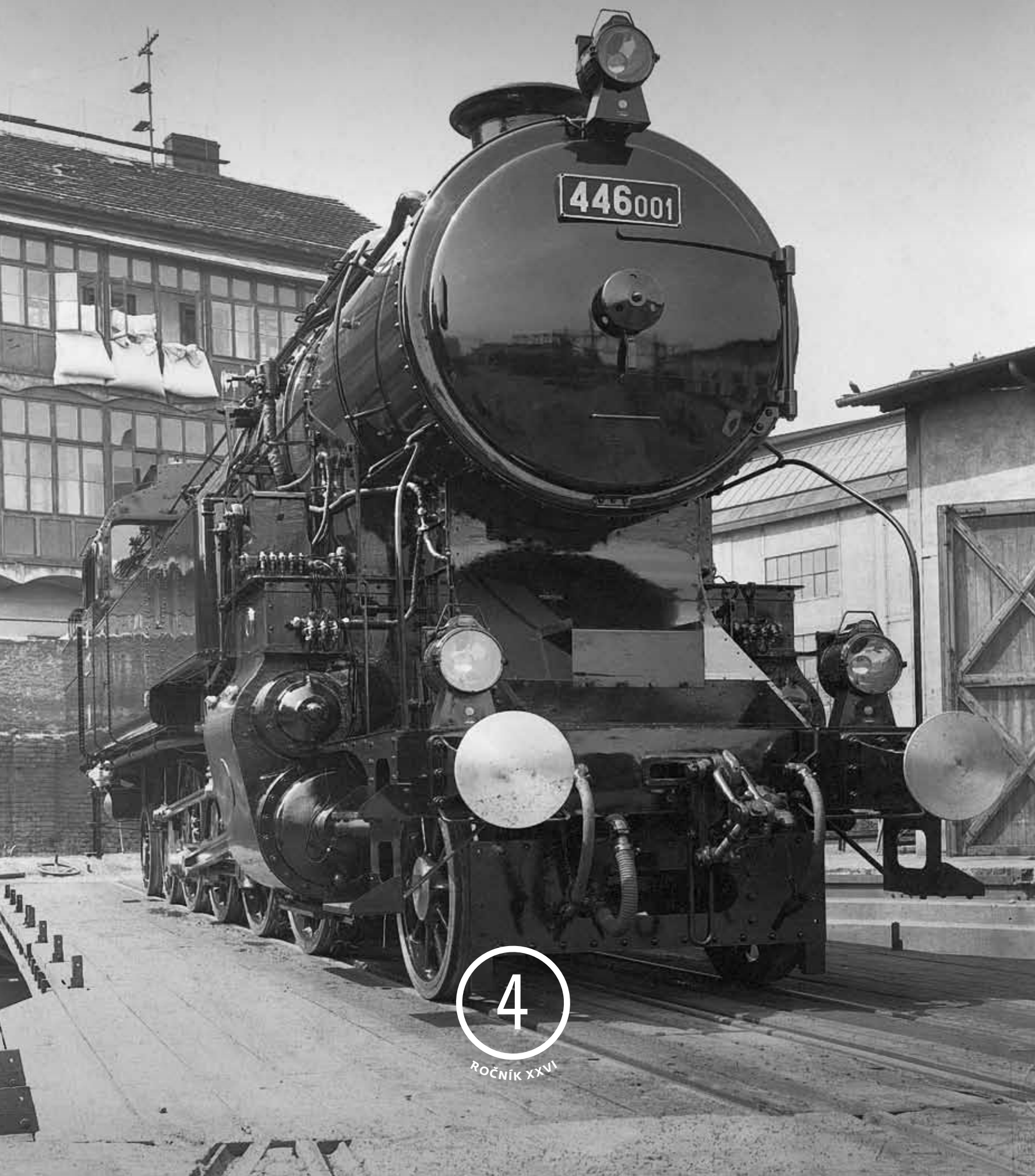


Železničář

14. ÚNORA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



4

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Hned tři kraje má ve své působnosti manažerka Regionálního pracoviště Zákaznického personálu (ZAP) v Pardubicích **Eva Medunová**. Prozradila, jakým výzvám a úkolům se svým týmem čelí.

9 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy si připsaly **historický rekord**. Loni se jim podařilo oslovit nové zákazníky a celkem jich vlaky národního dopravce **cestovalo 179,23 milionu**. Jde o meziroční nárůst o více než 4,5 milionu.

