

Železničář

5. BŘEZNA 2020 | ROČNÍK 27 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



3

- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem organizace ROPID Petrem Tomčíkem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Každoroční průzkum spokojenosti ukázal, že zákazníci České dráhy vnímají coby spolehlivé, rychlé a bezpečné.
- 22–23 **Provoz a technika**
Přeprava jednotlivých vozových zásilek společností ČD Cargo
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Vilibald Prokop zvládá školit strojvedoucí a řešit nebezpečné přepravy, stejně jako tančit v rytmu rokenrolu.
- 26–27 **Zahraníčí**
Nové uniformy zaměstnanců DB a nový noční spoj z Vídně do Bruselu
- 33–37 **Cestopis**
Exotická cesta po jihu afrického kontinentu



Studuj provoz a ekonomiku železniční dopravy na vysoké škole!

Katedra železniční dopravy,
Žilinská univerzita v Žilině nabízí:

- denní a externí bakalářské a magisterské studium
- jediný odbor železniční doprava v ČR a SR
- 65letá tradice vzdělávání v dopravě a logistice
- unikátní dopravní laboratoř
- 100% uplatnění v praxi
- moderní kampus a internáty
- bezplatná přeprava v SR a systém stipendií

Podrobnější informace: kzd.uniza.sk
a facebook.com/KatedraZeleznicnejDopravy

TITULNÍ FOTO

Autor: Martin Harák

Premiérová jízda motorové jednotky 646 mezi Olomoucí a Drahanovicemi, o které se více dozvíte na straně 13.

Foto: Kalendář Českých drah 2020 – Lucie Vysloužilová



Černá magie vozmistr

Vozmistr. Profese, kterou nezasvěcení zvou koloťukem, aniž by tušili, jak nezastupitelná je, nemohla ve výčtu našich každodenních hrdinů chybět. Bez jeho posvěcení a podpisu dokumentace přece nevyjede vůbec žádný vlak! A proč kouzelník? Nepřijde vám něco magického na tom umět „domluvit“ brzdě, aby fungovala přesně tak, jak má? Rozumět všem těm rozvaděčům, protismyčkám, jímkám, vypínačům, přestavovačům, kohoutům a dalším komponentům, které všechny druhy brzd využívají? Pro nás to je kouzelnický kumšt a vozmistři zástupci černé ajznböňácké magie. Během realizace březnového snímku jsme museli trochu kouzlit i my, i když jen prostřednictvím počítače. Provázký, které drží hadice v „nadpřirozené“ poloze levitující pod rukama pana vozmistra Helmicha, vymazal Photoshop. To je však nic proti umění, které si dlouhá desetiletí předávají z generace na generaci vozmistři – opravdoví drážní kouzelníci.

SLOVO ÚVODEM



Václav Nebeský

Předseda představenstva
a generální ředitel ČD

Vážení čtenáři,

jestliže nevíme, kam chceme dojít, nemůžeme najít správnou cestu. Možná tak bych zjednodušeně vysvětlil, proč připravujeme komplexní strategii mateřských Českých drah a následně také celé Skupiny České dráhy. Když se ptám kolegů, co je cílem naší společnosti, často dostanu odpověď – přežít. To nás ale staví do defenzivní role někoho, kdo obhájí své stávající pozice, ale nemá ambice expandovat, být efektivnější, ziskovější, zkrátka úspěšný na otevřeném trhu. A to je špatně. Budoucnost teď máme ve svých rukách, nikdo nám nebude radit, jak to máme dělat. To je naše práce a naše odpovědnost.

Jsmo jedna z největších firem v zemi, máme obrovský lidský i technický potenciál a jedinečné know-how. Co nám ale chybí? Jasná představa o tom, kde bychom chtěli být za pět, deset let. Budeme mít méně zaměstnanců? Jaké bude průměrné stáří vozidel? Vyděláme víc? Koupíme nějakého cizího dopravce a pronikneme na trhy v zahraničí? A co například dceřiné společnosti? Potřebujeme všechny, i když nezapadají do našeho core businessu? To všechno jsou otázky, které jsme si měli už dávno položit. Je to důležité i z pohledu krátkodobého plánování. Například pro přípravu ročních podnikatelských plánů, do kterých by se měly logicky promítat naše dlouhodobé cíle.

Nabízí se samozřejmě otázka, zda jsme schopni předvídat, co se stane za několik let. Jaká bude legislativa, ceny vstupů a podobně. Samozřejmě že ne. Strategie také nebude žádné dogma. Je jasné, že i ten nejlepší záměr bude konfrontován s realitou. Mnoho faktorů nemůžeme ovlivnit a budeme na ně reagovat operativně. Musíme ale vědět, co u nás funguje, co ne, kde musíme přidat a jaký máme konečný cíl. A k němu směřovat, ať už bude v čele firmy stát kdokoliv. Strategie musí být nade vším, proto ji také budeme široce komunikovat nejen uvnitř Českých drah, ale také se státem jako naším vlastníkem.

Myslím, že nová firemní strategie by měla zajímat každého ve firmě. Na přípravě se podílí nejen management na různých úrovních řízení, ale chceme do procesu vtáhnout i širší spektrum našich lidí. Jedním z hlavních pilířů je například i oblast péče o zaměstnance, a to je téma pro každého z nich.

Proces probíhá tak, že se scházejí pracovní skupiny a při řízené diskusi mají popsat stávající stav a definovat potřeby v oblastech – obchod, provoz a údržba, finance, IT a technologie, lidské zdroje a správa majetku. Celkem jde v první fázi o zhruba 60 lidí. V dalším kroku už fungují průřezové týmy, protože smyslem není tvorba oddělených strategií jednotlivých oblastí, ale jedna vzájemně provázaná.

Hotová bude v průběhu měsíce května. Hned nato se začne s přípravou strategie Skupiny ČD. Nakonec sestavíme implementační plán, což je de facto výčet kroků, kterými budeme své plány naplňovat.



MIROSLAV HELMICH
vozmistr
OCP Střed

U ČSD jsem začínal roku 1978. Jsem rodák z Ruzyně a častou klukovskou kratochvílí byla návštěva místního nádraží. Časem mě fírové znali a občas i svezli na stroji. Chtěl jsem být samozřejmě strojvedoucím parních lokomotiv, ale protože jsem se vyučil pro ČSD a poté se stal zaměstnancem vozového depa Praha, musel jsem tam po vyučení tři roky zůstat. Během toho jsem „náhodně zavadil“ o funkci vozmistra. Od původního „dočasně“ je to už 38 let. A baví mě stejně jako na začátku, líbí se mi technická různorodost práce a pohyb na čerstvém vzduchu.

Josef Polášek zve na jízdu párou

Výlety historickými vlaky po malebných zákoutích Česka nabízí od 20. února divákům nový cyklus České televize v režii Petra Lokaje, která má název Putování s párou. Moderátor, známý herec Josef Polášek, setkává na svých cestách zajímavé osobnosti a ukazuje jim místa, která by byla škoda minout. Romantické kouzlo objevných cílů je umocněno starými lokomotivami, jako je Skaličák, Líza nebo Kafemlejnek. Zatímco lokomotiva Skaličák odveze výletníky například z Brna na Břeclavsko, s Lízou se pojedou kolem trati od Ústí nad Orlicí až po malebné předhůří Králického Sněžníku. Kafemlejnek zase zamíří kolem rybníků, remízků a hlubokých lesů až do renesanční Telče, Dačic a Slavonic. Diváci se mohou těšit na mnohé další cíle a místa v Čechách i na Moravě. Cyklus uzavře mikulášská jízda na Olomoucku. Putování s párou vzniklo v Centru dramaturgie Televizního studia Brno ČT.



Výzva na obnovu historických železničních vozidel

Ministerstvo dopravy vyhlásilo výzvu v rámci programu na obnovu historických železničních vozidel. Tato podpora přispívá k zachování technického a kulturního dědictví ČR a je vyhlášována každý rok. Program na podporu obnovy historických železničních vozidel v letech 2017–2020 byl schválen ministerstvem financí a má ho na starost Odbor drážní a vodní dopravy ministerstva dopravy. Cílem programu je obnovení provozu historických železničních vozidel nebo jejich vystavování. Schválený program umožňuje kumulaci finanční podpory s veřejnými prostředky i z jiných zdrojů, a to až do výše 80% uznatelných nákladů. Aktuální výzva navazuje na program předchozí, který fungoval již od roku 2011. Zájemci o finanční podporu mohou letos předkládat své investiční záměry až do 30. dubna 2020. Z dotací například České dráhy nedávno zrekonstruovaly tendr 412.365 patřící k parní lokomotivě 414.096 přezdívané Heligón. Lokomotivu opravovali v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka sedm let. Loni na podzim absolvovala technicko-bezpečnostní zkoušku a vydala se na první jízdu z Lužné do Kolečovic.



Vrútecké depo ZSSK opraveno

Lokomotivní depo Železniční společnosti Slovensko (ZSSK) ve Vrútkách v Žilinském kraji prošlo v nedávné době významnou rekonstrukcí, a navíc získalo nejmodernější středisko technicko-hygienické údržby (THÚ) na síti slovenských železnic. Servis pro vlaky ZSSK se tak přesouvá z nevyhovujících podmínek z nedaleké Žiliny, kde se navíc připravuje rozsáhlá rekonstrukce železničního uzlu. Tam mimo chodem zajíždí celá řada expresních vlaků Českých drah včetně Pendolina spojujících Prahu se Žilinou a Košicemi. Částečná rekonstrukce vrúteckého depa, které existuje nepřetržitě od roku 1871, přispěla i k vybudování nejmodernější mycí linky, rampy pro vyprázdňování toalet vozů a také čerpací stanici motorové nafty a AdBlue pro dieselové lokomotivy a jednotky. Rekonstrukcí prošlo také kolejiště v areálu s dvaceti výhybkami o celkové délce 2,2 kilometru. Podle aktuálních informací vedení ZSSK se ve Vrútkách připravují na servis nejnovějších elektrických regionálních jednotek, které pro ZSSK bude od letoška vyrábět plzeňská Škodovka.



Text: Josef Holek, Martin Harák, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Ministerstvo dopravy ČR, ZSSK



Na Vysočině se jezdí na jednu jízdenku

Kraj Vysočina odstartoval první etapu tarifní integrace. Nově mohou cestující jezdit vlaky i linkovými autobusy na jednu jízdenku, prozatím jen v papírové podobě. V nabídce je jízdní doklad pro jednotlivé cesty nebo jízdenka celodenní. Jízdenky si budou cestující dále kupovat u řidičů jak v autobusech, tak i v železničních pokladnách nebo u průvodčích ve vlacích ČD. V nich si ale cestující musí o krajský tarif požádat, neboť dopravce má svůj vlastní tarif. Proto je na každém, zda si zvolí jízdné ČD, nebo podle tarifu Veřejné dopravy Vysočiny (VDV). V případě předpokládaného přestupu na autobus, který je integrovaný, si zákazník ČD musí vybrat jízdenku v tarifu VDV, která je přestupní. V opačném případě, kdy si koupí „integrovanou“ jízdenku v autobuse, tak při přestupu na vlak si ji nemusí již nijak označovat, a prokáže se jí jen při kontrole průvodčím. Elektronické odbavování cestujících hodlá kraj zavést do konce roku 2021.



Vedení ČD ocenilo zásah posádky hořícího expresu

Vlastními silami uhasili požár vlaku, který musel nouzově zastavit uprostřed více než čtyřkilometrového Ejpvického tunelu, a odvedli cestující do bezpečí ze zakouřených vagonů. Za tento hrdinský čin strojvedoucí Zdeněk Šigut a vlakvedoucí Petr Jiroušek ze ZAP Praha obdrželi z rukou předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah Václava Nebeského dárek v podobě hodinek s logem ČD a finanční odměnu. Zároveň jim společně s ostatními členy představenstva ČD poděkoval za profesionální zákrok. Hořet začalo na podvozcích prvního a druhého vagonu za lokomotivu pravidelné spoje Ex 363, který 14. ledna večer mířil z Plzně na Prahu. Personál vlaku požár lokalizoval přenosnými hasicími přístroji a poté evakuoval všech 38 pasažérů mimo dosah ohně. Ten se jim podařilo uhasit ještě před příjezdem hasičů. Díky tomu se nikdo vážně nezranil a nízké byly i škody. Příčinou byla patrně technická závada.



Dluhonická spojka renovována

Zrychlení vlaků mezi Prahou, střední a severní Moravou je hlavním cílem rekonstrukce výhybny v přerovské místní části Dluhonice. Ta oficiálně začala v závěru ledna. U Dluhonic po modernizaci zmizí úrovněvé železniční přejezdy, jež nahradí silniční nadjezd a dvě lávky pro pěší. Zlepší se také napojení železniční spojky, která bude lépe odpovídat pravostrannému provozu. Ten byl na trase druhého koridoru mezi Břeclaví, Přerovem a Bohumínem zaveden teprve v roce 2012, čímž se komplikovaně křížily vlaky ze všech směrů. Ve výhledu je i mimoúrovňové křížení železničních tratí. Nová koncepce traťového uspořádání umožní, aby vlaky mohly současně vjíždět i odjíždět z přerovského uzlu do všech směrů, aniž by si navzájem překážely. Dálkové i regionální vlaky budou moci jezdit u nové výhybny rychleji – až 130 km/h.



Premiér cestoval do Benešova a Náchoda vlaky ČD

Vlak Českých drah využil při cestě z Prahy do Benešova předseda vlády Andrej Babiš. Spolu s ministrem dopravy a průmyslu a obchodu Karlem Havlíčkem, generálním ředitelem a předsedou představenstva ČD Václavem Nebeským hovořil zejména o kapacitě spojů ČD v příměstské dopravě. Jednání byl přítomen i náměstek hejtmanky Středočeského kraje Gabriel Kovács. Babiš po schůzce s vedením ministerstva dopravy a největšího železničního dopravce pokračoval v návštěvě Středočeského kraje. Spoj ČD využil premiér i při návštěvě Královéhradeckého kraje. Program totiž zahájil jízdou z Jaroměře do Náchoda. Přímou na peronu náchodského nádraží, společně s ministrem Havlíčkem a zástupci Správy železnic, debatoval o možnostech výstavby Vysokovské spojky, což je projekt počítající s narovnáním trati mezi Českou Skalicí a Náchodem.

RegioPantery pojedou i na Slovensku



Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) predstavila 6. února ve Vrútkách první novou jednopodlažní elektrickou jednotku řady 660, která je obdobou českého RegioPanteru. Plzeňská Škoda Transportation dodá v konsorciu se společností ŽOS Trnava slovenským drahám 25 vlaků, které jsou uzpůsobené jak pro stejnosměrnou, tak střídavou trakční soustavu. Kromě prvních dvou vlaků budou veškeré sériové dodávky vyráběny v úzké partnerské spolupráci s firmou ŽOS Trnava, která se bude podílet na montáži a zkouškách jednotek. Moderní nízkopodlažní a klimatizované vlaky budou pro ZSSK dodávány ve dvou provedeních. V prvním měří osmdesát metrů a kapacitu má 247 sedadel, druhé pak 106 metrů s kapacitou 343 sedadel. Každý vůz má klasické uspořádání dvou podvozků a jednotky mají tři hnací podvozky, díky čemuž je předpoklad dobrých jízdních vlastností na všech elektrizovaných tratích.



Na 39 přejezdech letos přibudou závory

Trend zvyšování bezpečnosti na železnici pokračuje i letos. Správa železnic v letošním roce doplní závory u 39 přejezdů. Stane se tak především s ohledem na nepříznivé statistiky mimořádných událostí způsobených řídicí vozidly na přejezdech. Podle statistik připadá v ČR 2,6 obětí na 1 000 přejezdů, zatímco v EU se jedná o 2,8 obětí na stejný počet úrovnňových křižení. Závory vyšetřování nehod ukazují, že největší podíl na jejich vzniku je způsoben nepozorností a porušováním pravidel silničního provozu ze strany řidičů motorových vozidel. Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda uvedl, že masivní investice do zabezpečení přejezdů v uplynulých letech mají své opodstatnění a začínají se již projevovat v praxi. Počet nehod na železničních přejezdech se totiž dlouhodobě daří snižovat. Správa doplní závory na osmnácti přejezdech na silnicích 1. třídy. Na komunikacích 2. třídy jich bude deset, na křižení železnice se silnicí 3. třídy instaluje jedenáct břeven. Kromě toho bude dalších třináct přejezdů situovaných na „trojkách“ nově doplněno o výstražnou světelnou signalizaci.



