala 18. dubna 1995 na trati z Plzně do Kozolup. Už jedenáct dnů poté stroj poprvé vozil zvláštní vlaky na trati z Plzně u Mariánských Lázní do Tachova.

Popsat podrobně další bohatý provoz stroje 310.072 by vydalo materiál na knihu. Za víc než čtvrtstoletí jezdil spoustu lokálek, dělal radost nejen těm, co na páře sloužili jako strojvedoucí a topiči v dobách velké slávy. Hlavně potěšil spoustu dětí, které mašinka vozila třeba

při Mikulášských jízdách. Také „filmovala“ a obdivovala ji veřejnost jak tuzemská, tak mezinárodní při velkých akcích v Depu historických vozidel Českých drah v Lužné u Rakovníka, kde je její dnešní domov. V Lužné se podařilo technický stav exponátu dále zlepšovat, například vyměnit obruče u dvojkolí, neboť ty původní už byly provozně opotřebené. Také se částečně opravil nestandardní vzhled lokomotivy díky snížení abnormálně vysokého písečníku. Příštím generacím ještě zbývá vyměnit atypický komín. Za dva roky to už bude půl století, kdy se nápad zachovat skromnou lokomotivu 310.072 spontánně zrodil. Při propagaci železnice a historie vůbec našel Kafemlejnek, tedy posel ze století páry, bohaté uplatnění i v moderním 21. století. ◉



Stroj 310.072 ještě jako neprovozní na výstavišti v Brně v létě 1989 (čb) a v plné síle o 30 let později →

Informace

František Tylšar

Informace jsou velice cenné zboží a také důležitý klíč ke každému úspěchu. Takhle nějak to nedávno psali ve článku jednoho známého ekonomického časopisu, na jehož barevné obálce z drahého křídového papíru se usmíval spokojený a jistě i neskutečně úspěšný manažer.

A teď si představte, že existuje místo, kde je dostanete úplně zadarmo a ještě vám je (také bezplatně) vytisknou nebo napíšou na lísteček... Co to slyším! Že to není možné? Že nevěříte? Že si vymýšlím?

Ne, nevymýšlím. U nás na nádraží máme okénko s nápisem INFORMAČNÍ KANCELÁŘ a za ním pracuje zaměstnanec se zvláštním názvem profese – informátor. Jeho úkolem je opravdu informace rozdávat nebo jak říkáme u nás na železnici – podávat. Na nástěnce ve vestibulu visí dokonce písemný dokument, který každého ujišťuje, že „veškeré informace budou podány v informační kanceláři“.

Informátor musí být člověk moudrý, vzdělaný a znalý. A je jedno, zda podává informace v naší malé stanici, nebo v supermoderním ČD centru na velkém nádraží. Nikdy totiž předem neví, na co se jej zákazník zeptá. Každý, kdo před něj předstoupí se svou žádostí, očekává, že obdržená informace bude ta jediná správná. Vkládá v informátora celou svou důvěru, a ten ji nikdy nesmí zklamat...

Většina otázek a rozhovorů v informačních kancelářích se točí okolo vlakového spojení do všech koutů naší vlasti, cen jízdného, přepravních podmínek a dalších odborných témat, na která obratem informátor sype z rukávu odpovědi s jistotou připomínající dobře

nastartovaný operační systém. Snad jen s tím rozdílem, že si nemůže dovolit mít žádná „windows“ neboli „okna“.

Občas se ale setká i s dotazy, které by zaskočily i toho nejpřípravenějšího, nebo s takovými, na které se snad správně odpovědět ani nedá. Ale zákazník své dotazy vždy myslí smrtelně vážně a čeká na odpověď! Například...

Na nádraží v Praze Holešovicích přistoupila k okénku babička v šátku a hlasem, kterým by mohla z fleku vyprávět pohádky v televizi, se zeptala: Dobrý den, ze kterého nástupiště mi pojede vlak do Roudnice nad Labem?“

Digishock



„Ze druhého, prosím,“ odpověděla mile mužská tvář za sklem a hned také dodala. „Ale pospěšte si. Vlak vám odjíždí už za tři minuty, ať ho stihnete!“

A co na to babička? Rozčílila se a spustila jako severská vichřice: „Tááák, to je hezké. Já se

přijdu zeptat a vy mě tu budete prohánět? Já mám přece času dost! Já přeci do té Roudnice pojedou až zítra!“

Nebo v ČD centru na hlavním pražském nádraží... Mladý muž v saku, kravatě a s kyticí růží přistoupil k informačnímu místu a hned se ptá: „Dobrý den, já jedu dnes vlakem poprvé. Můžete mi, prosím, poradit?“ „Ano, ráda. A co to bude?“ usmála se slečna ve slušivém stejnokroji. „No, víte, jedu rychlíkem do Pardubic. Tak bych moc rád věděl, kde z něho mám vystoupit.“