11–14 TĚMA

Mezi nejobdivovanější lokomotivy, které vznikly v meziválečném období, patří i řada **456.0 ČSD**, známá pod přezdívkou **Krasin**. Celkem 27 strojů spolehlivě sloužilo z větší části do 60. let.

18–19 CESTOPIS

Vydali jsme se do nejsevernějšího švýcarského **kantonu Schaffhausen** se stejnojmenným hlavním městem, v jehož blízkosti se ukrývá nejdelší evropský vodopád.

PUBLIKACE KE 100 LETŮM
I JAKO E-KNIHA

Chcete mít přehled o vývoji a fungování železnice na území Československa za posledních 100 let? Pořídte si knihu *Historie státních drah 1918–2018*, která vyšla k příležitosti stého výročí vzniku Československa i samostatné železnice. Dílo popisuje vznik a fungování drah od vzniku ČSR 28. října 1918 až po vznik ČSFR a období samostatného českého a slovenského státu po roce 1993. V devíti kapitolách nechybí mnoho dosud nezveřejněných fotografií, reprodukcí či map. Publikace je nyní dostupná i jako e-kniha na www.palmknihy.cz. Cena elektronické verze činí 690 Kč. Rovněž tištěná verze knihy je vedle vybraných ČD center dostupná na tomto e-shopu a stojí 790 Kč. Více informací na www.cd.cz/100-let-spolu.



TITULNÍ FOTO

Autor: foto ČKD, sbírka Miroslav Petr

Na továrním dvoře firmy Českomoravská-Kolben-Daněk v Praze fotografovali roku 1928 zcela novou lokomotivu 446.001, pozdějšího Krasina 456.001.

Amz¹³⁸

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Patří k flotile celkem 47 dálkových vozů, které České dráhy zakoupily v prvním pololetí roku 2017 od rakouských spolkových drah ÖBB, aby jejich prostřednictvím dále zkvalitnily cestování na tuzemské železnici. Byly mezi nimi i čtyři vagony řady Amz, vyrobené na přelomu 80. a 90. let v sousedním Rakousku. Jedná se o vůz 1. třídy určený pro dálkovou vnitrostátní a mezistátní dopravu s maximální rychlostí 200 km/h. Výrobce je firma SGP Simmering.

Tento tlakotěsný, čtyřnápravový vagon s postranní chodbičkou má devět oddílů a šestačtyřicet sedadel. Ta jsou kožená, se samostatným podhlavníkem s bočními opěrkami hlavy. Područky se nacházejí po obou stranách sedadel a jsou vyjma těch u okna

a u stěny sklopné. Sedadla jsou posuvná. V oddílech č. 1–4 je uspořádání Business, to znamená, že se zde nacházejí pouze čtyři sedadla, prostřední místo je využito pro velký zasouvací stolek. Samozřejmostí je klimatizace či zásuvky 230 V pro napájení elektroniky, nechybí ani dvě standardní vakuové toalety.

Nad sedadly v kupé jsou umístěné průhledné zavazadlové police. Součástí jsou i háčky na šaty. Vstupní dveře do vozu jsou předsvunuté, ovládané tlačítkem. Mezi nástupním prostorem a chodbičkou jsou kyvné dveře. Vstupní dveře do oddílů jsou posuvné, ručně ovládané.

Do provozu s cestujícími byly postupně zařazovány od 19. února roku 2017. V aktuálním jízdním řádu 2018/2019 jsou nasazeny především na lince Ex6. ○

Číselná řada	73 81 19-91 5xx-x
Počet vozů	4
Nejvyšší dovolená rychlost	200 km/h
Rok výroby (modernizace)	1989–1993 (2006–2007)
Výrobce/zhotovitel modernizace	SGP Simmering
Míst k sezení (pevná + sklopná)	46
Oddílů	9
Hmotnost prázdný/obsazený	49 t/54 t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

pokud vám na zdi visí kalendář Českých drah na letošní rok, snad vám udělá radost zpráva, že váš interiér zdobí jedno z nejúspěšnějších děl roku. Tento kalendář totiž získal na počátku února v prestižní soutěži Kalendář roku 2019 první místo v kategorii VOX POPULI. Zvítězil díky hlasování veřejnosti, proto bych chtěl jménem celého realizačního týmu poděkovat za podporu a přízeň, které se nám dostalo nejen z řad kolegů železničářů a fanoušků, ale i lidí mimo obor, jež příběhy drážních profesí prezentované dětskými herci v našich obrazech zaujaly natolik, že dali kalendáři svůj hlas.