Na Slovensku poskytují supergaranci při zpoždění

Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) přišla s jízdním řádem 2020 s horkou novinkou v podobě takzvané supergarance, která zákazníkům zajistí při velkých zpožděních až sto procentní vrácení jízdného. Od 1. ledna každý, kdo si založí zákaznické konto na webové adrese www.zsk.sk, může počítat s tím, že v regionálních rychlících mezi Bratislavou a Žilinou a ve všech spojích InterCity, spojujících slovenské hlavní město, Žilinu a Košice, bude v případě velkých zpoždění náležitě odškodněn. Zdržení může mít podle vyjádření společnosti ZSSK jakoukoli příčinu s jedinou výjimkou, a tou je sražení osoby v kolejisti. Ve všech ostatních případech jde finanční zátěž na vrub ZSSK. Cena „návratek“ je přesně daná. Pokud bude zpoždění trvat 60 až 119 minut, dostanou cestující nazpět padesát procent jízdného, při zpoždění dvě hodiny a více pak již automaticky sto procent.



Ivan Trojan se stal novou tvářou Českých drah

Herec Ivan Trojan se stal novou tvářou marketingové kampaně Českých drah, která podpoří vnímání železniční dopravy jako moderního, komfortního, bezpečného a rychlého způsobu přepravy na služebních cestách. Jejím hlavním smyslem je vyzdvihnout služby, které ČD nabízí cestujícím využívajícím vlak při služebních cestách. Kampaň poběží v televizi po celý březen a zároveň bude doplněna spoty v rádiích, inzercí v tiskovinách a na velkých outdoorových plochách a rovněž komunikací v on-line médiích. S hereckou tvářou Ivana Trojana se budeme setkávat nejen v této, ale i v následujících kampaních. Nedávno zaznamenaly úspěch i reklamy ČD, kde hlavní roli ztvárnil další z populárních herců, Ondřej Vetchý. Právě jeho nyní Trojan vystřídal.





Praze by měly pomoci CityElefanty z Ostravska

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID) vnímá České dráhy (ČD) jako seriózního a stabilního partnera. Říká to v rozhovoru pro Železničáře Petr Tomčík, ředitel této příspěvkové organizace. Kromě jiného prozradil některé plánované novinky včetně vyjetí nové městské železniční linky. Co dalšího má ROPID v plánu?

Josef Holek | Foto: autor

Jak úspěšný byl loňský rok z pohledu železniční dopravy v Pražské integrované dopravě (PID)?

V první řadě je nutné říci, že rok 2019 byl přelomový, končily dlouholeté kontrakty na dopravní obslužnost, takže rok 2019 byl o smlouvách a vyjednáváních. To se týká i Českých drah. Vyjednávání o smlouvě trvalo zhruba rok a půl. Na základě předešlé desetileté spolupráce jsme věděli, co chceme změnit a upřesnit a v jakých oblastech nastavit nové požadavky. Smlouva obsahuje nové standardy, což znamená, že objednatel předložil

svůj pohled na výbavu vozů obsahující např. wi-fi připojení k internetu či elektrické zásuvky. Kromě toho nově požadujeme GPS sledování vlaků, poskytování reálných dat o provozu a jejich předávání dále třetím stranám. Požadavkem byla i implementace Technických a provozních standardů na železnici s důrazem na údržbu a další provozní záležitosti. Nakonec jsme vyladili obchodní vztah a kontrakt na konci roku podepsali.

Jak byste hodnotil spolupráci s ČD?

Jsou naším seriózním a stabilním partnerem, máme s nimi dlouholeté výběrné zkušenosti, ale přesto neříkám, že

není co zlepšovat. Řešíme rozvojové projekty, máme požadavky na stávající provoz, vyhodnocujeme spolupráci, v rámci kontrolní činnosti řešíme běžné provozní záležitosti, odstranění závad atp. Vítám perfektní komunikaci.

Jízdní řád sice platí tři měsíce, nicméně plánujete už nějaké novinky pro nový grafikon?

Možnosti a rozvojové projekty se v Praze a okolí hledají už jen obtížně. Vozidlový park ČD využíváme na maximum, novinky jsou proto vázány na nové investice. V rámci nové smlouvy se ČD zavázaly k investicím v hodnotě dvě miliardy ko-

run jak do modernizace stávajících vozidel včetně dvoupatrových jednotek řady 471 známých pod obchodním označením CityElefant (přečalounění sedadel, doplnění el. zásuvek, informačního systému a wi-fi a v části flotily i nové toalety, pozn. red.), tak do motorové řady 814. Nové jednotky pak reprezentuje nákup deseti motorových vozidel. S nimi je počítáno na linku z Prahy do Kladna do doby elektrizace.

V hlavě máme i další projekty: například snahu získat CityElefanty z Moravskoslezského kraje poté, co tam dostanou nové push-pull jednotky, resp. elektrické jednotky pro 240 cestujících (EMU 240). O tomto projektu už s kolegy z Moravskoslezského kraje jednáme. Dále chceme EMU 240 na linku S4, tedy z Prahy do Kralup nad Vltavou, a takto získané 471 můžeme poté použít na kompletní posily tam, kde nejedí zdvojené, a na podporu spěšného segmentu. Nahradit by měly i soupravy pro spěšné vlaky do Kutné Hory, byť to je spíše otázka na Středočeský kraj. Nezakrývám však, že nás nasazený typ vozidel v tomto ohledu netrápí. Při dodávkách nových vozidel je nutné si uvědomit, že po potvrzení objednatelům trvá výroba a dodání 2 až 3 roky.

Máte v plánu rozjezd nové, příměstské linky S?

Ano, ale bude to městská linka. Letos bychom chtěli vypsat soutěž na provozní koncept městských linek S49 (Roztoky u Prahy – Libeň – Hostivař) a novou městskou linku S61, která by spojovala Vršovice, Zahradní Město a Běchovice. Chystáme výběrové řízení na dopravce nových elektrických jednotek. V současné době jsou v PID dvě městské linky, zmíněná S49 a S34 z Prahy do Čakovic. Obě provozují soukromí dopravci. Zde opět platí, že je nutné kalkulovat s dobou na výrobu a dodání nových vozidel, proto lze uvažovat o zahájení provozu od GVD 2023/2024.

Jak se hodláte popasovat s nedostatečnou kapacitou v příměstské dopravě?

Ano, s tím se potýkáme denně. Započneme tím, že co není zdvojené, tak zdvojíme. Tomu by měly pomoci právě Elefanty ze severní Moravy. Dalším východiskem je nová velkokapacitní dvoupatrová jednotka, která lépe využije délku nástupiště o kapacitě přes 800 lidí. Tento záměr na nákup nových vozidel musí být prováděn v úzké součinnosti s naším sousedním objednatelům, Středočeským krajem. Kapacitě samozřejmě pomůže i provádění a plánovaná modernizace tratí, směrem na Benešov, do Čelákovic a Berouna, a výhledově i spojení do Berouna dlouhými tunely, které by regionální dopravě významně pomohly.

Zajišťování autobusové dopravy na letišti je s ohledem na vysoké počty cestujících a kapacitu terminálů u stanic metra a letišti velmi komplikované. Jediným vhodným řešením je proto přivedení kapacitní železniční dopravy k Letišti Václava Havla.

Kromě toho by měla vzniknout i nová spojení. Třeba z centra Prahy na Letiště Václava Havla s průtahem do Kladna. Který dopravní prostředek by měl, alespoň podle vás, spojit právě letiště s centrem?

Určitě kolejový. Zajišťování autobusové dopravy na letišti je s ohledem na vysoké počty cestujících a kapacitu autobusových terminálů u stanic metra a u letištních terminálů velmi komplikované a autobusy zde narážejí na své limity. Proto jediným vhodným řešením je přivedení kapacitní železniční dopravy k Letišti Václava Havla. Tento projekt je připravován již několik desetiletí a pevně věřím, že aktuálně ze strany Správy železnic stanovený termín 2028 bude konečný. Z pohledu organizátora nás tak s ohledem na stále se zvyšující počty letištních cestujících čeká náročných osm let, kdy se budeme snažit udržet veřejnou dopravu na letišti alespoň v částečně odpovídajících standardech, např. za pomoci náhrady autobusové dopravy za ekologicky vhodnější trolejbusovou, realizovanou kapacitnějšími vozidly než dnes.

Vzniknou například i nové zastávky na železnici?

Ano, například Zahradní Město a Eden, které vyrostou v rámci modernizace koridoru z Prahy do Českých Budějovic. Dále bude vybudována zastávka Rajská zahrada při optimalizaci trati Vysočany – Lysá. Další zastávky jsou plánovány v souvislosti se zmiňovaným zavedením nové městské železniční linky S61 na území městských částí Praha 14 a Praha 10.

Nově se řeší i přestupní vazby z autobusů na vlaky a zpět. Ve kterých lokalitách už tento systém funguje?

Samozřejmě jde o preferovaný systém, kdy se cestující přivezou autobusem a nastoupí do kapacitnějšího prostředku, který není ovlivňován jinými druhy dopravy. Z našeho pohledu jde o vítanou záležitost a ve spolupráci se Středočeským krajem plánujeme spojení i na základě tohoto trendu. Kde to realizovat lze, tak to uskutečňujeme. Dobrým příkladem je Český Brod, počítá se s tím i při integraci autobusové dopravy na Votickou. V Praze jde o okrajové části, například Radotín, Klánovice, Horní Měcholupy, Běchovice nebo Uhřetěves.

Zpět k vlakům. Posilovali jste noční příměstskou dopravu. Osvědčily se tyto spoje?

Jistě. Setkaly se s úspěchem. Stěžejní tratě jsou pokryté a předpoklady byly naplněny.

Jsou úspěšné i nové spěšné vlaky z Prahy do Kutné Hory a výletní vlaky do Českého ráje a Brd?

Stáli jsme o to, abychom podchytili přepravní proudy ze vzdálenějších lokací, a to se povedlo.



Co se úplně nepodařilo, to je vozba na těchto spojích z pohledu kultury cestování. Řešením je uvolnění vozidel 471, jak již bylo zmíněno. Co se týče výletních vlaků, pak jde o segment zážitkové dopravy, a musím říci, že se vlaky opět osvědčily a staly se standardní součástí závazkové dopravy. Zlepšila se dostupnost dalších zajímavých turistických lokalit pro Pražany.

Rozjedete letos opět ve spolupráci s ČD Cyklohráček?

Jasně, je to perfektní záležitost a projekt pro rodiny s dětmi nebo pro cyklistické nadšence. Loni už jsme představili nový dětský vůz s hernou. Nyní ČD dokončují opravu řídicího vozu z původní Esmeraldy. S tím souvisí i absolutní novinka, a to zpřístupnění nefunkčního stanoviště strojvedoucího, kde si děti budou moci zahrát na strojvedoucího. Jsme nesmírně rádi, že se můžeme tomuto projektu s národním dopravcem věnovat. Těch novinek je ale více a vše představíme koncem března před zahájením nové turistické sezony.

Na letošek plánujeme každoroční tradiční a oblíbené akce Den s Cyklohráčkem ve Slaném (18. 4.), Den dětí v Praze-Braníku (6. 6.), Pražský železniční den na Masarykově nádraží (12. 9.) a Železniční den ve Středočeském kraji (19. 9.). Klasikou již jsou Mikulášské jízdy a jízdy Čertohráčku na konci roku. Velkou akcí mimo železnici pak bude Autobusový den v Letňanech 16. 5. ○

Petr Tomčík

Po studiích a maturitě na pražském gymnáziu Přípotoční studoval Dopravní fakultu ČVUT. Po státnicích nastoupil do soukromé sféry jako projektant dopravních staveb a po pár letech začal dálkově studovat další vysokou školu. Tentokrát na Masarykově ústavu vyšších studií při ČVUT dokončil ekonomii a management. Dále působil jako dopravní inženýr anebo z pozice projektového manažera byl zodpovědný za investiční technickou a technologickou výstavbu. Od roku 2015 je ředitelem organizace ROPID. Petr Tomčík je ženatý, s manželkou zatím vychovává syna. Brzy v rodině přivítají i dceru. Kromě práce se plně věnuje rodině a miluje florbal.



Jižní Morava si zvyká na zelené pruhy

Od začátku ledna platí v Jihomoravském kraji nová pravidla na frekventovaných regionálních železničních linkách S2 a S3, které spojují Brno s Letovicemi, respektive Křenovicemi, a také s Břeclaví, Židlochovicemi, Tišnovem a Žďárem nad Sázavou. Cestující bez jízdenky mají nastupovat pouze do vozů označených zelenými pruhy nebo cedulkami, jinak se vystavují možné pokutě. Lidé si pomalu zvykají i na nový koncept brněnského hlavního nádraží, které je významným dopravním železničním uzlem na jižní Moravě.

Martin Harák | Foto: autor

Zelené pruhy na vybraných vlacích jsou výsledkem vzájemné smlouvy mezi národním dopravcem a Jihomoravským krajem. Důvodem je především snaha přijmout opatření k zabránění úniku tržeb. „Tomu mají napomoci zeleně označené vozy jak v soupravách, tak i elektrických jednotkách, kde se nejvíce zdržují naši vlakvedoucí a průvodčí. To je dáno i smluvním ujednáním s krajským koordinátorem integrované dopravy.

Po primárním odbavení zákazníků v zelených oddílech se náš personál následně věnuje dalším cestujícím v jiných částech vlaku,“ vysvětlil manažer brněnského Zákaznického personálu Českých drah Pavel Karšulín.

Společnost Kordis, která je koordinátorem integrovaného dopravního systému na jižní Moravě, oznámila, že cestujícím bez jízdenky v jiném voze hrozí pokuta osm set korun – pokud ovšem zaplatí na místě nebo do pěti pracovních dní. V opačném případě se částka může navý-

šit na patnáct set korun. Kromě průvodčích a vlakvedoucích Českých drah mohou cestující namátkově kontrolovat i revizoři firmy Kordis. Nastoupí-li cestující do vlaku ve stanici, kde je otevřená osobní pokladna, musí k jízdě zaplatit navíc manipulační poplatek ve výši padesáti korun.

Informační kampaň běží

Vzhledem k tomu, že jde o zcela revoluční systém odbavování, na který lidé nebyli zvyklí, upozorňují na tuto skutečnost na-

hraná hlášení ve vlacích ČD a informují o ní i sami zaměstnanci národního dopravce. Navíc bylo vyhlášeno toleranční období, kdy lidem bez jízdenky zaměstnanci jak Českých drah, tak Kordisu vysvětlovali nový systém odbavování a ti si pak mohli koupit jízdenku bez pokuty. „Nemůžeme však ovlivnit chování některých cestujících, kteří si záměrně sedají do odlehklých částí souprav, aby se vyhnuli placení. Od toho jsou tady jak naši, tak i krajší revizoři, kteří se po zjištění z ledna a února budou více soustředit právě na tuto klientelu,“ doplňuje Karšulín.

Vůz se zeleným pruhem se nachází zpravidla uprostřed soupravy či elektrické jednotky a projít se do něj dá odkudkoli z celého vlaku. Cestujícím tedy není striktně určeno, že musí nastupovat právě do zeleně označené části, ale pokud nemají jízdenky, tak do ní mají co nejdříve projít a vyhledat obsluhu vlaku. Výjimku pochopitelně mají imobilní osoby, nevidomí, matky s kočárky nebo cestující s jízdními koly – ti všichni mohou nastoupit do vlaku libovolně kdekoli a vyčkat tam příchodu obsluhy vlaku.

Brno s novým konceptem

Nejen vlaky se zelenými pruhy, ale i zmodernizované brněnské hlavní nádraží je pro mnohé cestující novinkou, s níž se teprve sžívají. Největších změn doznala odjezdová hala. Zmizely kamenné lavice a stánky včetně pizzerie a pekařství, které nahradily osobní pokladny Českých



Soutěž Železničáře

Každý měsíc vám na tomto místě přineseme pravidelnou soutěž o zajímavé ceny.

Otázka na měsíc březen zní:

Ve kterém roce vyjela poprvé na trať lokomotiva T 466.2001?

Své odpovědi nám zasílejte do **27. března** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář březen“. Výherce získá model lokomotivy T 466.2 v měřítku 1:120.

Správná odpověď z č. 2: Společnost JLV vznikla v roce 1959. Výhercem se stává: Ivana Kopřivová, Otrokovice



drah. Ostatně celé nádraží národnímu dopravci patří, v nájmu ho však nyní má developerská společnost BNSD. Zaniklo nejen ČD centrum, ale i původní rozsáhlá čekárna ČD Lounge, která byla začátkem února v menším provedení přemístěna do prostoru příjezdové haly u vstupu na první peron. „V novém prostoru ČD Lounge je osobní pokladna pro cestující zajišťující prodej celé nabídky jízdenek, a to jak tuzemských, tak mezinárodních, včetně doplňkového dárkového zboží. Zaměstnanec této pokladny má navíc osobní dohled nad čekárnou ČD Lounge, která je určena jak pro zákazníky s jízdenkami

první třídy, tak i pro matky s malými dětmi. Pro ně jsme také nechali vybudovat hrací koutek,“ připomíná Pavel Karšulín.