Informátorka málem vybuchla smíchem, ale přesto s profesionálně vážnou tváří odpověděla: „Nejlepší to bude Pardubicích.“

V Jihlavě zase pro změnu si přišel cestující stěžovat na průvodčího, který mu dal špatnou informaci, slovy: „Průvodčí mi ve Veselí nad Lužnicí říkal, že je to přímý vlak do Brna, ale lhal mi. Už po pár metrech vlak zatáčel a pak nejel přímo ani třetinu cesty! Dobře jsem to sledoval z okna. Ta trať byla samá zatáčka!“

A další, hned za ním stojící pasažér mával rukama jako o život a žádal vysvětlení, proč polední rychlík od Brna ještě nepřijel, přestože už je půl jedné.

„Má padesát minut zpoždění. Přes koleje spadnul strom, vlivem silného větru,“ zněla vcelku logická odpověď.

Pán se na vteřinku zamyslel a našťavaně dodal: „Tak proč ten strom objíždí tak dlouho?“

Ale úplný top mezi dotazy u všech možných informačních okének, center či služeb drží s největší pravděpodobností otázka, se kterou se obrátil mladší pán s velkým kufrem na zaměstnance v Olomouci. Přišel k pultu ČD centra a ptal se: „Nevíte, proč jsem se, já vůl, ženil?“

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Prodej Nákladového nádraží Žižkov by měl být hotov za rok a půl

Nákladové nádraží Žižkov zřejmě hlavní město koupí společně s Národním filmovým archívem a společností Žižkov Station Development, kterou vlastní České dráhy a firma Sekyra Group. Všechny strany nyní jednájí o rozdělení objektu, jeho budoucím využití a podmínkách spoluvlastnictví. Dohoda by mohla být hotova do konce tohoto roku a odkup by se mohl uskutečnit koncem příštího. Budovu nyní vlastní České dráhy, v areálu nádraží se plánuje bytová výstavba. „Náš zájem je jít do společné koupě,“ uvedl radní pro majetek Jan Chabr (TOP 09) s tím, že v takovém případě nebude muset Praha hradit celou nákladnou rekonstrukci. Minulé vedení města schválilo odkup funkcionalistické památky za 662 milionů korun, náklady na rekonstrukce se odhadují mezi 1,5 a 2,5 miliardy korun. V čelní budově by měl být Národní filmový archiv, v bývalém nádraží se plánuje také základní škola a komerční prostory. Ve hře je rovněž to, že by budovou projížděla tramvaj, město se však spíše kloní k tomu, že koleje povedou na sever od nádraží podél Malešické ulice. **ČTK 25. 7. 2019**

Kraje přinutily tuzemské dopravce k velkým investicím do vozidel

V prosinci na železnici odstartuje největší změna od doby, kdy na hlavní dálkové tratě pronikly vlaky soukromých dopravců. Na většině tratí se zhruba po deseti letech začne jezdit podle nových smluv. Ministerstvo dopravy a kraje, které si dopravu objednávají, do nich vůbec poprvé nechaly ve větší míře promluvit konkurenci. Donutily tím dopravce, aby investovaly miliardy do nových souprav. Cestující se díky tomu i na regionálních tratích dočkají tichých vlaků s klimatizací či wi-fi. Většinu zakázek v minulosti získávaly bez soutěže České dráhy. Od roku 2023 to podle nařízení EU nebude vůbec možné. Kraje již objevily kouzlo konkurenčního prostředí. Většina smluv s dopravci na příští rok je již podepsaná nebo se ladí detaily. Soukromé firmy Českým drahám, které dnes drží zhruba 90 procent trhu, ukrojily část byznysu. „V regionální dopravě ztratíme zhruba tři až čtyři procenta výkonů. V dálkové dopravě zhruba osm procent. V souhrnu to tak bude okolo pěti procent,“ říká ředitel odboru regionální dopravy Českých drah Jiří Jeřeta. **HN 24. 7. 2019**

Do vedení ČD chce přes třicet lidí, mezi nimi i šéf jejich dozorčí rady

Přes třicet lidí se přihlásilo do výběrového řízení na post člena představenstva Českých drah. Vyplývá to z informací, které získal deník Zpravdy.cz z několika zdrojů z Českých drah. Mezi kandidáty je i současný šéf dozorčí rady ČD Karel Pospíšil. Během srpna má výběrová komise zúžit počet kandidátů na zářijové zasedání dozorčí rady. Ve výběrové komisi už není čerstvý šéf dozorčí rady Karel Pospíšil. Ten na svůj post v komisi rezignoval, odejde i z dozorčí rady. Pospíšil kandidaturu potvrdil. „Práce v dozorčí radě mi nedovoluje se problematice drah věnovat tak do hloubky, jak bych si přál. Proto jsem se rozhodl, že se přihlásím do výběrového řízení,“ řekl. Mezi dalšími kandidáty je několik bývalých manažerů ČD, kteří byli kdysi odvoláni. Kandidaturu potvrdil Jiří Kolář, který je ředitelem Drážního úřadu a v minulosti vedl SŽDC a byl v představenstvu ČD. Podle LN stojí o posty v představenstvu i bývalý šéf pražského Dopravního podniku Martin Gillar, náměstek ministryně pro místní rozvoj Václav Nebeský či bankéř Boris Čuchran. **zpravdy.cz 30. 7. 2019**



BULHARSKO

Výhodné nabídky na září 2019.