Toto ocenění je pro nás důkazem, že směr, který jsme zvolili více než o rok dříve, kdy jsme pro kalendář 2018 připravili obrazy odkazující na roli železnice v průběhu stoleté historie naší republiky, byl správný. Ukazuje se totiž, že připomenutí tradice železnice, krásy, ale i náročnosti drážního řemesla i příběhů, jež se na kolejích odehrávají každý den, jsou faktory, které zaujmou nejen železničáře a příznivce, ale i širokou veřejnost. A to je dobře, protože to znamená, že České dráhy nevnímají lidé jen jako dopravní společnost, ale firmu s tradicí, poutavou historií, a svým způsobem vysvětluje, proč se České dráhy tak hrdě hlásí k přídomek národní dopravce. Mímoходом oficiální potvrzení práva tento výraz používat, které nedávno vydal Úřad průmyslového vlastnictví, ve mně vzbuzuje naději, že zdravý rozum ještě dokáže zvítězit.

Osobně v úspěchu kalendáře ale spatřuji ještě jeden rozměr - snahu splatit dluh řadovým železničářům, kolegům v první linii, protože dráha nejsou jen vlaky, koleje a nádraží. Jsou to především lidé, kteří roztáčejí každý den složitá soukolí, uvádějí v pohyb na sedm tisíc vlaků a vdechují jinak mrtvému železu život. Jsem přesvědčen o tom, že tito lidé si nezaslouží číst o své firmě jen v ekonomických rubrikách novin, ale měli by vědět, že společnost si uvědomuje, jak jsou důležití, a že bez nich by to nešlo.

Samozřejmě víme, že komunikace firmy nestojí jenom na kalendářích a jejich příbězích, proto dále rozvíjíme i naše další projekty. Vedle tištěných titulů - Železničáře, ČD pro vás a interního bulletinu vydávaného pro zaměstnance ČD, pokračujeme v tvorbě unikátního projektu Pohled z vlaku, který najdete na webové adrese pohledzvlaku.cz. Ten nám dělá obrovskou radost, protože si díky svému zpracování získal celosvětovou oblibu. Nepřeháním. Záběry nejzajímavějších tratí pořízené čtyřmi různě umístěnými kamerami z oblíbených vozidel zhlédlo přes devět milionů lidí ve 35 státech světa. A ještě zajímavější je číslo celkové zhlédnuté stopáže - 28 milionů minut!

Zároveň i nadále natáčíme reportážní materiály o novinách národního dopravce, které najdete na profilu redakce ČD na YouTube. I tady zaznamenáváme cennou zpětnou vazbu a zájem, který nás utvrzuje v přesvědčení, že České dráhy mají stále dost zajímavých témat, jež stojí za to zpracovávat a populárně naučnou formou šířit dál. Jsem přesvědčený, že i díky čtenářským a diváckým námětům fenomenální studnici železnice a lidí kolem ní jen tak nevyčerpáme.



18x



Václav Rubeš

vedoucí oddělení tištěných
a internetových periodik

Tenisté opět jeli na Davis Cup Pendolinem, svezl se i tým žen

Opět tradičně vlakem SC Pendolino přicestovali na konci ledna čeští tenisoví reprezentanti do Ostravy ke kvalifikačnímu utkání nového formátu Davis Cupu proti Nizozemsku. To se uskutečnilo od pátku 1. do soboty 2. února v Ostravar Aréně a Češi nakonec prohráli 1:3. Český tým k zápasu vyrazil z Prahy s několikadenním předstihem v neděli 27. ledna ráno a do moravskoslezské metropole dorazil před tři čtvrtě na jednu. Z útrob vlaku vystoupili nehrající kapitán Jaroslav Navrátil, Jiří Veselý, Adam Pavlásek a nováček Tomáš Macháč a zamířili do vestibulu svinovského nádraží na úvodní setkání s novináři. Chyběl Lukáš Rosol a druhý mladík a nováček Jiří Lehečka, kteří se teprve vraceli ze svých turnajů z Francie, respektive Austrálie. Daviscupový tým využívá Pendolino Českých drah k cestám pravidelně, například loni v dubnu jím tenisté přicestovali rovněž do Ostravy na utkání s Izraelem. O týden později vyrazil do Ostravy Pendolinem také ženský fedcupový tým na utkání 1. kola s Rumunskem. Na palubě vlaku však byl pouze nehrající kapitán Petr Pála s pohárem pro vítěze za loňský rok a později přistoupila vítězka smíšené čtyřhry na Australian Open Barbora Krejčíková. (red)