Do budoucna nájemce počítá s vybudováním laviček ve spojovací chodbě k bývalé restauraci Secese, které by měly doplnit desítku míst v malé čekárně druhé třídy poblíž odjezdové haly. V místě původního ČD Centra mají vzniknout komerční prostory. Dnes už nově mezi příjezdovou a odjezdovou halou funguje například italské bistro s rychlým občerstvením, v němž se lze najíst u několika stolků. Další obchody se zde objeví postupně. ○



ČDLounge

Railjety ČD a ÖBB vyjely s posilovými vozy

Už od začátku roku je na našich tratích k vidění poněkud neobvyklý obrázek. Netrakovní jednotky railjet ČD a ÖBB vyrazily posílené o dodatečné vozy druhé třídy s rychlostí 200 km/h. Za netradičním řazením stojí nárůst počtu cestujících.



Josef Holec | Foto: archiv ČD

Neustále se zvyšující počet cestujících ve vlacích Českých drah vedl k posílení ucelených, netrakovních jednotek railjet. Od konce loňského roku jsou na vybraných spojích řazeny i dva vozy klasické stavby řad Bmz a Bpmz od rakouských železnic (ÖBB) a dva nedávno modernizova-

né vozy řady Bmz v barvách ČD. Cílem dopravců je udržení kvality cestování.

„Tím, že vznikly spoje rj 256 a rj 257 Vindobona, bylo nutné vložit do systému další railjet od ÖBB. Museli jsme tedy přistoupit k jinému řešení oběhů, čímž se railjety od ÖBB dostaly na odpolední spoje z Prahy, a o pátcích a nedělích tak vznikl problém s kapacitou míst ve druhé třídě

spojů, na které jsou netrakovní jednotky nasazovány. Railjet rakouského dopravce má navíc více míst v první třídě než my, a tím pádem chybí kapacita ve dvojnásobku,“ vysvětlil Libor Bastián, vedoucí oddělení jízdního řádu ČD. Zmíněný pár Vindobona bude od května letošního roku zajíždět až do Berlína, čímž vznikne přímé spojení německé metropole s Prahou, Vídní a Grazem. „Railjety jsme připraveni posilovat tak dlouho, dokud bude poptávka po našich službách. Rok od roku počty cestujících, zejména ve špičkových časech, rostou. Vložení dalších vozů tedy nelze vyloučit,“ doplnil Bastián.

Posílení i personál

Posilové vozy ČD nebylo nutné stahovat z jiných vlaků. Nasazení se přizpůsobilo křivce obsazenosti a v rámci souboru vozů určených pro dálkovou dopravu byly rozplánovány na jednotlivé linky. České posilové vozy jezdí na spojích rj 371 v pátek a rj 373 v neděli, tyto posilové vozy jsou nasazené v úseku Praha – Břeclav. „Zpět z Břeclavi se vozy vrací na spoji IC 574. Přivěšení za railjet by způsobilo zpoždění,“ uvedl Lukáš Zástěra z odboru provozu osobní dopravy ČD. Rakouské posilové vozy jezdí na spojích rj 372 a 373 z Grazu do Prahy a zpět. Posilové vagony jsou z Prahy řazeny vždy na konci soupravy, za řídicím vozem řady Afmpz. Ve směru z Grazu jsou opět řazeny na konci, ale za lokomotivou řady 1216. Místa v rakouských posilových vozech je možné rezervovat. České vozy budou do rezervací systému zařazeny po ukončení zkušebního provozu.

Přizpůsobilo se i obsazení vlakovou četou. „Připojené osobní vozy má na starosti další člen vlakového doprovodu. Personální problémy nám to zatím nečiní,“ sdělila Jitka Kubíková, ředitelka OJ ZAP ČD. ○

Drážní úřad informuje

Počet dopravců stoupá

Během roku 2019 jsme vydali 11 nových licencí k provozování drážní dopravy. Z tohoto počtu získalo osvědčení již 6 dopravců, další dopravce má podanou žádost o vydání tohoto osvědčení. V ČR tak je registrováno nejvíc železničních dopravců v historii. Celkem může naši železniční infrastrukturu využívat celkem 111 železničních dopravců, z nichž 18 je zahraničních.

Úspěšná spolupráce

V letošním roce navážeme na úspěšnou spolupráci z minulých let se slovenským Dopravním úřadem. Počátkem března navštívíme kolegy na Slovensku, abychom si vyměnili informace a dohodli další spolupráci v oblastech licencí k provozování drážní dopravy, práv cestujících, státních dozorů a nastavili rámec společného memoranda ke spolupráci na IV. železničním balíčku, který vstoupí v platnost 16. června letošního roku.

Zakázané vstupy do kolejiště

Policie v Severomoravském kraji pokračuje v preventivní činnosti vstupu osob do kolejiště. Během ledna byly provedeny již čtyři kontrolní akce. Jedna byla uskutečněna v Havířově. Během ní nám bylo postoupeno do správních řízení přes 30 přestupků.





Na Hané vyjely první Stadlery

Ve znamení zahájení provozu prvních motorových jednotek, které České dráhy odkoupily od Německé dráhy DB AG, se nesl pondělek 17. února. Oba vlaky řady 646, které vyrobila německá divize švýcarské společnosti Stadler, svezly první cestující mezi olomouckým hlavním nádražím, Senicí na Hané a Drahanovicemi. Vozidla jezdí v rámci objednávky Olomouckého kraje. Právě krajskému hejtmanovi Ladislavu Okleštkovi obě jednotky oficiálně předal do užívání o týden dříve generální ředitel ČD Václav Nebeský.

Martin Harák | Foto: archiv ČD

Všech dvanáct zakoupených třídílných, šestnápravových vlaků řady 646 bude postupně nasazeno na regionálních spojkách na území Olomouckého kraje. První dvě jednotky jsou pilotně provozovány na Hané, konkrétně na trati 309 z Olomouce do Drahanovic. Během letošního roku se s nimi cestující svezou také v severních částech kraje, konkrétně z Olomouce do Moravského Berouna a na Jesenícku se objeví na osobních vlacích ze Šumperka do Hanušovic a Jeseníku. Vlaky řady 646 vyrobila divize Stadler Pankow v Berlíně. První upravily a zprovoznily ČD vlastními silami. „Rozhodli jsme se zprovoznit celkem čtyři Stadlery sami, než vybereme firmu, která kompletně zmodernizuje všechny tyto nové přírůstky do naší flotily. Máme šikovné lidi a potřebné kapacity, proto poděkování patří především zaměstnancům olomouckého depa,“ řekl na slavnostním předání člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro provoz Michal Kraus. Veřejná zakázka na modernizaci všech dvanácti

vlaků bude zahrnovat například vybavení souprav LCD monitory, bezdrátové wi-fi připojení, elektrické zásuvky pro nabíjení drobné elektroniky a také nové čalounění sedadel.

Zvýšení komfortu pro cestující

Hejtman Olomouckého kraje Ladislav Okleštek zdůraznil, že si kraj v Českých drah objednal nejen samotnou dopravu, ale také navýšení jejího komfortu. „Nasa-

zení těchto vlakových jednotek je jedním z prvních kroků, které k pohodlnějšímu cestování po železnici povedou,“ dodal. Hejtmanův náměstek pro dopravu Jan Zahradníček zdůraznil, že všechny motorové jednotky jsou vybavené klimatizací, informačním systémem a vakuovými toaletami. Podvozek je také uložen na vzduchových polštářích, což zvyšuje komfort jízdy. Každá jednotka nabízí přes sto míst k sezení a ve stávajícím zprovozněném provedení je instalován audiovizuální informační systém, byť zatím bez diakritiky nebo GPS navigace pro sledování pohybu vlaku v systému krajské integrované dopravy IDSOK. Další dvě jednotky České dráhy plánují zprovoznit v rámci zkušebního provozu do konce I. pololetí. Před zahájením zkušebního provozu byla proškolená řada strojvedoucích a vlakových čet, kteří byli seznámeni s odlišnou obsluhou vlaku. „Přestože seznámení a zácvkiv proběhly ve velmi krátkém termínu, disponujeme dostatečným počtem našich kolegů, kteří jsou připraveni převzít řízení německých strojů,“ dodal ředitel Oblastního centra provozu Východ v Olomouci Jan Podstawka. ○

Technické parametry jednotek 646

Rok výroby	1999/2000
Max. rychlost	120 km/h
Délka jednotky	38 660 mm
Šířka skříně	3 000 mm
Celková hmotnost	59/71 tun
Výkon motoru	550 kW
Kapacita	108/103 (sedící/stojící)

Nehodám na železnici vévodí střety vlaku s osobou

Statistika mimořádných událostí na železnici za loňský rok je alarmující. Podle nejnovějších údajů Drážní inspekce (DI) přišlo o život celkem 247 osob. Zvýšil se i celkový počet nehod a příliš dobře navíc nezačal letošek.

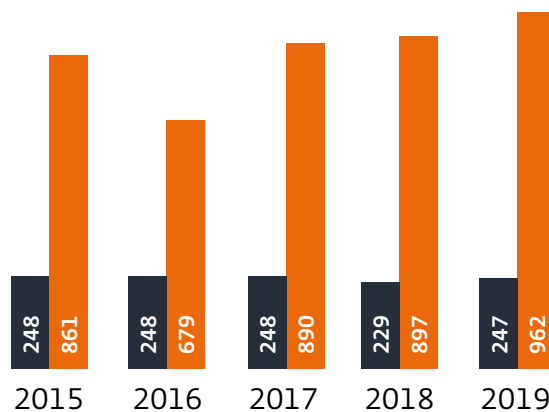
Josef Holek | Foto: Archiv ČD

Loňský rok se do statistik mimořádných událostí na železnici v České republice zapsal černým písmem. Pod koly kolejových vozidel zemřelo 247 osob, což je o 8 procent více než v roce 2018. Narostl i celkový počet incidentů. Vyplývá to ze statistik Drážní inspekce, která šetří příčiny a okolnosti mimořádných událostí.

Největší podíl na počtu usmrcených osob ve statistických výstupech inspekce každoročně zaujímají střety vlaku s člověkem. Počet takových incidentů se zvýšil o dvanáct procent, což vzhledem k procentu úmrtnosti při těchto nehodách, kdy sedmasedmdesát procent událostí skončilo smrtí, mělo vliv i na nárůst počtu mrtvých (více než 10 %). „Ještě větší nárůst, a to o dvaadvacet procent, evidujeme v případě zraněných,“ doplnil Martin Drápal, mluvčí Drážní inspekce. Nejtragičtějším měsícem v případě střetu vlaku s osobou byl duben, nicméně stejně jako v roce 2017 a 2018 byl obdobím s největším počtem nehod jako takových říjen.

Kritický červenec

Nelichotivá čísla vykazuje i kolonka s počtem střetnutí na přejezdech. V porovnání s předchozími lety totiž počet těchto nehod opět narostl a byl nejvyšší od roku 2013. Počet usmrcených v porovnání s rokem 2018 vzrostl o jedenadvacet procent, a počet zraněných dokonce o pětadvacet procent. „Nejtragičtějším měsícem v souvislosti s nehodami na přejezdech byl červenec, kdy se stalo čtyřadvacet střetů. Při nich zahynulo deset osob, což je největší počet usmrcených v jednom kalendářním měsíci za posledních deset let,“ vypočítal Drápal. Vůbec nejtragič-



Vývoj počtu usmrcených a zraněných osob na všech dráhách
● usmrcené ● zraněné

tější byla nehoda, která se stala v polovině července v Černožicích na Královéhradecku. Tehdy při karambolu automobilu se spěšným vlakem zahynuli čtyři lidé. Všichni ve vozidle...

Positivní únor

Velký vliv na celkový počet zraněných při nehodách na přejezdech mají pochopitelně střety osobních vlaků s nákladními vozy či kamiony. Často totiž dojde k vykojení a zraněním u cestujících ve vlaku. Jen loni se staly tři incidenty, kdy bylo zraněno sedm a více osob. Jednalo se o nehody u Příčin na Rakovnicku, Braniky u Opavy a také v Praze-Uhřetěvesi.

Úmrtí pak Drážní inspekce eviduje u každé páté nehody na přejezdu. „Nejnižší počet střetnutí jsme zaznamenali v provincii, kdy se událo šest havárií, při nichž byl usmrcen jeden člověk,“ sdělil mluvčí DI. Jediným měsícem bez mrtvých byl únor, byt se stalo jedenáct nehod.

A nepříliš dobře začal i letošní rok. Jen za první dva lednové dny zemřelo při nehodách na železnici pět lidí, což v meziročním srovnání představuje pětinašobek. Za celý leden 2020 pak Drážní inspekce zaznamenala celkem 103 mimořádných událostí se 17 mrtvými a 22 zraněnými. Loni ve stejném období zemřelo „pouze“ devět osob a zranilo se jich 10. ○



Průzkum: Spokojenost, ale stále je co zlepšovat

Názor cestujících je pro České dráhy nesmírně důležitý a také zavazující. Proto si každý rok ve vlacích dálkové dopravy nechávají zpracovat rozsáhlý průzkum spokojenosti. Zákazníci dopravce vnímají jako spolehlivého, rychlého a bezpečného. Slova kritiky nicméně zazněla. Přinášíme podrobné výsledky.

Josef Holek | Foto: Eurailgroup, archiv ČD

Trend růstu počtu cestujících ve vlacích Českých drah v loňském roce opět pokračoval. Služeb největšího osobního dopravce využilo neuvěřitelných 182 milionu lidí, což v meziročním srovnání znamená nárůst o tři miliony. Stále více zákazníků navíc využívá vlaky v barvách ČD k delším cestám anebo k příměstské přepravě.

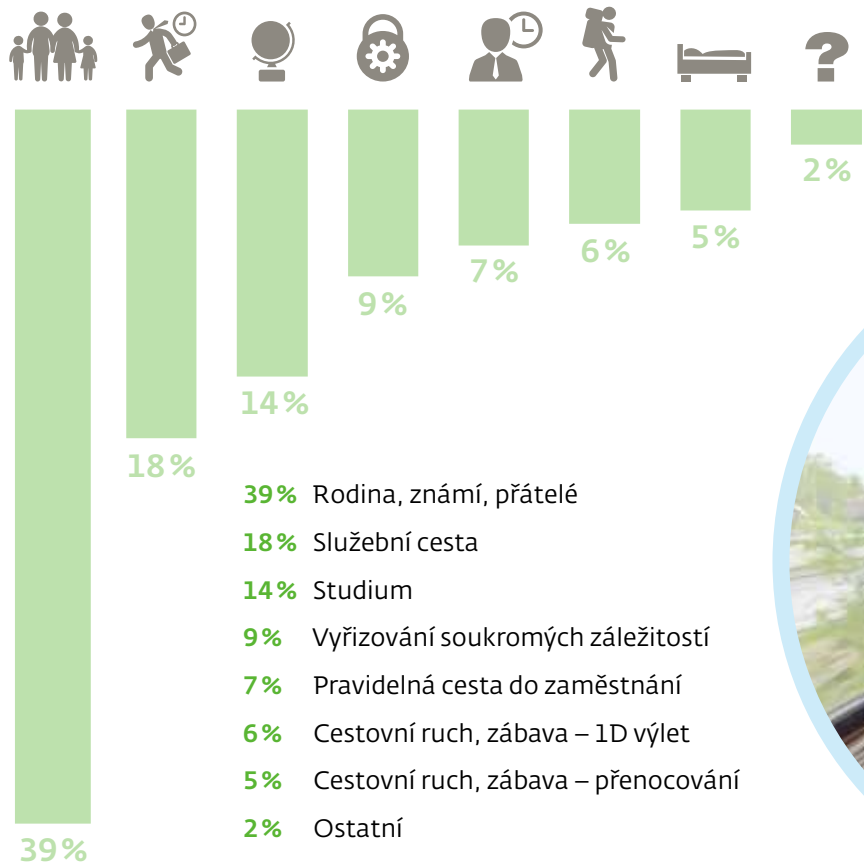
„Čísla ukazují dva hlavní trendy. Lidé se vracejí do vlaků a cestují na větší vzdálenost,“ říká předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský. „Jednak je to tím, že hodně investujeme do nových vozidel i služeb, a jednak jsou dnes lidé ochotní dojíždět za prací mnohem dál než před lety. Navíc podle čerstvého průzkumu jsou naše dálkové spoje u zákazníků oblíbené jako alternativa k autům při návštěvách příbuzných či přátel,“ dodává. Firma také chce mít zpětnou vazbu. „Průzkum nám navíc ukládá provést ministerstvo dopravy na základě smlouvy o závazkové dopravě,“ upozornila ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace Zuzana Čechová.