Odletové dny neděle a čtvrtek z Prahy 7/11/12 dní a Brna 11/12 dní.

Více na www.cdtravel.cz, tel. 972 243 053, K. Štěchová.

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

**Rozjed'te to jako
zamlada s aplikací
Vlakem na výlet**

**SLEVA
75%**
na jízdenky pro seniory
65 let a více



Inspirujte se na www.cd.cz/vlakemnavylet
nebo si rovnou stáhněte aplikaci.



ČD České dráhy
Národní dopravec



O víkendech do 15. září 2019

Léto na Bechyňce aneb S nostalgii po Křižíkově dráze

I letos se můžete svést mezi Tábořem a Bechyní historickým vlakem vedeným lokomotivou řady E 422 přezdívanou Bobinka. Nostalgické jízdy se konají v rámci tradičního Léta na Bechyňce každou sobotu a neděli do 15. září na vybraných pravidelných spojích. V těchto historických vlacích, které odjíždějí z Tábořa díky vlaky poháněné elektřinou. Průkopnickou dráhu navíc zdobí jeden stavitelský klenot – elegantní most Bechyňská duha. Vlaky mezi Bechyní a Tábořem si neprojdou žádným tunelem a řeku Lužnici překonávají jen po dvou viaduktech, přesto stojí tato lokálka za projížďku. Od stanic a zastávek na trati můžete zrekonstruované remízy, kde najdete modelové kolejiště a motorovou posunovací lokomotivu ř. 211.1 zvanou Prasátko. Více na www.cd.cz/jiznicechy.

Nejbližší železniční stanice: Tábor/Bechyně ad.



24. srpna, 7. a 21. září, 5. a 19. října 2019

Do Libčic nad Vltavou na farmářské trhy

Přijďte na farmářské trhy, které se konají v kulíšách unikátní architektury. Kam? Do Libčic nad Vltavou! Na trhy se můžete vypravit o vybraných sobotách od srpna do října. Nakoupíte tu zeleninu z Travčic, produkty kralupského pekařství U Hrdinů, výtečnou kávu od libčického baristy Jendy Makovce, palačinky z Roztok, prémiové mandle ze Španělska, med z včelí farmy Cihlářovi, slovenské klobásy a sýry nebo pivní speciály z pivotěky Beer Knir. Trhy jsou otevřené od 9 do 13 hodin a od vlaku je to k nim jen pár kroků.

Nejbližší železniční stanice:
Libčice nad Vltavou



17. srpna 2019

Historickým vlakem na Cihelnu 2019

V sobotu 17. srpna opět pojedete z České Třebové přes Ústí nad Orlicí, Letohrad a Dolní a Prostřední Lipku až do Hanušovic a stejnou trasou i zpět historický vlak Králický Sněžník. Nostalgickou projížďku parním vlakem můžete tentokrát spojit s návštěvou vzpomínkové akce Cihelna 2019, zaměřenou na vojenskou historii a vojenskou techniku minulého století. Akce se koná v okolí města Králíky, přičemž hlavní program probíhá u Vojenského muzea Králíky v Prostřední Lipce. Od vlakové zastávky Prostřední Lipka vás k muzeu dovede červená turistická značka.

Nejbližší železniční stanice:
Česká Třebová/Prostřední Lipka/Hanušovice ad.



15. až 18. srpna 2019

Na letní Floru Olomouc se slevou Vlak+

Tradičně bohatá záplava pestrobarevných květů, ústřední expozice Česká krajina v pavilonu A, letní zahradnické trhy a pestrý doprovodný program, jehož součástí budou i přednášky o léčivých rostlinách a jedlých květech. To je ve zkratce letošní letní Flora Olomouc, která se koná od 15. do 18. srpna. Na výstavu se svezte vlakem ČD na zvýhodněnou zpáteční jízdenku Vlak+ Flora a zpět pojedete zdarma. Aby vám tato jízdenka se slevou 50% platila i pro zpáteční cestu, nechte si ji orazítkovat ve stánku Českých drah, který najdete ve foyer pavilonu A.

Nejbližší železniční stanice:
Olomouc-Smetanovy sady/Olomouc-Nová Ulice

Foto: archiv ČD, Výstaviště Flora Olomouc, Martin Švancar, Libčický občanský spolek LOS

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 10 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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