Na konferenci se řešila technika i ekonomika

Třetí konferenci v rámci projektu ROCKY s názvem Ekonomika regionální dopravy a snižování nákladů mají za sebou zástupci Regionálních obchodních center Českých drah. V tábořském hotelu Palcát delegáti v polovině ledna navázali na druhou konferenci, která se tu konala na podzim. Z workshopů, jež byly součástí druhého dějství, totiž vzešla ekonomická a technicky zaměřená témata. A právě ta bylo nutno hlouběji prodiskutovat. Před více než stovkou zaměstnanců vystoupili náměstek GŘ ČD pro obchod Michal Štěpán, náměstek GŘ ČD pro ekonomiku Radek Dvořák, ředitelky odboru investic Hana Dluhošová, marketingu a cenotvorby Zuzana Čechová, kanceláře náměstka GŘ pro obchod Ludka Hnulíková, odboru controllingu Marie Brumlichová a ředitel odboru regionální dopravy Jiří Jeřeta s ředitelem odboru provozu osobní dopravy Tomášem Mohrem. V závěru dvoudenní akce se účastníci při školení dozvěděli, jak komunikovat s médii či jak zlepšit prozákaznické chování. Conference se zúčastnili i zástupci Dopravního vzdělávacího institutu a odboru personálního – oba subjekty projekt připravují. (hol)



V Brně se začne stavět nová opravárenská hala

Už během února začnou práce na výstavbě nové opravárenské haly v Oblastním centru údržby Východ v Brně-Maloměřicích. Zakázku uskuteční sdružení dvou společností za cenu 219 milionů korun, což je o třicet milionů korun méně, než byla původně předpokládaná hodnota veřejné zakázky. Dvoukolejná hala má mít po dokončení délku 153 metrů a široká bude takřka 22 metrů. Díky těmto rozměrům bude možné zajišťovat údržbu a opravy také u pěti-vozových jednotek InterPanter nebo na jednu kolej přistavit až dvě jednotky RegioPanter, které jsou dvou nebo třívozové. Samozřejmostí je vybavení haly prohlídkovými kanály se samostatnými vstupy jak z čela, tak z boku. Podél jedné koleje budou umístěny pevné prohlídkové lávky pro údržbu zařízení na střeše elektrických jednotek, druhá kolej bude vybavena dvěma šestimetrovými mobilními plošinami. Výstavba, která potrvá dvacet měsíců, zahrnuje i rozsáhlou přestavbu kolejíště, úpravy trakčního vedení a vybudování nové příjezdové komunikace. (mah)



České dráhy získaly cenu za nejhezčí kalendář 2019

Národní železniční dopravce v Brně převzal cenu Kalendář roku 2019 v kategorii Vox Populi, ve které zvítězil. U veřejnosti získal s velkým náskokem největší počet hlasů z 32 přihlášených děl. Realizační tým Českých drah a jejich spolupracovníků na rok 2019 připravil originální kalendář s názvem Velký svět malých železničářů. Podle šéfa realizačního týmu kalendáře a vedoucího oddělení tištěných a internetových periodik ČD Václava Rubeše je primárním cílem obrazů kalendáře přiblížit profese na železnici, jejich vývoj a rozmanitost prostřednictvím konfrontace „těžkého“ technicistního prostředí s dětskou bezprostředností. Tvůrci se pokusili zachytit atmosféru v běžných situacích na železnici v běhu času od 50. let až do současnosti a zdůraznit souměřitelnost jednotlivých profesí jako nutnou podmínku fungování celku. Fotografie vznikly v průběhu srpna 2018, z velké části v areálu Muzea ČD Lužná u Rakovníka. Jde o druhý netradiční kalendář národního dopravce. Prvním byl kalendář 2018 s názvem 100 let spolu, který mapoval významné okamžiky republiky na pozadí železnice. (red)



ČD skutečným národním dopravcem

České dráhy jsou jediným subjektem v České republice, který může používat pojmenování „národní dopravce“. Potvrdil to Úřad průmyslového vlastnictví. Zamítl zároveň námítky konkurence, která si „národního dopravce“ taktéž přisvojovala, zejména pak v reklamních kampaních. Náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Michal Štěpán doplnil, že si o toto označení požádaly jako první právě České dráhy. Úřad navíc uvedl, že České dráhy jako jediné na tuzemském trhu poskytují skutečně komplexní služby železniční dopravy pro všechny občany i subjekty, po celý rok a bez rozdílu segmentů. Úřad ve prospěch národního dopravce rozhodl v lednu. (hol)