Další zlepšení

Průběžnou zpětnou vazbu přímo od cestujících dostává management společnosti prostřednictvím organizační jednotky Zákaznický personál (ZAP), nicméně bohatá praxe praví, že spokojený zákazník se s pochvalou ne vždy podělí. Nespokojení – zastoupení menšinou – však zasílají negativní zkušenosti denně. A tak se ČD zaměří na oblasti, které cestující označili za „slabší“, a ve stávající kvalitě pochopitelně udrží oblasti chválené. Co lidi do vlaku láká?

Podíl spokojených cestujících (s hodnocením 8–10 na škále 0–10) v roce 2019

Cíl cesty vlakem (údaje v %)



v meziročním srovnání vzrostl o 4 procentní body na 86%. „Pokud se obecně podíváme na spokojenost cestujících s různými aspekty dopravy vlakem ČD, lze říci, že jejich pořadí se za roky o mnoho nezměnilo. I hodnocení jednotlivých atributů je na velmi vysoké úrovni,“ zhodnotil Tomáš Rudolf z agentury Insiqa, která ve spolupráci

s agenturou ppm factum research průzkum provedla. Dotázaní pozitivně zhodnotili snadnost a přehlednost nákupu jízdenky, vhodnou polohu stanic v místě příjezdu a odjezdu, jednoduchou orientaci na nádražích, čas příjezdu a odjezdu, čistotu a pořádek ve vlacích, možnost přepravy objemných zavazadel nebo vlakový personál (spokojen-



nost byla u více než 70% dotázaných na škále 0-10 v rozmezí 8-10). Nespokojenost je naopak kvůli absenci bezdrátového připojení k internetu pomocí wi-fi a palubního portálu. Nejsou to však záležitosti, které by cestující příliš řešili. Celková spokojenost je pořád vysoká. Klíčovým benefitem ČD je fakt, že vlaky jezdí všude, jsou dostupné v časech, které jsou žádané, a jsou komfortní. Obecná spo-

kojenost utrpí jen ve chvíli, kdy je vlak opožděn o více než čtvrt hodiny.

Nejčastěji za rodinou a kamarády

S aktuální jízdou bylo dokonce spokojeno zhruba 9 z 10 lidí. V tomto směru dotazovaní například zmínili přesnost a spolehlivost, rychlost, počet spojů na trase, bezpečnost a opět chování a dosažitelnost vlakového personálu. Naopak by chtěli více vozů s wi-fi a elektrickými zásuvkami či rozšíření cateringových služeb. Na druhou stranu ale sami cestující

potvrdili, že tyto atributy nejsou pro cestu určující. Naprostá většina cestujících, tedy více než sedm z deseti, dala atributům nejvyšší známky: osm až deset. Ostatní pak volili mírnější spokojenost, tj. známky šest a sedm. Vyloženou nespokojenost tazatelé zaznamenali jen u jednotlivců.

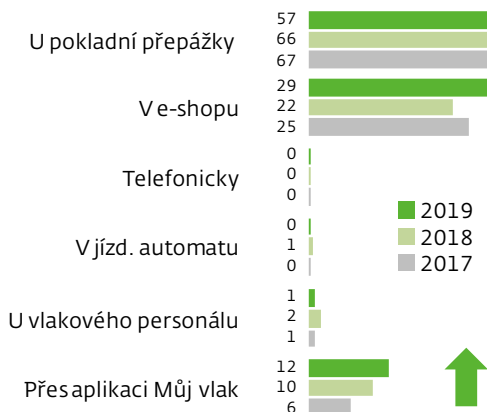
Bez zajímavosti není ani rubrika Typologie cestování. Nejčastějším důvodem k využití vlaku je návštěva rodiny, známých a přátel. Kvůli tomu vyjelo bezmála 40% dotázaných. Ostatní se vypravili



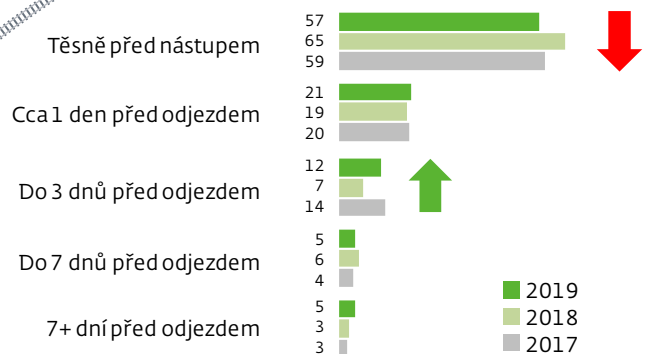
Použitá In Karta (údaje v %)



Místo zakoupení jízdenky (údaje v %)



Čas zakoupení jízdenky (údaje v %)



Spokojenost cestujících je naším společným úspěchem

České dráhy si pravidelně nechávají od agentury pro výzkum trhu a veřejného mínění zpracovat průzkum spokojenosti cestujících s poskytovanými službami. Výsledky posledního průzkumu ze závěru roku 2019 opět potvrzují, že se naše společnost těší mezi zákazníky poměrně vysoké oblibě. V rámci průzkumu je pravidelně hodnocena celá řada ukazatelů, jednotliví cestující vyjadřují svůj názor na kvalitu služeb poskytovaných Českými drahami a dělí se s námi o jejich podněty a návrhy na zvýšení úrovně těchto služeb.

V loňském roce bylo dotazováno téměř 3 400 cestujících na všech rozhodujících linkách dálkové dopravy a jejich doporučení a náměty na zlepšení směřovaly především do oblasti technického vybavení vozů a kvality vozového parku obecně.

Mezi nejvíce oceňované parametry služeb řadí naši cestující pohodlí při cestování, čistotu a pořádek ve vlaku a dostatek místa – tedy celkový komfort při cestování. Pozitivně vnímají i zrychlení dopravy na některých linkách.

Mezi klíčové přednosti ČD patří dlouhodobě jak vlakový personál, tak i zaměstnanci na pokladnách, kde si kupuje jízdní doklady stále většina cestujících ČD. S oběma skupinami zaměstnanců je spokojeno více než 90 % našich zákazníků. Pro cestujícího jsou nejdůležitějšími představiteli a garanty kvality služeb Českých drah jako celku a současně i velmi často využívaným zdrojem informací. K celkové spokojenosti přispívají i poskytované doplňkové služby, jako například ČD Bike, ČD Směnárny nebo ČD Lounge.

Potěšující je, že ČD jsou zcela jednoznačně vnímány jako národní dopravce s vysokým standardem poskytovaných služeb. Výsledky průzkumu jsou tedy pro nás pro všechny nejen uznáním, ale i povzbuzením v další snaze o udržení pozice Českých drah na otevírajícím se trhu železniční osobní dopravy.

Děkují proto všem zaměstnancům, kteří se na pozitivních výsledcích tohoto průzkumu podílí svou každodenní kvalitně odváděnou prací a kteří svým aktivním přístupem a zvýšeným nasazením získávají pro České dráhy spokojené zákazníky.

Jitka Kubíková | Ředitelka OJ Zákaznický personál



na služební cestu (18 %), za studiem (14 %), k vyřízení soukromých záležitostí (9 %) či do práce (7 %).

Dotázaní uvedli, že vlak používají coby nejčastější dopravní prostředek (50 % alespoň jednou za 14 dní). Alespoň jednou za dva týdny však asi třetina (34 %) jezdí autem, další jezdí jako spolujezdci (28 %). Autobus pak využívá 15 % dotázaných. Automobil má k dispozici 6 z 10 cestujících.

Pokladna v popředí zájmu

Autoři šetření ale u ceny jízdného přece jen ještě zůstali. Ptali se například

na to, do jaké míry jsou cestující ochotni změnit své chování s ohledem na to, že se změní cena jízdného. Výsledek nebyl překvapující – jsou. A relativně dost. „Že kvůli nižší ceně použijí e-shop, to nás nepřekvapilo, a nepřekvapilo nás ani to, že kvůli ceně si jízdenky kupují v předstihu. Naopak jsme byli překvapeni tím, že kvůli nižší ceně jsou ochotni měnit čas, a dokonce i den odjezdu. Takto je schopno zareagovat 12 % lidí,“ poznamenal zástupce výzkumné agentury.

Jízdenku si pak zákazníci ČD chodí kupovat nejčastěji k pokladně (57 %) a do e-shopu (29 %). Nicméně i letos

z průzkumu jasně vyplynulo, že u pokladen si jízdenku kupuje stále méně cestujících – v roce 2017 přepážky držely prvenství s 67 %, o rok později s 66 % a loni „jen“ s 57 %. Nejčastěji pak tento způsob odbavení volí důchodci (88 %).

Nové jízdenky se ujaly

Proč ale elektronické odbavení starší generaci příliš neláká? „Je to o komfortu. Pro starší cestující je prý například aplikace Můj vlak složitá. Na druhou stranu, ostatními je velmi dobře hodnocena. Aplikace byla trefa do černého a čísla jistě porostou,“ zmínil Tomáš Rudolf.

Co z průzkumu vyloučilo

- V případě nového systému stanovování cen jízdného cestující zaznamenali změnu požívaných jízdenek, tedy ukončení prodeje AKČních jízdenek (47%) a jejich nahrazení Flexi zvýhodněnou a Vázanou (35%). Změny v souvislosti s dynamickým určování ceny zaznamenala zhruba pětina dotázaných.
- Roste znalost návratku. Kladně odpověděla více než polovina zákazníků. Zhruba půlka těch, kteří službu znají, ji také spokojeně využila.
- Cestující získávají informace z webu ČD, od přátel, z tiskovin ČD, od personálu ČD, Správy železnic a webového portálu Idos.cz. Nejčastěji pak vyhledávají ceny jízdenek, spoje, zpoždění či možnosti přepravy zavazadel.
- Hendikepování (a také ti, kteří jsou obtěžkáni zavazadly) jsou s cestováním ve vlacích ČD spokojeni, byť pár jedinců má negativní zkušenost. S pohybem po nádražích ani po vlaku nemá většina zákazníků s omezenými možnostmi pohybu problém – převážně je hodnotí jako snadné. Oceňována je vždy pomoc personálu. ČD jsou obecně vnímány jako vřelý dopravce, který se snaží starat o cestující se specifickými potřebami.
- Znalost služeb – nejčastěji mají cestující přehled o možnosti využít věrnostního programu ČD Body (43%), používat půjčovnu kol ČD Bike (24%) a dále ČD Parking, ČD Směňárnu, ČD TAXI, ČD Lounge. Nejvíce využívané jsou však ČD Body (19%) a ČD Lounge (6%).
- Cestující zaznamenali změny, které nastaly u názvu vlaků – vzrůst znalosti z 24% na 32% a znalost linky z 8% v roce 2018 na 19% v roce minulém. Nové názvy jednoznačně přispěly k lepší orientaci. Tento trend se objevil zejména u nových cestujících, kteří cestují méně často. U těch, kteří jezdí častěji, už to není tak markantní. Název vlaků si pamatují a dokážou si ho spojit s danou linkou a směrem.

Zdroj: ppm factum research a Insiqua



Nejčastějším typem jízdenky je Flexi základní, velký rozmach zaznamenala Flexi zvýhodněná. Dalo by se tedy říci, že změněná struktura jízdenek s novými názvy usnadnila orientaci a pochopení principu pojmenování a funkcionality jednotlivých jízdenek i s jejich benefity.

Přejdeme na místenky. Zájem o ně loni vzrostl o 12 procentních bodů z 28% v roce 2018. Přestože trend má stoupající tendenci, je zájem stále poměrně malý. Nic na tom nezměnil ani fakt, že při nákupu v e-shopu je místenka zdarma, zaplněnost spojů roste a lidé tuto možnost vedou v patrnosti. Vždyť znalost o gratis místence meziročně vzrostla o 13 procentních bodů na 58%.

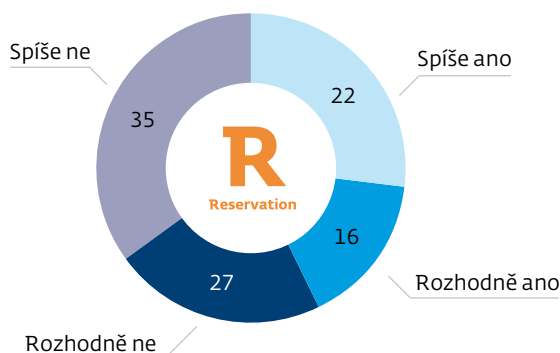
Ve vlaku si lebedí

Ruku v ruce s narůstajícím počtem cestujících přibývá těch, kteří vlak ČD využívají stále častěji. Takových lidí je 18%. Naočpak cestujících, kteří jízdy omezili, je pouhých 6%. Častěji jezdí studenti a také pravidelní cestující ČD. Důvody častějšího nástupu do vlaku jsou následující: obecně častější cestování, snížení cen (u vybra-

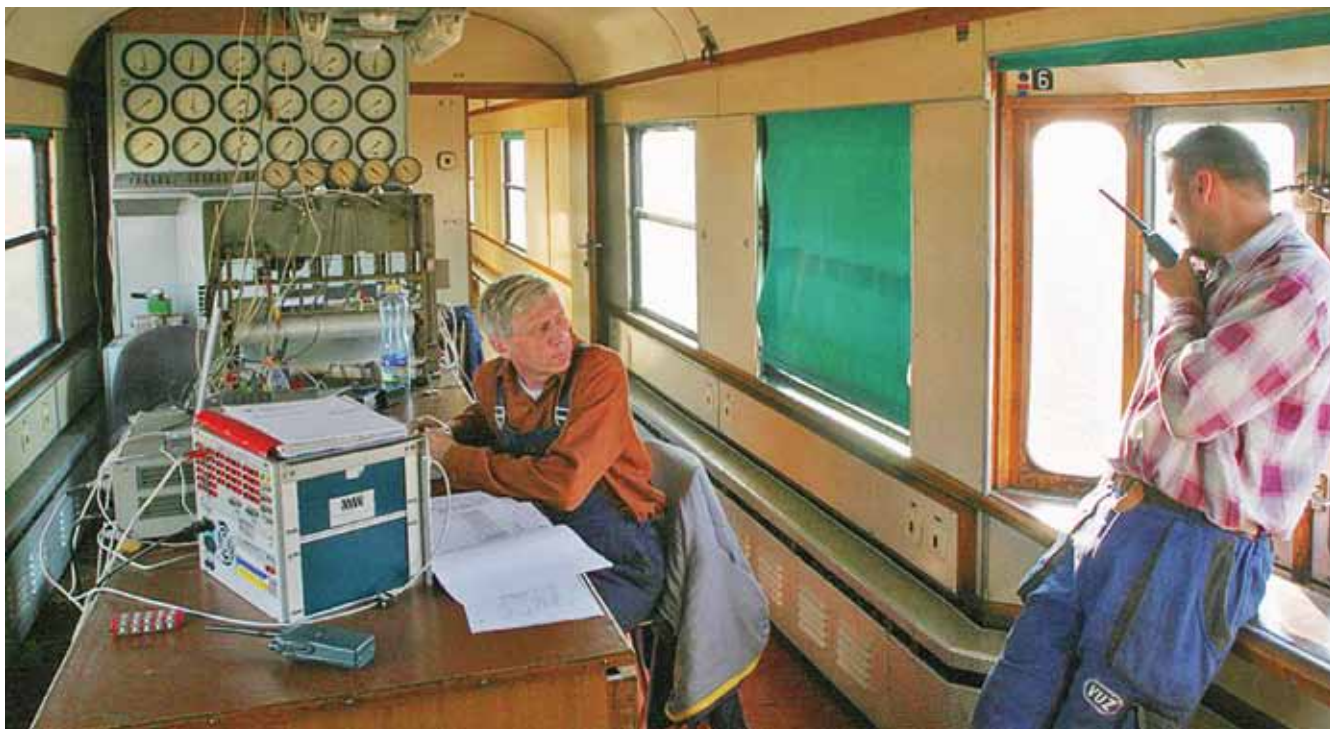
ných skupin), změna trasy, spokojenost s novými vlaky, nespokojenost s jiným dopravcem anebo jiným druhem dopravy. Pokles zaznamenaly jen položky týkající se ceny a vozby moderních či modernizovaných vlaků. Neznamená to však, že by cestující nevnímali výrazné změny. Naočpak, rychle si na ně zvykli a staly se pro ně standardem. Dopravce může s úspěchem předpokládat, že nové vlaky a jejich benefity budou postupem času zmiňovány stále méně. Stanou se běžnými. Z hlediska typu vlaků je nejvyšší míra registrace nových vlaků na spojích kategorií Ex, rj a SC. Zákazníkům se líbí tichost jízdy, možnosti připojit se k internetu anebo si nabít drobnou elektroniku, klimatizace, čistota interiéru, uspořádání sedaček a počet míst k sezení.

Výzkum provedly společnosti ppm factum research a Insiqua ve vlacích dálkové dopravy ČD na hlavních tratích v termínu od 1. 11. do 3. 12. 2019 pomocí osobního dotazování s výběrovou metodou prostého náhodného výběru a metodou sběru dat CAPI. Na otázky odpovídalo 3 384 respondentů z celé ČR. ○

Zájem o místenku (údaje v %)



Zájem o místenku je vyšší především u cestujících na tratích Ex (do Brna, Ostravy, ale i Č. B. a Plzně a mezi Brnem a Břeclaví), ale také na některých rychlíkových tratích (R5 a R20 do Ústí n. L.).



Brzdařina je právem pýchou VUZ

Zdá se to neuvěřitelné, ale v technologiích brzd železničních kolejových vozidel se v Evropě neztratíme. Tak jako technický odkaz Josefa Daňka, hlavního autora brzdy DAKO, úspěšně rozvíjejí konstruktéři DAKO-CZ v Třemošnici, na práci Bohumila Fořta, dlouholetého vedoucího brzdového oddělení VÚD a zástupce ČSD v Brzdové subkomisi UIC, navazují odborníci Výzkumného Ústavu Železničního. A nejedná se pouze o oprášování střípků zašlé slávy, ale o úspěšný rozvoj oboru zkušebnictví železničních brzd.

Josef Holek, VUZ | Foto: archiv VUZ

Že Výzkumný Ústav Železniční (VUZ), dceřiná společnost Českých drah, dokáže kvalitně a nestranně vyzkoušet a certifikovat v podstatě vše, co se železniční dopravy i stavitelství týče, je obehnanou písničkou. Slágrem není ani dvousetkilometrová rychlost na cerhenickém okruhu, byť se na konvenčních tratích v České republice ručička lokomotivních rychloměrů nepodívá za hranici 160 km/h.

Jenže, jak praví dávné úsloví: „Vlak dokáže rozjet každý, ale zastavit tam, kde je potřeba, to je umění.“ A protože na rozdíl od silnice nemůže strojvedoucí přizpůsobit rychlost klimatickým podmínkám, musí být mimo jiné garantován i co možná nejstabilnější brzdicí účinek vlaku.

Na problematiku „brzdařiny“ se podíváme spolu se specialisty VUZ v čele s Bohumilem Drápalem.

Probíhá to jako ve filmu

Před osmi lety jste si mohli v Železničáři č. 16 přečíst poutavou reportáž o tom, jak brzdaři (tak si odborníci z VUZ, kteří provádějí brzdové zkoušky, sami říkají) v rychlosti 160

km/h odpojí běžný osobní vůz od zbytku soupravy a měří jeho zábrzdnou dráhu. Představte si tu situaci. Po okruhu se řítí souprava v čele s lokomotivou 124.601, dvěma měřicími a zkoušeným vozem a najednou se poslední vůz odpojí. Že je to jako ve filmu Velký šéf s Belmondem, Bourvillem a Nivenem v hlavních rolích? Tak trochu. „Náhodný pozorovatel by mohl mít dojem, že se právě něco nepovedlo. Jenže technici VUZ v měřicím voze mají všechno pevně v rukou,“ napsali jsme dříve. Ještě nikdy se nestalo, aby odvěšený vůz „hohnili“ brzdaři po okruhu, ale vždy na to musí být připravení.

Během těchto zkoušek se zkoušený vůz, který je vždy řazen na konci sou-



← I takto někdy končí zkouška protismyku - plochá místa na kolech (to žluté jsou zbytky mýdla, které používáme ke snížení adheze).



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

pravy, po dosažení zkušební rychlosti od zkušební soupravy odpojí. Ve stejný okamžik je u zkoušeného vozu zavedeno rychločinné brzdění a zkoušený vůz tak začne brzdit maximálním účinkem samočinné brzdy. Poté, co se zbytek soupravy od zkoušeného vozu dostatečně vzdálí, může začít brzdit také. Po zastavení všech vozidel se první část soupravy pro zkoušený vůz vrátí.

Prvotřídní produkty na okruhu

Pro provádění odvěšovacích zkoušek má Zkušební laboratoř dva speciálně upravené měřicí vozy. Vlastní měření pak probíhá zejména v měřicím voze, kde se měří zkušební rychlost, dráha ujetá od odvěšení do zastavení měřicího vozu a dráha mezi měřicím vozem a vozem zkoušeným. Z rozdílu těchto drah se vypočte skutečná zábrzdňá dráha zkoušeného vozu. V případě zvláštního požadavku zákazníka se měří i na zkoušeném voze, kde je možno bezobslužně měřit potřebné veličiny (zejména tlaky vzduchu v různých prostorech brzdy a přítlačné síly) a měřená data bezdrátově přenášet do měřicího vozu.

Odvěšovacích zkoušek se na okruhu ročně uskuteční několik desítek. Má je na starosti především specialista Adam Brázda. Mezi nejvýznamnější zákazníky se řadí výrobci nákladních vozů, nicméně brzdáři zkoušeli například i luxusní lůžkové vozy pro Ázerbájdžán či speciální vůz pro přepravu kamionů systému

MODALOHR, kde pro francouzského zákazníka nad rámec běžných zkoušek ověřovali kombinace různých třecích dvojic. Součástí těchto zkoušek bylo i nalezení jmenovitých hodnot tlaků v brzdových válcích tak, aby brzdící účinek vozu byl na jednu stranu dostačující pro provoz rychlostí 120 km/h, na druhou stranu však vůz nebyl přebrzděn a nedocházelo k zablokování kol dvojkolí.

Obdobné zkoušky prováděli brzdáři v úzké spolupráci se společností ČD Cargo i pro výbor UIC B126.13, který řeší mimo jiné problematiku LL-špalíků. Ty by měly být v ideálním případě zaměnitelné s klasickými litinovými 1:1. Jejich dosazením by se pak měly snížit hlukové emise vyzařované jedoucím vozem (v důsledku menší drsnosti jízdní plochy kol dvojkolí) a přitom by měl zůstat nezměněný brzdící účinek vozu.

V zahraničí máme vynikající renomé

Co do rozsahu jsou náročnější zkoušky lokomotiv a jednotek. Tradičními zákazníky jsou prakticky všichni přední evropští výrobci železničních kolejových vozidel. Rozsahem ojediněle ale byly zkoušky jednotky Flytoget. Jedná se o vysokorychlostní jednotku postavenou pro Norské železnice, kterou na okruhu a na tratích

v Německu zkoušel mezinárodní tým, jehož součástí byli i čeští brzdáři pod vedením Alexandra Galbavého. Kromě brzdových zkoušek (provedených na okruhu do rychlosti 200 km/h a na tratích v Německu pak do rychlosti 250 km/h) pracovníci Zkušební laboratoře zajišťovali i sledování stability brzdícího účinku při jízdně-technických zkouškách, a to až do rychlosti 275 km/h. Jenom pro představu: během 74 zkušebních dní bylo realizováno celkem 782 jednotlivých zkoušek (včetně zkoušek protismyku) a mezi prvním a posledním zkušebním dnem uběhlo skoro deset měsíců.

Při zkouškách protismyku a dynamických brzd je pak nutná i úzká spolupráce s průmyslem. Často se totiž ve VUZ testují brzdové komponenty, které jsou teprve ve vývoji. Odborníci pak poskytují i výklad věcně příslušných ustanovení vyhlášek UIC či evropských norem – aktivně se účastní práce v mezinárodních skupinách. Během zkoušek protismyku se pak brzdáři promění téměř na alchymisty, kdy musejí namíchat koktejl, který dokáže snížit adhezi tak, aby byly dodrženy smluvní podmínky zkoušky předepsané vyhláškou UIC 541-05. Prokáže se tak správná regulační schopnost protismyku, kdy se hodnotí zejména velikost smyků a prodloužení zábrzdňé dráhy. Protokoly ze zkoušek brzd Zkušební laboratoře VUZ jsou běžně akceptovány schvalovacími autoritami napříč celou Evropou. ○



Alexandr Galbavý během zkoušky jednotky



Interiér měřicího vozu MV1. U brzděče stojí Adam Brázda.



Přeprava jednotlivých vozových zásilek

Přeprava jednotlivých vozových zásilek je produktem, jehož nabídkou se ČD Cargo odlišuje od ostatních tuzemských železničních dopravců. Jako jedině totiž tuto službu nabízí celosítově všem zákazníkům a pro přepravy všech druhů zboží.

Michal Roh | Foto: R. Hortenský, J. Šrajber, J. Hasák

Pro začátek malé nahlédnutí do statistiky. Přepravy v ucelených vlacích představují 70 % přepravních objemů a generují cca 58 % tržeb. Přepravy jednotlivých vozových zásilek představují 30 % přepravních objemů, avšak 42 % tržeb. Vyšší podíl „jednotlivek“ na tržbách je dán jejich vyšší prodejní cenou odpovídající větší nákladovosti přeprav.

Co jsou to jednotlivky?

Přeprava nákladu jednotlivými vozy je vhodným řešením pro zákazníka, který požaduje přepravu menšího objemu zboží. Na přepravu zboží je použit jeden železniční vůz nebo skupina několika vozů. Ty jsou od odesílatele k příjemci dopravovány běžnou vlakotvornou cestou. V praxi to znamená, že jsou na své cestě

řazeny postupně v několika vlacích za sebou. Od odesílatele jsou zpravidla svezeny místním (tzv. manipulačním) vlakem do nejbližší seřaďovací stanice. Odtud jsou dále odeslány vlakem dálkovým (tzv. průběžným, případně nákladním expresem) do seřaďovací stanice nejbližší příjemci, a k němu rozvezeny opět místním vlakem. Samozřejmě jednotlivé vozové zásilky jsou odesílány i z železničních vleček různých podniků. Jaké zboží je tímto systémem přepravováno, je zřejmé z grafu.

Nabídka přepravy jednotlivých vozových zásilek, resp. skupin vozů je jednou z konkurenčních výhod ČD Cargo oproti jiným dopravcům. Konkurenci pro „jednotlivky“ představují především kamiony. Silniční konkurenci nahrává nerovnoměrnost podmínek obou druhů doprav. Máme tím na mysli zejména zpoplatnění dopravní cesty, kdy na železnici je zpoplatněn každý kilometr jízdy vlaku, zatímco kamiony platí za použití pouze zlomku silniční sítě. Navíc ve většině případů existují objížděné trasy zpoplatněných úseků. Železniční dopravci hradí v trakční energii příspěvek na obnovitelné zdroje, zatímco silniční nikoliv, a to bez ohledu na diametrální rozdíl v dopadu obou druhů doprav na životní prostředí.

Přepravíme téměř vše

Nejlépe bude si systém přepravy „jednotlivek“ přiblížit několika zajímavými pří-

klady. V pátek 14. července 2017 dojela do stanice Brno-Slatina první skupina tří železničních vozů řady Slps ložená celkem devíti kontejnery ATCS s komunálním odpadem. Jednalo se o pilotní přepravu komunálního odpadu ze Svitav do spalovny společnosti SAKO v Brně. Nyní se odpad do Brna přepravuje ze Zábřehu na Moravě v rozsahu několika vozů týdně pravidelnými nákladními vlaky. V blízké budoucnosti by se síť linek na svoz komunálního odpadu do Brna měla rozrůst o další města.

Vlečka Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou ožívá několikrát do roka přepravami písku do tramvají. V květnu 2017 se však na ní objevily i tři vozy řady Res s kolejnicemi určenými na rekonstrukci tratí v Rumunské ulici. Na vlečku byly přistaveny v pátek 26. května 2017. Po vyložení kolejnic byl jeden z vozů netradičně využit k přepravě vyvážané tramvaje poškozené při nehodě do opravy v Krnově. Po opravě byla tramvaj přepravena s ČD Cargo zpět do Liberce. Přepravy tramvají do opravy v Krnově se odehrávaly i v loňském roce.

V nedávné době byla získána zcela nová přeprava skleněných lahví vyrobených ve sklárnách v Novém Sedle u Lokte pro minipivovar Clock ve východočeském Potštejně. Přepravy se uskutečňují ze sklárny firmy O-I Manufacturing Czech Republic, která železniční lahve běžně expeduje, a to například pro českobudějovický Budvar. Používány jsou konvenční kryté vozy řady Kils a zásilka „cestuje“ ze stanice odesílací až do cíle ve stanici Potštejn běžnou vlakotvornou. Ve stanici je náklad přeložen na náklad-



← Na snímku pořízeném 26. října 2019 je zachycen manipulační vlak 80861 Opava východ – Kravaře ve Slezsku, přepravující techniku firmy Víšek z Vlкова u Tišnova do Kravařů ve Slezsku.



Zátěž manipulačních vlaků bývá velmi různorodá.



Podíl jednotlivých kusových zásilek

- Automotive ● Kontejnery ● Ostatní ● Potraviny a zemědělské výrobky
- Dřevo a papírenské výrobky ● Chem. výrobky a kapalná paliva ● Černé uhlí a koks
- Hnědé uhlí ● Stavebniny ● Železo a strojírenské výrobky

ní automobil značky IFA pivovaru a pře-
vezen do výroby.

Již řadu let je nákladními vlaky ČD Cargo přepravována asfaltovací technika kyjovské firmy Jiří Víšek s.r.o. Tyto přepravy jsou pozoruhodné z několika důvodů. Jedná se o techniku, která se na kolejích jinak prakticky vůbec neobjevuje, ale především jde o přepravy, kdy náklad nemá charakter prodávaného zboží, nýbrž se jedná o majetek stále stejného subjektu, který si ho pouze přesouvá dle svých stavebních akcí. V praxi se zpravidla jedná o traktor Zetor a ohřívačku asfaltu, naložené spolu na jednom čtyřnápravovém nízkostěnném voze řady Res.

Na možnost přepravy zboží po železnici jednotlivými vozy upozorňuje mimo jiné kampaň www.ivagon.cz a také reklamní polep lokomotivy 383.006. ○



Obsluha vlečky Dopravního podniku v Liberci

Školí strojevodce a tančí v rytmu rokenrolu

Je velkým milovníkem hudby a také jedním ze zakladatelů dnes již proslulého jihlavského rokenrolového tanečního klubu Elvis Jihlava. Navzdory tomu má Vilibald Prokop zcela civilní zaměstnání. V rámci Oblastního centra provozu Východ Českých drah se sídlem v Brně je bezpečnostním poradcem pro přepravu nebezpečných věcí a doškolování strojevodců. Ač už se nachází v seniorském věku, zůstává stále aktivním jak v zaměstnání, tak i na parketu, kde dnes trénuje mladší svěřence v akrobatickém rokenrolu.

Martin Harák | Foto: autor, Zuzana Javůrková

Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí a zároveň zkušební komisař a učitel nových strojevodců pro České dráhy v letech 1970 až 1974 studoval Střední průmyslovou železniční školu v České Třebové a po maturitě nastoupil do tehdejšího jihlavského Lokomotivního depa jako pomocník strojevodce. Pak odešel na dva roky na tehdejší povinnou vojenskou službu a po jejím ukončení v roce 1977 se stal kandidátem strojevodce. Po dalších dvou letech začal již samostatně jezdit jako strojevodce. „Vozil jsem od té doby nákladní i osobní vlaky a rychlíky v celém dnešním Jihomoravském kraji a na Vysočině. To trvalo až do začátku roku 1990, kdy jsem nastoupil na post strojevodce-instruktor. O tři roky později jsem se stal kontrolorem vozby a od roku 1997 jsem začal pracovat v Provozní jednotce Jihlava jako inspektor pro školení a vyšetřování. Tady jsem zůstal až do roku 2006, odkdy jsem dělal zkušební komisaře až do svého odchodu do důchodu. Po dvouměsíční přestávce doma jsem se však na žádost Českých drah vrátil zpět a od té chvíle pracuji jako bezpečnostní poradce RID a pro doškolování strojevodců, takže jsem stále v aktivní službě,“ vysvětluje Vilibald Prokop.