Zaměstnanci ČD odhalili šest desítek padělaných

Zaměstnanci Českých drah v loňském roce odhalili šedesát padělaných mezinárodních jízdních dokladů. Do počtu jsou započítány i ty, které nejsou vyloženě padělané, ale pozbyly platnosti, a ty, které jsou vázány na jméno, ale cestuje na ně někdo jiný. O rok dříve jich bylo 35. Nejčastěji se jednalo o mezinárodní jízdenky Interrail a Eurail, výrazně méně jich bylo ve vnitrostátní dopravě. Národní dopravce zaměstnance na odhalování padělaných dokladů pravidelně školí a poskytuje jim podporu, pomáhá jim také výměna zkušeností mezi personálem v moderované skupině na platformě WhatsApp, anebo sdílení informací napříč evropskými dopravci zúčastněnými v organizaci COLPOFER při UIC. Nejvíce zfalšovaných dokladů zachytili Jiří Nevrla, Stanislav Hasil a Jaroslava Balážová, zaměstnanci Zákaznického personálu ČD Brno a Praha. Za skvělou práci a vůbec zájem o celou problematiku byli kolegové ohodnoceni. Věcné dary jim na začátku února v sídle pražského generálního ředitelství ČD předali Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD, a Jitka Kubíková, ředitelka Zákaznického personálu ČD. (hol)



Práce našeho personálu se výrazně zlepšila

Hned tři kraje – Pardubický, Královéhradecký a Liberecký – má ve své působnosti manažerka Regionálního pracoviště Zákaznického personálu (ZAP) v Pardubicích Eva Medunová. Se svým týmem spolupracovníků musí řešit nejrůznější úkoly jak v regionální, tak v dálkové vozbě, která má v každém regionu vlastní specifika. Nejde jen o vlakový doprovod, ale pochopitelně také o osobní pokladníky, vlakové revizory a další neméně důležité zaměstnance Českých drah.

Martin Harák | Foto: autor

Regionální pracoviště Pardubice je specifické tím, že má působnosti hned ve třech krajích. Pozorujete nějakou rozdílnost regionů?

Zcela určitě ano! Charakter regionální, ale i dálkové dopravy vlaků národního dopravce je v každém kraji velmi rozdílný a každá oblast má svá specifika. U dálkových vlaků zajišťujeme doprovod ve směru na Ústí nad Labem, ale také na páteřní trase z Liberce do Pardubic. Liberecko je charakteristické svými jednokolejkami s výhradně motorovou trakcí. Například v oblasti kolem Máchova jezera se v letním období každoročně mnohonásobí počet výletníků, pro které musíme zajistit odpovídající služby. Doprava ve Frýdlantském výběžku a na trati Liberec – Harrachov je zajištěna moderními nízkopodlažními motorovými vozy, výrazná hustota spojů odpovídá významu železniční dopravy v této oblasti. Náš vlakový personál zajíždí až do polské Szklarske Poręby, což s sebou přináší pro naše zaměstnance z tanvaldského střediska vlakových čet znalost poměrně složitých polských tarifů a částečnou znalost polského jazyka. Tamní tým vše zvládá na jedničku a jsem velmi ráda, že zejména díky jim můžeme cestujícím poskytnout na této přeshraniční trati vysoce kvalitní servis.

Páteřní doprava Královéhradecka se odehrává na trati z Prahy přes Hradec Králové do Trutnova. V letošním jízdním řádu máme dokonce možnost podívat se po letech až do koncové stanice Svoboda nad Úpou v podhůří Krkonoš. V rychlících z Prahy do Hradce Králové navíc mohou naši zákazníci využívat oblíbenou službu ČD minibar. Regionální doprava v turisticky zajímavých oblastech Krkonoš a Podkrkonoší má také vysoký význam. V loňském roce jsme například zaznamenali výrazné navýšení počtu cestujících v oblasti Adršpašsko-Teplických skal, která má značný turistický potenciál. Z hlediska poptávky přepravy je rovněž významné spojení dvou největších východočeských měst – Hradce Králové a Pardubic. Tato dvě stotisícová města vzdálená od sebe pouhých dvacet kilometrů generují obrovskou poptávku po přepravě. Zde nás jen trochu omezuje kvalita infrastruktury, byť se i v tomto směru blýská na lepší časy díky postupnému zdvojkolejňování této trati. Nejvíce výkonů a tržeb je ale uskučňováno na páteřní hlavní trati 010 z Prahy

na Českou Třebovou a dále na Moravu. Tam už také velmi dobře víme, co znamená konkurence v železniční dopravě. Máme zde možnost srovnávat kvalitu poskytovaných služeb a také kvalitu personálu. Myslím, že se v tomto směru rozhodně nemáme za co stydět.