Tanec ho zaujal na střední škole

Celoživotní železničář se už dávno upsal své další lásce – akrobatickému rokenrolu. Před čtvrt stoletím, konkrétně 1. prosince 1994, založil v Jihlavě se svou ženou Marií a několika kamarády dnes již proslavený klub Elvis, a tím nastartoval nejen dráhu poloprofesionálního tanečníka, ale zároveň i trenéra této namáhavé a zároveň elegantní sportovní disciplíny. „Kdysi při studiích v České Třebové jsem závodně tančil latin-



skoamerické a standardní tance, a dokonce jsme s tehdejší taneční partnerkou obhájili v Praze první místo v latinskoamerických tancích. Když jsem začal jezdit v turnusové službě, tak jsem aktivní tancování musel opustit, protože obě aktivity nešly skloubit dohromady,“ říká Prokop. Vše se změnilo až v době, kdy už aktivně nejezdil a mohl si pracovní a soukromý program lépe rozvrhnout. Velkým impulsem se staly jeho dvě děti Vilda a Eva, které jako malé začaly tancovat, a tak vznik samostatného tanečního klubu byl jen otázkou doby. „Udělal jsem si trenérské zkoušky třetí a druhé třídy a pedagogické minimum, a klub se rozjel,“ nadšeně dodává trenér a instruktor v jedné osobě.



Celá rodina Prokopových akrobatickému sportovnímu tanci propadla, mimo jiné i proto, že je divácky přitažlivý. Pro manžele Prokopovy se osudovým stalo setkání s osminásobnými mistry republiky v rokenrolovém tanci – manželi Vasillem a Janou Cjurovými. Od nich převzali všechny potřebné dovednosti k vysoké akrobacii, které jsou potřebné k dosažení nejvyšších tříd A a B. „Dnes se ženou jen trénujeme, do našeho počínání se zapojil jak syn, tak i dcera a snacha Zuzka. Navíc syn Vilda a jeho taneční partnerka Lucka Mašková jsou dnes nejstarším rokenrolovým tanečním párem akrobatického tance na světě, takže máme být oprávněně na co hrdí. S manželkou máme tréninky rozdělené. Ona pracuje na choreografii a já se synem se naopak věnujeme akrobacii. Trénink je nicméně kolektivní a nezbytná je spolupráce všech trenérů v klubu. Všichni se věnujeme všem párům a formacím, proto je dobrý kolektiv zárukou úspěšnosti klubu,“ říká Prokop.

Objeli celou Evropu

Úspěšní trenéři a úspěšní frekventanti z Jihlavy obhájili řadu vítězství v České republice i ve světě. Sježděnou mají celou Evropu od Finska přes Švédsko, Bel-



VILIBALD PROKOP

Po studii Střední průmyslové školy železniční v České Třebové nastoupil v roce 1974 do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD v Jihlavě jako pomocník strojvedoucího. Po absolvování základní vojenské služby se stal kandidátem strojvedoucího a v roce 1979 vykonal zákonitě zkoušky a začal jezdit na elektrických lokomotivách jako strojvedoucí. V lednu roku 1990 nastoupil na post strojvedoucí – instruktor, v roce 1994 složil zkoušku na funkci kontrolora vozby a od 1. 3. 1997 nastoupil do funkce inspektor pro školení a vyšetřování ČD. Od roku 1994 vede se ženou taneční jihlavský rokenrolový klub Elvis.

gii a Německo po Itálii, na svých cestách se dostali třeba až do Moskvy, Soči či Kalinigradu. „Našlápnuto“ měli také do Kanady, cesta ale nakonec bohužel nevyšla vzhledem k velkým finančním požadavkům. „Jedním z našich největších úspěchů bylo vítězství Světového poháru v roce 2008 v Lyonu ve Francii našeho žakovského páru Jany

Vránové a Jaroslava Hrdličky. V Mnichově jsme v Mistrovství světa párových formací obsadili sedmé místo a v Soči deváté. Pro mnohé soupeře jsme byli tak dobří, že nás neradi na světových pohárech viděli. Řevnivost totiž panuje nejen v politice, ale pochopitelně i ve sportu,“ říká s úsměvem Prokop.

Na otázku, zda je hrdý na své svěřence, které pomáhal trénovat, jednoznačně dodává, že velký díl na svém úspěchu mají mladí tanečníci sami. „Pokud mládež chce sama, výsledky se dostávají automaticky. My tomu jen trochu pomůžeme radou, ale nebudu popírat, že máme obrovskou radost, když naši ‚elvisáci‘ někde ve světě zvítězí. Je to jakési poděkování za celoroční námahu a dřinu, kterou akrobatické tancování vlastně je.“



Zaměstnanci DB se převléknou do vínové a modré



Více než čtyřicet tisíc zaměstnanců společnosti Deutsche Bahn si letos oblékne nové uniformy. Věvodit jim bude elegantní kombinace barev vínové v odstínu Burgundy a tmavě modré. Poprvé jsou nabízeny také šaty, džíny a polokošile. Dosavadní oblečení používal dopravce sedmáct let.

Josef Holek | Foto: DB AG

Od ledna letošního roku si může 43 000 zaměstnankyň a zaměstnanců německého železničního dopravce DB, kteří jsou v kontaktu se zákazníkem, objednat novou kolekci pracovního ošacení. Němci při výrobě vsadili na zvláště náročnou normu MADE IN GREEN by OEKO-TEX®. Znamená to, že ekologické výrobní materiály jsou testované na škodlivé látky a splňují požadavky na sociálně orientovanou výrobu. Oblečení, které je ve výrobě, firma začne svým lidem vydávat na začátku srpna.

Změny v číslech

80

Tolik dílů je součástí nového oblečení – od kalhot, sukní a šatů přes saka, vesty a prošívané bundy až po kravaty, šátky a čepice. Jednotlivé části lze kombinovat podle principu šatníku.

900 000

To je počet položek, které budou letos odeslány zaměstnancům DB.

51

Počet velikostí, ve kterých si je možné outfit objednat: od velikosti 32 (XXS) po velikost 62 (5XL) a volitelně v krátkém, dlouhém nebo normálním provedení.

3

Tolik let uplynulo od prvního nápadu do jeho provedení. V polovině roku 2017 se uskutečnil první workshop za účasti hvězdné návrhářky Guido Maria Kretschmer, týmu odborníků DB a přibližně 60 zaměstnanců z oblasti provozu (personál vlaků, restaurátoři, asistenti zákazníků, strojvedoucí, řidiči autobusů).

8

Počet testovacích měsíců v plné zátěži.

250

Počet testujících zaměstnanců.

„Považujeme se za hostitele a přikládáme velký význam tomu, abychom se prezentovali přátelským a moderním způsobem,“ uvedl ředitel personálního odboru Deutsche Bahn Martin Seiler. „Jsme přesvědčeni, že se naši zaměstnanci budou cítit v nových barvách, s novými stříhy a látkami velmi dobře a že to budou pozitivně vnímat i naši cestující,“ doplnil.

Testováno provozem

Kolekce se skládá až z 80 jednotlivých dílů především v odstínu Burgundy a modré. Odstín Burgundy nahrazuje předchozí barevný tón červené a je navíc považován za lépe kombinovatelný. Poprvé jsou pro některé profesní skupiny také nabízeny džíny a polokošile včetně servisního personálu na vlakových stanicích a strojvedoucích. Zaměstnanci dálkové a regionální dopravy budou i nadále nosit klasičtější varianty, proto dostanou moderní džínové kalhoty. Nyní jsou v nabídce také šaty.

Nové firemní oblečení připravila známá návrhářka Guido Maria Kretschmer v úzké spolupráci s přibližně 60 zaměstnanci. Testování opotřebením přímo v provozu trvalo více než půl roku. V nadcházejících týdnech se na cestu Německem vydá také módní autobus s konzultanty vybavený převlékacími kabinkami a zrcadly. Plány na nové uniformy Deutsche Bahn poprvé představily v roce 2017, následující bezmála tři roky trval jejich vývoj. Podíleli se na něm v hojném počtu i samotní zaměstnanci německého železničního dopravce. ○





Nočním vlakem do srdce Evropské unie

ÖBB rozjely nové noční vlaky z Vídně a Innsbrucku do Bruselu. Nightjety spojí Rakousko s Belgií dvakrát týdně. Rakouský dopravce se tak stal největším evropským poskytovatelem nočních osobních vlaků a nabízí s partnery celkem 27 linek v Evropě. V plánu je i linka do Amsterdamu.

Josef Holek | Foto: ÖBB

Dvakrát týdně vyrazí z Vídně a Innsbrucku do Bruselu nové noční vlaky rakouského dopravce Österreichische Bundesbahnen (ÖBB). Po cestě z metropole vlak zastavuje v Linci, spoj z Innsbrucku v Mnichově. Spoj Nightjet mají být výrazně ekologičtější alternativou k letadlům. Na spojení s Bruselům ÖBB spolupracuje s belgickou železnicí SNCB. Ta zajišťuje nejen lokomotivy pro belgický úsek, ale také vlakové průvodčí a strojvedoucí.

„Prostřednictvím Nightjetu vracíme Evropě noční vlak. Díky našemu novému přímému spojení s Bruselům aktivně přebíráme odpovědnost za ochranu klimatu,“ řekl Andreas Matthä, generální ředitel společnosti ÖBB Holding AG. „Učinit z železniční dopravy na krátkých a středních tratích skutečnou páteř mobility v Evropě je globální projekt pro všechny zúčastněné strany, ať už se jedná o zástupce průmyslu, provozovatele infrastruktury, zákonodárce, naše vlády nebo evropské představitel s rozhodovací pravomocí. V této souvislosti hraje Brusel roli skutečného středu, který bude od nynějška dále posilován Nightjetem,“ doplnila Sophie Dutoroir, generální ředitelka SNCB.



Slavnostní příjezd nového spoje z Vídně na bruselském nádraží Midi.

Pod aureolou ekologie

Vlaky vyrazí z Vídně do Bruselu dvakrát týdně – v neděli a ve středu, nazpět jedou v pondělí a čtvrtek. Nightjet z Vídně vede přes Lince, spoj z Innsbrucku pak jede přes bavorský Mnichov. Obě trasy se spojí v Norimberku. Dále pokračují přes Frankfurt, Kolín nad Rýnem a Lutych do Bruselu. Nová noční spojení mohou být atraktivní i pro tuzemské cestující. Do Vídně, Lince i Mnichova několikrát denně jezdí i expresy ČD.

ÖBB provozují celkem již 27 nočních linek, přičemž se snaží chránit životní prostředí, byť cesta vlakem z Vídně (potažmo z České republiky) je nepoměrně časově náročnější než let. ÖBB však argumentují výrazně nižší uhlíkovou stopou vlaků.

„Díky síti nočních vlaků v Evropě napomáháme ochraně životního prostředí tím, že nyní ušetří již 12 000 letů na krátké vzdálenosti. Nová přímá spojení budou i nadále přispívat ke snížení emisí CO₂. Zatímco cestující v letecké dopravě na trase Vídeň – Brusel způsobí vznik 410 kg CO₂, v případě

cestujícího nočním vlakem je to pouze 40 kg CO₂“ konstatoval mluvčí ÖBB Bernhard Rieder. Vlak je také pohodlnější, cestující teoreticky ušetří i za hotel.

Nočním vlakem ČD

Cestující v lůžkovém a lehátkovém voze obdrží nápoj na uvítanou a snídaní. Jízdenky jsou k dispozici ve voze s místy k sezení od 29,90 eura na osobu a jízdu jedním směrem. V trendu rozšiřování mezinárodních dálkových spojů chce ÖBB pokračovat. „Od prosince 2020 je plánováno další přímé vlakové spojení Nightjet z Vídně do Amsterdamu,“ sdělil Rieder.

Noční železniční dopravu provozují i ČD. Každý den je možné lůžkovými a lehátkovými vozy národního dopravce cestovat z Prahy do Curychu, Budapešti, Varšavy, Košic a Humenného. Přímými lůžkovými vozy ruského dopravce RŽD je možné vyrazit i z Prahy do Minsku a Moskvy. Denně jezdí mezinárodní expresy ČD například do Mnichova, Lince, Vídně, Žiliny, Bratislavy, Krakova, Berlína či Hamburku. ○

Inspirace Posázavským pacifikem

V Dobříši přivítalo na začátku loňského roku první návštěvníky poněkud neobvyklé restaurační zařízení s názvem Pivní bar Vilém. V restauraci, kterou vedou dva nadšenci a znalci železniční historie, je na čepu řada regionálních piv a k snědku pochutiny ze studené kuchyně. Restaurace se nachází něco málo přes kilometr od dobříšského nádraží a vede k ní přímá cesta ulicí stylově nazvaná U pivovaru. Ta ústí do ulice Partyzána Svobody, kde v čísle 141 sídlí právě tento pivní bar.



Martin Harák | Foto: autor

Malé středočeské městečko Dobříš, které je proslavené především tamním rokokovým zámekem, v dobách socialismu známém spíše jako „zámek spisovatelů“, je koncovou stanicí odbočné větve železniční trati Posázavského pacifiku. A právě tato dráha dala podnět majitelům Martinům Žabkovi a Novému k založení vlastní restaurace. Nešlo by v zásadě o nic až tak zajímavého, kdyby část baru nebyla vyzdobena stylovou drážní výzdobou s akcentem na zmíněný Posázavský pacifik, tedy dráhu, kterou zná patrně každý tramp a milovník železnice z okolí Prahy. Část restaurace je vyzdobena dobovými fotografiemi či pláňky a jinými dokumenty vztahujícími se jak k samotné trati, tak i ke hnačím vozidlům na ní jezdícím. Nedílnou součástí výzdoby jsou například krásné cedule z parních a motorových lokomotiv, jež právě na trati do Dobříše pravidelně zajížděly. V případě vážného zájmu je možné zhlédnout malou expozici neobvyklých cedulí, trojrozměrných artefaktů, jako jsou například lampy či

Pivní bar Vilém

Seznam stálých pivních speciálů a jejich krátká charakteristika:

- Vilém 11° ALE „Šemík“ – svrchně kvašené světlé pivo
- Vilém 12° – tradiční spodně kvašené pivo plzeňského typu
- Vilém 14° IPA – svrchně kvašené pivo typu American India Pale Ale
- Fabián 10° – světlé výčepní pivo z pivovaru Hostomice p. B.

Pozn. Každý týden je na čepu po dobu několika dnů navíc vždy nějaké nové pivo z produkce celé řady českých a moravských minipivovarů.

Jídlo:

Výhradně studené chuťovky k pivu jako např. naložený hermelín, utopenci, pepřenky či matjesy.

Aktuální otevírací doba:

Pátek a sobota: 15:00–24:00 h

provozní dokumentace zrušených parních, dieselových i elektrických lokomotiv. Expozice se nachází v kanceláři restaurace a zhlédnout ji umožní pouze provozní personál po vzájemně domluvě.

Na čepu řada neobvyklých piv

Dalším plusem restaurace je pestrá a stále se střídající nabídka pivních speciálů především z různých podbrdských minipivovarů. V baru, který je navíc vybavený dvěma promítacími plátny, se konají různé tematické pořady, jako jsou křty knih či komentovaná promítání s drážní tematikou. Nedílnou součástí tohoto zcela neobvyklého restauračního zařízení je i malé dopravní vydavatelství Krokodýl, které vydává knihy s drážní tematikou. A asi největší kuriozitou je autorský kolektiv všech vydaných knih, který tvoří oba majitelé restaurace. A protože se oba autoři-hospodští nebojí pořádné práce, tak umí zaskočit třeba i za chybějící servírku, a také profesionálně natočit malé či velké pivo nebo si s hosty zaslíbeně popovídat nejen o zlatavém moku, ale především o železnici, kterou tak oba milují. ○



Bufet a restaurace Lokálka

Pivo a limo

- Točené pivo Starobrno 11° – nepasterizovaný, světlý ležák
- Točené pivo Drak 12° – světlý ležák nepasterizovaný, extra chmelený
- Kofola, malinovka
- Dále lahvované nápoje včetně Birellu

Jídlo

Česká klasika: Kuřecí a vepřový řízek nebo smažené žampiony, květák či hermelín s bramborem, smažák, knedlo vepřo zelo.

V denním menu např. šunkofleky, rybí filé, vepřová kýta po myslivecku, kuře na paprice, hajducký zelný guláš aj.

Z polévek například kulajda, gulášovka, česnečka. Ceny od 100 do 120 Kč.

Břeclav láká na železniční nostalgii

Břeclavská nádražní restaurace a bufet Lokálka se na prvním koridoru stala příjemnou stálicí. Interiér je zařízen moderně, přesto si ale zachovává jistý retro punc. Za relativně nízký peníz se tu dobře najíte, odměnou budiž i příjemný úsměv obsluhy a čistota. Kromě toho do ní vstoupíte přímo z haly nebo prvního peronu.

Josef Holec | Foto: autor

Pohoda, bohaté jídelní i nápojové menu, spousta míst k sezení, příznivé ceny. To jsou základní atributy nádražní restaurace a bufetu Lokálka v jiho-moravské Břeclavi. Návštěvníka navíc praští do očí jednoznačná stylizace interiéru do drážní historie, zahalená do moderního designu. Že je to protimluv? Ne tak docela. Moderní interiérové prvky tvořené všudypřítomným matně lakovaným kovem působí skutečně netradičně, nikoliv však nevkusně. Připadáte si totiž jako ve výtopně v dobách nadvlády parních strojů.