Co vám v loňském roce udělalo radost?

Největší radost, a to nejen v loňském roce, mi dělá skutečnost, jaký pokrok jsme učinili v kvalitě práce našeho personálu. Potěší třeba neustranný názor člověka, který jel naposledy vlakem před několika lety, anebo člověka, který může srovnávat chování personálu v jiných zemích. Považuji za skvělé, že je ohromen profesionalitou a vystupováním našich zaměstnanců a také tím, jak velký krok jsme v tomto směru učinili. To vždy potěší, a hlavně to dodá energii do další práce a do překonávání dalších problémů, které jsou stejně jako všude i v naší práci.

Můžete přiblížit, co se povedlo?

V průběhu loňského roku jsme ve spolupráci s kolegy z Regionální správy majetku (RSM) Hradec Králové zřídili nové nocležny a zázemí pro vlakové čety v Chocni, Náchodě a Chrudimi, v závěru roku jsme zprovoznili rovněž nocležnu v Pardubicích.

Ve všech případech jsme se stěhovali do budov Českých drah, tedy do „svého“. Můžeme tak zaměstnancům nabídnout kvalitní zázemí. Nezanedbatelné je i to, že přesunem do našich budov dochází k úspoře nájemného. Pracujeme ale i na rekonstrukcích a vylepšení stacionárních pracovišť. Většinou se jedná o obnovu mobilizačních, ale máme za sebou i rozsáhlejší akce. Asi nejvýznamnější akcí byla rekonstrukce systému řízeného oběhu vzduchu v osobních pokladnách stanice Hradec Králové hlavní nádraží. Tento složitý mechanismus v sobě zahrnuje klimatizaci, ale i topení v jednom. Pracoviště je velmi vytížené a po letech problémů s topením a větráním si rekonstrukci tohoto systému opravdu zasloužilo. Tohle všechno bychom nemohli realizovat bez podpory kolegů z královéhradeckého RSM, se kterými máme výbornou spolupráci. Za úspěch také považuji bez-

„
Chceme pokračovat v budování a vylepšování zázemí pro zaměstnance. Pokud totiž po našich pracovnících požadujeme odpovědnou a kvalitní práci, musíme jim pro to také připravit odpovídající podmínky.



EVA MEDUNOVÁ

Po studiu na Střední průmyslové škole v České Třebové začala pracovat od roku 1981 jako výpravčí. Po rodičovské dovolené pracovala například jako komandující nebo dozorčí přepravy. V letech 2005 a 2006 byla vrchní přednostkou tehdejší uzlové železniční stanice Chrudim, od roku 2007 jako vedoucí RCVD Pardubice. V letech 2008 až 2014 působila jako náměstkyně ředitele KCOD Pardubice a od října 2014 doposud je manažerkou Regionálního pracoviště ZAP Pardubice.



problémový přechod do nového jízdního řádu v závěru loňského roku včetně zajištění služeb pro zákazníky v době vánočních svátků. Velké poděkování patří celému týmu, který se podílel na přípravě, zpracování a realizaci všech souvisejících opatření. Vážím si vzájemné spolupráce všech těchto lidí, a především provozních zaměstnanců.

A jaké máte plány pro letošní rok?

Určitě chceme pokračovat v budování a vylepšování zázemí pro naše zaměstnance. Pokud totiž po našich pracovnících požadujeme odpovědnou a kvalitní práci, musíme jim pro to také připravit odpovídající podmínky, a toho jsme si vědomi. Připravuje se rekonstrukce budovy ČD v Liberci, ve které by mělo být nové zázemí pro vlakový doprovod včetně pracoviště přídelu služby a nocležení. Tyto prostory bychom měli společně užívat s kolegy z ROC Liberec a CPS Praha, veškerý servis a zázemí tak bude pod jednou střechou. V letošním roce se rovněž připravují rekonstrukce některých pokladen a také vybavení pokladen klimatizačními jednotkami. Jako další zlepšení pro zákazníky vidím postupné vybavování našeho mobilního personálu terminály pro možnost platby platební kartou ve vlaku. Letos plánujeme rozšíření na všechny vlaky kategorie R a výše.

Vaši kolegové z ostatních Regionálních pracovišť se zpravidla potýkají s nedostatkem provozních zaměstnanců. Chybí i u vás?

Ano, stejně jako většina společností v dnešní době, tak i my se potýkáme s poměrně vysokou fluktuací a s nedostatkem zaměstnanců. Hodně ale záleží na lokalitě. Jsou totiž oblasti, kde nám potenciální uchazeče více „odčerpávají“ velké nadnárodní průmyslové firmy. V současné době se nám, především na profesi vlakvedoucí osobních vlaků, připravuje na čtyřicet zájemců. Příprava je s ohledem na odbornou způsobilost poměrně náročná, průměrná doba přípravy je minimálně dva měsíce. Někteří zájemci ji ale neuvládou, a tak z celkového počtu uchazečů jich úspěšně složí odbornou zkoušku zhruba jen dvě třetiny. Z vysokých nároků ale nemůžeme moc ustoupit. U těchto profesí se jedná o zaměstnance „první linie“ přicházející do styku se zákazníky a vytvářející první a rozhodující obraz služeb naší společnosti. Kvalita těchto zaměstnanců je tak u nás na prvním místě. V hledání zájemců nám pomáhají nejen náborové akce v médiích, ale rovněž spolupráce se středními odbornými školami. Především pak v České Třebové, kde pro nás studenti železniční průmyslovky pracují brigádně již při studiu a mnozí z nich, pokud nepokračují ve studiu na vysoké škole, k nám po maturitě nastupují do hlavního pracovního poměru. Tím získáváme nové mladé kolegy. ○

Český hokej má svou lokomotivu

Český hokej zamířil na železnici. Koncem ledna totiž získal reklamní lokomotivu z vozidlového parku Českých drah. Stroj řady 362 stane v čele sedmičky hokejových speciálů jezdících mezi Prahou a Bratislavou, které pro fanoušky vypraví ČD ve spolupráci s národním hokejovým týmem. Šampionát se na sousedním Slovensku uskuteční letos v květnu.

Josef Holec | Foto: Jan Chaloupka

Na hokejové mistrovství světa se mohou čeští fanoušci dostat za výhodných podmínek vlaky Českých drah. Na spolupráci se národní dopravce domluvil s národním hokejovým týmem. Koncem ledna při této příležitosti představil na pražském hlavním nádraží lokomotivu 362.161 ve speciálním červeno-fialovém polepu odkazujícím právě na hokejový „národák“. České dráhy připravily unikátní spojení akční jízdenky na vlak a denní vstupenky na mistrovství světa.

Doprovce tedy na největší letošní hokejovou událost podle náměstka generálního ředitele ČD pro obchod Michala Štěpána nabízí komplexní odbavení zákazníků. „Poprvé v historii poskytujeme v komplexním balíčku vše, co fanoušek potřebuje,“ uvedl s tím, že pomyslnou



třešničkou na dortu bude převoz reprezentace přímo do dějiště mistrovství světa. „Pro nás je ctí, že můžeme odvézt fanoušky i tým. Ten se chystá vyrazit našimi vlaky v úterý 8. května. A vůbec, kdo jiný než národní dopravce by měl vést národní tým,“ zmínil. V balíčku, který je možný také zakoupit na webu www.vlakemna-hokej.cz, je zpáteční jízdenka a vstupenka. Ceny produktů startují na 3 143 korunách. Na webu je možné si zakoupit pouze jízdenky či fanouškovské předměty. Do druhého dějiště šampionátu, jenž se odehraje také v Košicích, je rovněž možné se dostat vlaky ČD. Na východ Slovenska zajíždějí i spoje SC Pendolino.

Polep stroje výhodou

Do Bratislavy národní dopravce vypraví sedm párů vlaků s kapacitou více než 900 míst. Vyjedou z Prahy a kromě Bratislavy zastaví ještě v Pardubicích a Brně. Expresy míří zpět do Prahy budou v Bratislavě vždy vyčkávat do konce zápasu. V době konání šampionátu bude v čele expresů zařazeno Eso s reklamním polepem s obřími českými lvy na obou stranách skříně a heslem Fandi #jakolev. Fólie by měla na stroji vydržet minimálně rok, neboť lokomotiva bude příští rok využita k propagaci MS v hokeji „dvacítek“ konaného ve Vítkovicích a Třinci.