Centrálními součástmi obou prostor, tedy bufetu i restaurace, jsou do jisté míry repliky kotlů parních lokomotiv. Jen místa komínů a parojemů tu zaujmají „old school“ lampičky. Dokonce i pivní tank na restauračním baru připomíná mini parní kotel. Ponechme in-

teriér svému osudu a pojďme se pohodlně usadit na polstrované sedačky s dřevěnými opěradly, toliko připomínající prvorepublikové nádražní čekárny. Drážní tematiku umocňují velkoformátové, černobílé fotografie na stěnách. Hlavním motivem jsou samozřejmě parní lokomotivy a zaměstnanci drah s montérkami a s úsměvem na rtech.

Řízek přes celý talíř je kamufláž

A teď ke stolu. Z točených nápojů vybírám jedenáctistupňové Starobrno. Za pětatřicet korun dostanete dobře vychlazený, mírný „nadmírák“. K jídlu z menu na tabuli vybírám vepřový řízek s bramborem a gulášovou polévkou. Sečteno podtrženo: za pivo, polévku a hlavní jídlo zaplatíte 195 korun, což není úplně málo, nicméně pokud zajdete na menu, ve kterém je jedna konkrétní polévka a jeden pokrm, dostanete se pohodlně někam mezi 110 a 120 korun.

A to je cena určitě už přijatelná. Meníčko v Lokálce nabízí od 11:00 do 13:30. Otevřeno tu však mají už od 6:30, o víkendu od 7:30, zavíračka je v pozdních večerních hodinách.

Při pohledu na talíř se mi nejprve trochu zatajil dech. Řízek vsutku obrovské velikosti mě rozhodně překvapil, brambor je na talíři akorát a jako příloha se tu krčí jeden „okurék“, pro Čechy přeložím: okurka. Z veselé domněnky, že jsem dostal protekčnickou porci masa, mě vyvede první řez. Řízek si ufoukl a já zjišťuji, že má normální velikost. Jen té strouhanky je poněkud více. Nevadí. O polévce nemluvíme, byla akorát. Neurazila ani nenadchla.

Na otázku, zda bych se vracel, mám kladnou odpověď. Na oběd? Proč ne, dvě tři piva na stojáka bych také otočil. Ryze subjektivně vzato – na delší posezení s kamarády to ale nevidím. Trochu překvapil i chlad. V únoru zamrzí i zamrazí. ○



První lanová dráha u nás vedla na Černou horu

Československé státní dráhy (ČSD) svého času provozovaly na území bývalého společného státu řadu lanových drah, z nichž lanovka z Liberce na Ještěd přežila do dnešních dnů právě ve službách národního dopravce. Méně se již ale ví, že jako zcela první byla na území bývalého společného státu zprovozněna krkonošská visutá lanová dráha z Janských Lázní na Černou horu. První cestující svezla poslední říjnový den roku 1928.

Martin Harák | Foto: Autor a jeho sbírka, sbírka Pavla Vursty, archiv knihovny ČD, ČTK, SkiResort ČERNÁ HORA - PEC

Vzniku krkonošské visuté lanovky napomohla vlastně železnice. Československé Ministerstvo železnic schválilo výnosem z 19. května 1927 státní financování výstavby lanovky ve výši 51 procent akciového kapitálu. Hned v červnu byl stavební projekt ministerstvou radou schválen a dostal i stavební povolení na pozemky hraběte Černína

z Maršova, kudy byla lanovka naprojektována. Z dnešního pohledu je skoro neuvěřitelné, že hned v srpnu 1927 začaly zemní práce a díky pomocné vojenské nákladní dvoulanové lanovce od firmy Bleichert se mohl materiál efektivně dovážet či naopak odvážet do míst budoucí stopy lanovky. Nákladní lanovka vznikla díky pardubickému prvnímu železničnímu pluku, kterému velel štábní kapitán Josef Klicpera. Jen na okraj – tato lanovka fungovala až do 27. října 1928,

tedy čtyři dny před vlastním spuštěním osobní lanové dráhy. Následně byla demontována a odvezena zpět do Pardubic.

Úmorná dřina předků

Dnes už si patrně ani nelze představit, kolik umu museli naši předci vynaložit na leckdy úmornou dřinu při výkopech zeminy a zasazování stožárů. Navíc šlo tehdy o jakýsi „pilotní projekt“, neboť se v Československu stavbou visutých lanových drah do té doby nikdo nezabýval. Výstavbu lanovky na Černou horu prováděly dvě firmy – jednak to byla chrudimská strojírna Františka Wiesnera (později známá jako Transporta Chrudim) a brněnská filiálka německé společnosti Wayn & Freytag z Frankfurtu nad Mohanem. „Wiesnerovci“ se zabývali strojírními a ocelovými konstrukcemi, naopak zástupci německé firmy prováděli veškeré stavební práce. Na pomocnou nákladní lanovku dělníci nakládali jak samot-



Přeprava nosných lan...



...a jejich zvedání na podpěry

né stavebniny, tak i předmontované ocelové podpěry. Práci v jakémkoli počasí musela zvládat více než stovka dělníků, kteří se navíc potýkali ve vyšších polohách s nestálou rašelinnou půdou. Patky na stožáry se betonovaly takřka non-stop, práce stavbyvedoucí přerušovali pouze za silných mrazů, když bylo méně než osmnáct stupňů pod nulou. V Krkonoších samozřejmě nic výjimečného. Je známá například nepříjemná příhoda, kdy se po osazení páté, nejvyšší podpěry, která měla hmotnost pětatřicet tun, přetrhlo zajišťovací lano a takřka již vztyčený stožár spadl zpět na zem. Je dobré připomenout, že každá podpěra byla na zemi naležato snýtována a vztyčovala se pomocí jak ručních rumpálů, tak i ocelových pomocných stožárů. Jednalo se o náročnou a nebezpečnou práci.

Náročné osazení lan

Neméně důležitou prací bylo osazení nosných lan. Ta vyrobila německá továrna v Hammu a do Krkonoš byla přepravena po železnici na nákladních vo-



Černohorská lanovka na pohlednici z roku 1960

zech. Lana, navinutá na dřevěných bubnech, dorazila na speciálních vozech do Svobody nad Úpou a další jejich transport se odehrával velmi kuriózně. Nenadálou překážkou se stal most přes řeku Úpu, který měl nižší únosnost, než vážily obrovské cívky s lany. Proto byla na druhém břehu postavena prázdná cívka a lano bylo pomocí ručních rumpálů převinuto. Poté byla obrovitá cívka

nasazena na speciální transportní kola, zapřažena za dva armádní dělostřelecké traktory a pomalu odtahena po silnici do Janských Lázní. Transport po horské silnici dlouhé něco přes tři kilometry trval celé čtyři dny! Po osazení a zavěšení lan byly přivezeny dvě kabiny s hliníkovou konstrukcí a mahagonovým obložním, které byly vyrobeny v České Lípě. Každá z kabin, které jezdily proti sobě, měla obsaditelnost třicet cestujících. A protože šlo o historicky první lanovou dráhu, byly zkoušky velmi pečlivé a jen do zahájení provozu bylo vykonáno takřka dvě stě zkušebních jízd. Slavnostní den nastal 31. října 1928, kdy byl zahájen provoz za účasti ministra železnic a dalších hostů. Stavba trvala zhruba 15 měsíců a trasa vedla z centra Janských Lázní až na vrchol Černé hory a měřila 3,1 kilometru. S převýšením 644 metrů byla ve své době jednou z nejdelších lanovek ve střední Evropě. Jízda jedním směrem trvala tehdy zhruba 15 minut a lanovka stačila přepravit za hodinu asi 120 cestujících.

Přehled kabinových lanovek



1928–1954

strojírna Františka
Wiesnera



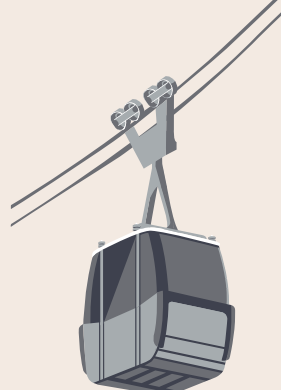
1954–1980

Transporta
Chrudim



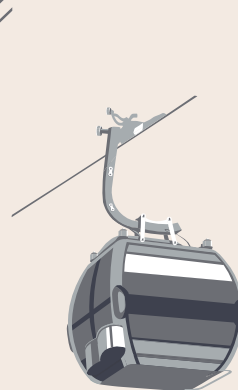
1980–1991

Transporta
Chrudim



1992–2006

Svoboda



2006–nyní

Doppelmayr

Soutěž o 3 trička

V souvislosti s tímto článkem nám SkiResort ČERNÁ HORA - PEC poskytl tři slušivá trička s motivem kabinových lanovek. Pokud se vám líbí, stačí zodpovědět jednoduchou otázku:

Kdy přesně byl zahájen provoz první lanové dráhy na vrchol Černé hory?

Své odpovědi nám zasílejte do **27. března** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Lanovka“.



ČSD majitelem téměř 80 let

Majitelem první visuté lanové dráhy se staly Československé státní dráhy. Celosvětová krize byla i částečně důsledkem toho, že nepříznivé finanční poměry vedly k zamyšlení, zda provoz lanovky v roce 1931 zastavit. Naštěstí k tomuto kroku nedošlo, a tak lanovka jezdila dál. Po připojení Sudet k Německu v roce 1938 se provozovatelem stala Německá říšská dráha (DR), která ale promptně lanovku prodala soukromníkovi. Po ukončení druhé světové války byla

vrácena zpět do majetku ČSD a po dodání nových kabin byla bez větších problémů provozována až do druhé poloviny šedesátých let, kdy bylo rozhodnuto o její rekonstrukci. Na vrcholu Černé hory byla ubytovací zařízení pro několik stovek rekreantů a řada zaměstnanců tam žila i s rodinami, takže lanovka pomalu přestávala stačit stále silnějšímu provozu. Určitě není bez zajímavosti, že v Janských Lázních dokonce navazovala po desáté večer ještě na poslední autobus ze Svobody nad Úpou.

Výstavba nové lanové dráhy v odlišné trase začala slavnostně 29. prosince 1969, Transporta Chrudim ji nicméně začala stavět až v roce 1976. Během výstavby jezdila stále původní lanová dráha z roku 1928, jejíž provoz byl ukončen v roce 1980. Nová gondolová lanovka o délce 2,3 kilometru, která začala jezdit v nové trase v březnu roku 1980, byla stále v majetku ČSD. V roce 1992 byla částečně zrekonstruována a původní kabinky nahrazeny novými od firmy Swoboda. Zásadním milníkem se však stal rok 1996, kdy České dráhy, nástupce ČSD, prodaly lanovou dráhu privátní firmě Mega Plus. Ta se rozhodla během roku 2006 lanovku zcela zrekonstruovat a pro provoz koupila osmimístné kabinkové lanovky od firmy Doppelmayr. Ty jezdí dodnes pod názvem Černoohorský express. Současná lanová dráha má patnáct podpěr, jízda trvá jen 7,5 minuty a je schopná přepravit až 1 500 cestujících za hodinu. ○

(Zdroj: Nevrlý Václav, Visuté veřejná lanovka na Černou Horu v Janských Lázních, vyd. Otto Waldes Bratislava, 1930)



První roky provozu lanovky v její původní trase (cca rok 1935)

Současná podoba lanovky provozované pod názvem Černoohorský express

Od „kouře, který hřmí“ po Mys Dobré naděje



Poznat Afriku trochu důkladněji je snem mnoha jedinců, kteří mají alespoň trochu pevné toulavé boty. A když jeden z kamarádů projevil stejné přání, začali jsme okamžitě jednat. Afrika je však z mnoha ohledů kontinent neklidný, a tak byl po úvahách zvolen za cíl samotný jih pevniny. Jsme sice zvyklí používat, pokud možno, vlak či jiný veřejný dopravní prostředek, na africkém kontinentu tato možnost příliš nefunguje. Železniční síť je velice řídká, spoje sporadické a autobusové spojení nejisté. Proto jsme zvolili netradičně cestu hotelbusem, kterou nabízela v katalogu jedna z českých cestovních kancelářů.

Martin Černý | Foto: autor

Toto neobvyklé vozidlo se stalo na více než tři týdny naším přechodným domovem, místem ke spánku i stravování a vůbec pomyslným centrem všeho dění. A cestou dlouhou více než 5 500 kilometrů vedoucí ze Zambie přes Botswanu, Namibii a Jihoafrickou republiku nám pomohlo k zážitkům, které se jen tak nebudou opakovat. Po mnoha hodinách únavného letu konečně, po mezipřistání a krátké prohlídce jihoafrického Johannesburgu, přistáváme na letišti v zambijském Livingstonu. K prvotnímu poznání této části Afriky nám poslouží věhlasné Viktoriiny vodopády, jež jménem britské panovnice pojmenoval jejich novodobý objevitel David Livingstone. V domorodém jazyku jsou známé jako Mosi-oa-Tunya, tedy „kouř, který hřmí“, což hovoří za vše.

Pestré cestování s mnoha zážitky

Naše cesta byla navržena tak, abychom poznali nejen běžný život v této části světa, ale také postupně absolvovali několik safari v národních parcích, navštívili poušť a na závěr se pokochali krásami Kapského Města s jeho okolím. Hned první menší safari nedaleko Livingstonu nám nabídlo zajímavé setkání se zvířaty a také pochopení africké reality. Na konci projíždky nám bylo nabídnuto, že můžeme vidět ještě nosorožce. Pouze budeme muset lehce uplatit strážce, kteří je hlídají. Netušíce, co bude následovat, jsme souhlasili, a dokonce pěšky vyrazili do buše, kam nás vedl usměvavý strážce s kalašnickem přes rameno. Po pár stech metrech následovalo něco, v co jsme ani nedoufali. Na mýtince bylo menší stádo nosorožců a nedaleko dokonce matka s mládětem. Neskutečný živý kolos stál pár kroků od nás a já v tu chvíli nevěděl, zda mám dřív fotit, nebo se ko-



Tak vypadal dočasný „domov na kolech“ na přivozu přes Zambezi mezi Zambií a Botswanou.



Hora Spitzkoppe je posvátným místem Křováků.

← Jeden ze symbolů Afriky s majestátní hřívou



Moderní jednotka Gautrain u letiště O.R.Tambo v Johannesburgu



Lodky mokoro jezdí do tajemného Okavanga.



Ženy kmene Himba v tradičních oděvech

chat zážitkem, který se mi zapíše hluboko do paměti. Nakonec se ukázalo, že nás toto dech beroucí divadlo stálo každého navíc jeden dolar, tedy jen zlomek ceny celého safari.

Postupně jsme navštívili další tři národní parky – Chobe a Okavango v Botswaně a Etoshu v Namibii. Každý z nich je jiný krajinně, někde se jezdí ve speciálních automobilech, jinde ve vlastních vozích. V Chobe můžete absolvovat jak safari na souši, tak lodí po stejnojmenné řece. A právě tady jsme měli několikrát štěstí na hrochy při pastvě, což se pokadě nepovede. Obecně platí, že na zvířata musíte mít prostě štěstí. Ony národní parky jsou velké přibližně jako čtvrtina České re-



1 - Livingstone, 2 - NP Chobe, 3 - Maun + NP Okavango, 4 - Popa Falls, 5 - Meteorit Hoba, 6 - NP Etosha, 7 - Himba Village, 8 - Spitzkoppe, 9 - Swakopmund, 10 - Walvis Bay, 11 - Namib Naukluft, 12 - Fish River Canyon, 13 - Springbok, 14 - Cape Town

publiky, takže nelze očekávat, že lev na vás bude čekat za každým druhým keřem. Nejlepší doba na návštěvu je brzo po ránu nebo navečer a zvířata se často stahují do míst, kde je voda. Nemohu si stěžovat, postupně jsme viděli téměř vše, co vidět šlo, včetně „velké pětky“, což je označení pro slona, lva, buvola, levharta a nosorožce.

Úchvatné Okavango okouzlí

Z mého pohledu zcela speciální byla dvou-denní návštěva Okavanga. Jedná se o obrovskou deltu stejnojmenné řeky, která vzhledem k okolní poušti nikdy nedoteče do žádného oceánu. Vytváří zvláštní ekosystém, přičemž krajina je dostupná pomocí loďek zvaných mokoro a vozidly jen velmi omezeně. Strávili jsme zde ve stanech noc, jediné světlo večer bylo od několika petrolejek či baterky. Záchod tvořil kovový stojánek s prkýnkem, pod kterým se nejdříve rýčem vyhloubila díra, která se onou zeminou postupně zasypávala. Oka-

ŽELEZNICE NA JIHU AFRIKY

V JAR existuje železniční síť o délce více než 20 000 kilometrů, z čehož absolutní většina tratí je takzvaného kapského rozchodu 1 067 mm. Jedinou výjimku tvoří systém Gautrain, což je nově vybudovaná železnice standardního rozchodu 1 435 mm v Johannesburgu a okolí. Systém Gautrain, na němž jezdí moderní elektrické vlaky, se skládá ze dvou tratí spojujících centrum města s Pretorií a tamním letištěm a otevřen byl v roce 2010. Mezi Kapským Městem a Johannesburgem jezdí navíc jeden z nejluxusnějších vlaků světa zvaný Blue Train, který vzdálenost 1 800 kilometrů překoná zhruba za den a půl. Asi dvě pětiny tratí jsou elektrizované.

vango je jedno z mála míst, kde se chodí zvěř pozorovat pěšky, což je úplně jiný zážitek než z rachotícího automobilu. Stáda zeber, pakoňů, buvolů, žirafy se svými dlouhými krky – všechna zvěř nás bedlivě pozorovala a byla ve stěhu před skupinou vetřelců, kteří ve zdejší krásné krajině zalité sluncem nemají co pohledávat.

Jak Botswana, tak Namibie jsou země rozlohou obrovské, ale přitom velmi málo obydlené. Zvláště Namibie je ale natolik různorodá a přitažlivá, že při jedné návštěvě není prakticky možné vidět vše zajímavé. Ať už se jedná o meteorit Hoba,



Příměstská elektrická jednotka v Johannesburgu





Pobřeží koster, vrchol Brandberg či pohorí Spitzkoppe, jehož nejvyšší vrchol je posvátným místem pro kmen Sanů neboli Křováků. Na severovýchodě v regionu Kunene žije kmen Himbů, kteří dodnes žijí podle tradic svých předků. Himbové (zvláště ženy) prozatím nepřejali evropský styl oblékání a jejich vzhled je velmi specifický. Velký důraz je kladen na úpravu vlasů a množství ozdob, jejichž styl nošení označuje postavení ženy v kmenové hierarchii. Namibie bývala po určitou dobu také německou kolonií, což tam zanechalo dodnes četné stopy nejen v mnoha místopisných názvech, ale také v architektuře. Přímořské město Swakopmund je toho zářným příkladem, a právě tam si rozhodně nepřipadáte jako v divoké Africe. Mimochodem, každé větší město má supermarkety prakticky stejně, jako známe u nás, a ceny za potraviny a jiné zboží jsou podobné či nepatrně vyšší. Drobný problém je, že jednotlivé obchody mohou být klidně i několik set kilometrů daleko od sebe.

Z Namibie do Jihoafrické republiky

Velkou část jižní Namibie tvoří jedinečná a pro mnohé fascinující poušť. Ta je základem národního parku Namib Naukluft. Ujeli jsme několik set kilometrů po prашných cestách, než jsme mohli navštívit oblast Sesriem a Sossusvlei s obrovskými a nádherně barevnými dunami. Na jednu z dun jsme dokonce vystoupali, brodili se zcela jemným pískem a po několika desítkách minut jsme konečně

ně stanuli na vrcholu této písečné dámy. Převýšení asi sto metrů vykonalo své, pot z nás tekla proudem, ale dech beroucí pohledy na okolí nám to vynahrádily. Připadali jsme si na chvíli jak na Marsu nebo v jiné galaxii... Pak jsme ještě navštívili oblast Deadvlei, kde lze spatřit palčivým sluncem mumifikované stromy v podobě zčernalých koster. Zcela na jihu země je úchvatný Fish River kaňon, menší bratříček amerického sourozence.

Závěrečné dny jsme strávili v Jihoafrické republice a v nádherném okolí Kapského Města, kde jsme poprvé a naposledy za celou naši expedici použili železnici, v tomto případě příměstský elektrický vlak. Snad není nikdo, koho by nelákalo navštívit mytický mys Dobré naděje, který jako první obeplul v roce 1488 portugalský mořeplavec Bartolomeu Dias. Od samotného mysu lze vyjít stezkou s krásnými výhledy na nejvyšší bod zvaný Cape Point a cestou se kochat pohledem na divoké pobřeží. Jen nesmíte šlápnout na některou z desítek ještěrek, které tudy běhají. Jako ona pomyslná třešnička na dortu byla návštěva proslulé Stolové hory nad Kapským Městem. Výhled na centrum města plné mrakodrapů, ohraničených přístavem s desítkami lodí, byl fascinující. Vždyť právě tady nakládali v roce 1948 svoji Tatru 87 pánové Hanzelka a Zikmund na loď a vyplouvali do Jižní Ameriky. Ale to je již jiný příběh.

Ten náš pomalu končil a nás už jen čekalo letadlo zpět do studené prosincové Evropy. ◉



Oblast starého přístavu Vaterfront v Kapském Městě

← Zkamenělé stromy v oblasti Deadvlei připomínají strašidelné přízraky.

Napsali o nás...

České dráhy zruší i poslední zakázku na vybavení vozů zařízením ETCS

České dráhy zruší i poslední zakázku na vybavení svých vlaků mobilní částí zabezpečovacího zařízení ETCS. Důvodem jsou vysoké náklady, které nechce dopravce akceptovat. Řekl to mluvčí Českých drah Radek Joklík. Společnost tak učinila po dohodě s novým ministrem dopravy Karlem Havlíčkem. Loni dráhy vyhlásily celkem šest soutěží na vybavení vlaků zabezpečovačem, z nich úspěšně dokončily jedinou s hodnotou až 1,4 miliardy korun, další čtyři už tehdy zrušily. „Po konzultaci s panem ministrem jsme se rozhodli, že i tuto zakázku zrušíme. Současná situace na trhu, kdy mobilní část ETCS soutěží všichni dopravci v Evropě, je velmi nepříznivá. Kvůli převisu poptávky nabídkové ceny stouply neúměrně nahoru, což při potřebě vybavit stovky vozidel znamená mnohamiliardové náklady,“ uvedl šéf ČD Václav Nebeský. **ČTK 4. 2. 2020**



Panteři AC/DC. České dráhy soutěží proměnu elektrických jednotek na dvousystémové

České dráhy vypsalý soutěž na úpravy dvanácti jednotek RegioPanter z jednosystémových na dvousystémové, aby mohly jezdit i na střídavý (AC) proud. Jde o jediné stejnosměrné jednotky (DC) tohoto typu, které ČD mají. Vítěz zakázky bude mít 30 měsíců na úpravy jednotek, které dosud jezdí v Královéhradeckém, Pardubickém a Ústeckém kraji. Ministerstvo dopravy už dříve uvedlo, že na tento projekt počítají pro České dráhy s dotací 120 milionů korun, odhadované náklady celého projektu jsou 240 milionů korun. Tam, kde dosud tyto jednotky jezdí, budou po dobu jejich modernizace nasazeny starší soupravy. Proměna jednotek řady 440 na 640 souvisí s nově budovanými úseky na střídavý proud i postupným přepínáním celé trakční soustavy. ČD už mají schválenou dotaci z OPD 2 na přestavbu ve dvou projektech. Půjde o 7 jednotek pro Ústecký kraj a 5 pro Královéhradecký a Pardubický kraj. **zdopravy 7. 2. 2020**

Poláci začínají s přípravou rychlejší trati z Katovic do Česka

Polská státní společnost Centralny Port Komunikacyjny (CPK), která má na starosti kromě přípravy stavby nového varšavského letiště i některé železniční tratě, oznámila získání dotace 7 milionů polských zlotých z evropských fondů na přípravu rychlejšího spojení mezi Polskem a Českem. Dotace v hodnotě zhruba 42 milionů korun má sloužit k projektování zhruba třicetikilometrového úseku od česko-polské hranice přes Jastrzębie-Zdrój po spojení s tratěmi č. 157 a 159 Chybie-Žory. Celková hodnota projektu přesahuje 14 milionů zlotých, evropská dotace pokryje polovinu nákladů. Jde o první část plánovaného zrychlení tratě z české hranice až do Varšavy. První třicetikilometrový úsek má stát zhruba 1,3 miliardy zlotých, až do Katovic pak 5,6 miliardy zlotých. **zdopravy.cz 10. 2. 2020**

Novým šéfem ČD - Informační systémy je Aleš Bartůněk

Novým ředitelem a předsedou představenstva společnosti ČD - Informační systémy je manažer Aleš Bartůněk. Do čela dceřiné společnosti Českých drah, která mimo jiné provozuje internetový jízdní řád IDOS, byl zvolen na mimořádném jednání představenstva. Firma byla bez ředitele od loňského listopadu, kdy byl z funkce odvolán Miroslav Řezníček. Bartůněk v poslední době vedl poradenskou společnost A. C. H. Ventures, kterou sám založil. Téměř 20 let pracoval na různých pozicích u americké technologické společnosti IBM. Byl jejím obchodním ředitelem v Česku, od roku 2003 generálním ředitelem. ČD-IS se zaměřuje na poskytování ICT služeb v dopravě a logistice. Firma patří do skupiny Českých drah. V roce 2017 se stala majitelem společnosti CHAPS, dodavatele prodejních systémů drah a provozovatele serveru idos.cz. **LN, ČTK 3. 2. 2020**

Kraj vypsal soutěž na dieselové vlaky

Plzeňský kraj vypsal očekávanou soutěž na zajištění provozu na většině neelektrizovaných tratí v kraji. Na rozdíl od většiny jiných krajů nejde cestou přímého zadání, ale otevřenou soutěží. Dopravce vybraný na základě tendru by měl začít jezdit v prosinci 2022. Je možné, že v praxi to bude o rok později: stávající smlouva s ČD na těchto tratích platí do roku 2023. Oproti původnímu plánu smlouvy na deset let bude zakázka označená jako provozní soubor Plzeňsko na 15 let. Je na 23,5 milionu kilometrů za celou dobu, maximální objednávku slibuje kraj při navýšení objemu výkonů na 35 milionů kilometrů. Odhadovaná cena zakázky je 4,9 miliardy Kč, kraj tedy počítá s cenou kolem 200 korun za kilometr. To je více než dosud, ale jen zdánlivě: podobně jako už u dříve vysoutěžených zakázek bude smlouva v režimu brutto, tedy kdy riziko tržeb jde plně za krajem. **Plzeňský deník 20. 2. 2020**

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně 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, nábf. 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



Kréta



Oblíbená destinace, ověřené hotely, příznivé ceny

Odlety z Prahy, Brna a Ostravy

Více na www.cdtravel.cz, tel. 972 243 051, R. Hořejší



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



VYBERTE SI Z NAŠÍ
JARNÍ NABÍDKY
OTEVŘENÝCH KURZŮ
SOFT SKILLS

Více informací o kurzech
se dozvíte na www.dvi.cz
nebo u Mgr. Veroniky Feixové:
+420 601 374 272,
veronika.feixova@dvi.cz

KURZ PREZentaČNÍCH DOVEDNOSTÍ PRO POKROČILÉ

4. 3. 2020

4 250 Kč

Chcete se seznámit s hlavními zásadami přípravy na projev před mikrofonem? Potřebujete rozebrat strukturu prezentace vzhledem k potřebám publika? Nabízíme Vám kurz Prezentačních dovedností pro pokročilé, po jehož absolvování budou vaše prezentace sebevědomé a osobité a diváci si dobře zapamatují předávané informace.

KURZ TIME MANAGEMENT A STRESS MANAGEMENT

16. 4. a 17. 4. 2020

7 580 Kč | 2 dny

Chcete mít svůj čas pod kontrolou? Potřebujete se efektivněji přibližovat svým cílům? Nedaří se Vám účinně hospodařit se svou energií? Chtěli byste se dostávat do psychické pohody bez ohledu na vnější okolnosti? Vyzkoušejte si techniky na posílení stresové odolnosti a naučte se řídit svůj čas na našem kurzu Time managementu a Stress managementu.

KURZ OSOBNOSTNÍ TYPOLOGIE

18. 5. 2020

4 250 Kč

Chcete si osvojit techniky efektivního jednání s lidmi kolem Vás? Chcete být úspěšný při budování a řízení týmu a vytváření dobrých vztahů s klienty? Přijďte k nám na kurz Osobnostní typologie a zjistíte proč si my lidé někdy nerozumíme a kudy z toho vede cesta ven.

KURZ EFEKTIVNÍ KOMUNIKACE A ŘEŠENÍ KONFLIKTŮ

18. 6. 2020

3 790 Kč

Chcete lépe porozumět nejen tomu, "co" ostatní říkají, ale také "proč" to říkají? Chtěli byste se naučit přizpůsobovat svůj styl komunikace tak, aby byl pro druhou stranu lépe pochopitelný? Nevíte, jak hledat cesty pro zlepšení podmínek, aby nevznikaly nežádoucí konflikty? Nabízíme Vám kurz Efektivní komunikace a řešení konfliktů.



28. března 2020

Oslavte s námi 600 let města Tábora

Letos uplyne 600 let od založení Tábora a u příležitosti tohoto výročí se ve městě koná po celý rok řada zajímavých akcí. Patří k nim i slavnost Tábora s párou, která se uskuteční poslední březnovou sobotou. Jak už název napovídá, užijí si ho všichni příznivci světa na kolejkách, a obzvláště nostalgických jízd. Těšit se můžete na vyjíždky parními vlaky do okolí města. V sobotu 28. března pojedou parní vlaky z Tábora do Chýnova (odj. 9:30 h), Božejovic (odj. 10:50 h), Plané nad Lužnicí (odj. 12:50 h), Chotovin (odj. 14:20 h) a zpět. Historický vlak poveze parní lokomotiva 434.2186 zvaná Čtyřkolák. Ta byla vyrobena v roce 1917 v lokomotivce Breitfeld & Daněk ve Slaném pro Císařsko-královské státní dráhy. Součástí doprovodného programu je výstava lokomotiv, vozů a vojenské techniky a také výstava o historii od starověkých obchodních stezek až po současnou železnici. Na tábořském nádraží najdete i stánek Muzea čokolády a marcipánu s nabídkou lákavých sladkostí. Aktuální informace o jízdách parních vlaků včetně cen jízdenek zjistíte na www.cd.cz/jiznicechy (Nostalgické a zvláštní vlaky), v bezplatné aplikaci Vlaken na výlet nebo na webu www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejbližší železniční stanice: Tábor



28. března až 19. dubna 2020

Přijďte do Prahy na velikonoční trhy

V sobotu 28. března začínají na pražském Staroměstském náměstí velikonoční trhy. Rynek se zahálí do barev jara, najdete na něm nazdobenou břízu, desítky prodejních domků zkrášlených pestrými velikonočními dekoracemi a také pódium, kde postupně vystoupí řada profesionálních a amatérských pěveckých či tanečních souborů. Děti se mohou těšit na kreativní víkendové dílny nebo animační programy. Chybět nebudou ani oblíbené fotokoutky a samozřejmě lákavé občerstvení. To vám naservírují ekologicky – na zcela kompostovatelném nádobí.

Nejbližší železniční stanice:
Praha Masarykovo nádraží



do 26. dubna 2020

Do Brna na výstavu korunovačních klenotů

Nenechte si ujít výstavu mistrovských replik českých korunovačních klenotů včetně věrných kopií středověkého žezla, jablka a korunovačního meče. Najdete ji do 26. dubna v brněnském Letohrádku Mitrovských. Autorem replik je Jiří Urban, jeden z nejlepších evropských zlatníků, který realizoval např. šperky pro anglickou královnu Alžbětu II. nebo repliku císařské koruny Svaté říše římské. Na výstavě se také prostřednictvím informačních panelů blíže seznámíte s 22 panovníky, kteří byli od 14. do 19. století korunováni svatováclavskou korunou.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.



28. a 29. března 2020

Tradiční jarní výstava modelů v Ostravě

Poslední víkend v březnu si udělejte s dětmi výlet do Ostravy, kde se v prostorech bývalé ZŠ V Zálomu v lokalitě Pískové doly koná tradiční výstava železničních modelů. Hlavní atrakcí budou dvě modulová kolejiště – jedno v měřítku 1:87 (H0), druhé v měřítku 1:120 (TT), na kterých bude provoz řízen pomocí moderního digitálního systému. Na obou kolejištích uvidíte stanice a dopravní vytvořené podle skutečných předloh. Na výstavě objevíte i menší panelová kolejiště, z nichž tři ztvárňují motiv úzkorozchodných železnic (v měřítku H0e).

Nejbližší železniční stanice:
Ostrava-Svinov