České dráhy už několik let nabízejí využití lokomotivy a vlakové soupravy jako netradiční a velmi atraktivní reklamní nosič. Mohou oslovit tisíce cestujících ve vlacích i tisíce lidí, kteří se pohybují kolem tratí. „Navíc nestojí jen na jednom místě, ale jedna lokomotiva může oslovit veřejnost v Praze a za několik hodin třeba v Brně,“ upozornil na výhody propagačního designu na vlacích Michal Štěpán. ○

Jízdní řád expresů

Datum	Označení	Praha hl.n.	Pardubice hl.n.*	Brno dolní n.*	Bratislava hl.st.
10. 5. 2019	Zvl. Ex 10009	7:54	9:09	10:55	12:30
11. 5. 2019	Zvl. Ex 10007	6:10	7:15	9:05	10:35
13. 5. 2019	Zvl. Ex 10009	7:54	9:09	10:55	12:30
16. 5. 2019	Zvl. Ex 10009	7:54	9:09	10:55	12:30
17. 5. 2019	Zvl. Ex 10009	7:54	9:09	10:55	12:30
19. 5. 2019	Zvl. Ex 10009	7:54	9:09	10:55	12:30
21. 5. 2019	Zvl. Ex 10007	6:10	7:15	9:05	10:35
Zpět	Označení	Bratislava hl.st.	Brno dolní n.**	Pardubice hl.n.**	Praha hl.n.
	Zvl. Ex 10008	23:50	1:22	3:06	3:06

* ve stanicích je možný pouze nástup, ** ve stanicích je možný pouze výstup

Spolupráce s ÖBB pokračuje, nasazeny budou i Talenty

České dráhy a jejich rakouský partner Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) budou na jihu Čech spolupracovat dalších deset let. Na konci ledna v Českých Budějovicích oba národní dopravci ladili jízdní řády expresů ČD a osobních vlaků ÖBB jezdících přes hraniční přechod v Horním Dvořišti. O schůzce informoval Jiří Kafka, ředitel českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD.

„Hovořili jsme o segmentu regionální i dálkové dopravy a jízdním řádu pro příští rok,“ upřesnil. Současný jízdní řád platí na základě požadavku objednatelů, tedy Země Horní Rakousko a Jihočeského kraje, respektive ministerstva dopravy. Dopravci už ho před lety nastavili tak, aby vlaky jezdily přímo – spoje z Českých Budějovic do Lince obsluhuje technika ÖBB, expresy z Prahy jedou v barvách ČD. „Trasy budou obdobné jako nyní. Co se týče dálkové dopravy, Rakusané vznesli požadavek na jinou časovou polohu večerního expresu 1546. Detaily si upřesníme na jaře, kdy bu-

deme zpracovávat i nové jízdní řády,“ informoval Kafka s tím, že v regionální dopravě zůstane stejný rozsah provozu osobních vlaků.

CityShuttle do roku 2022

Co se týče vozby, pak česká strana má zájem zachovat stávající stav. S ohledem na stále zvyšující se poptávku po cestování z Čech do Rakouska chce však národní dopravce řešit i případné posi-



lování. Nyní ČD na Jižní expresy nasazují lokomotivy řady 380 a dále vozy řad Aee, Bee a Bdpee, na osobní vlaky pak ÖBB řadí netrakové elektrické jednotky CityShuttle s vozy řad Bmpz, Bmpz-s a lokomotivou řady 1116. „Rakouští kolegové nás informovali, že od prosince 2022 by měl být CityShuttle nahrazen modernější jednotkou Talent3,“ doplnil Kafka. Tento stroj není tuzemským cestujícím úplně neznámý, loni jej totiž ÖBB představily na Národním dni železnice právě v Českých Budějovicích.

Oba obchodní partneři se podílejí na mezinárodní železniční dopravě desítky let. Z Prahy na jih Čech míří každý den osm párů Jižních expresů, přičemž čtyři z nich zajíždějí až do Lince a jeden do Českého Krumlova. Lince s Českými Budějovicemi dále spojují čtyři páry osobních vlaků a do Českých Budějovic jezdí z Prahy 16 párů rychlíků. ČD s ÖBB spolupracují i v případě spěšných vlaků z Českých Velenic do Vídně anebo railjetů z Prahy do Vídně a Grazu.

(hol)

Rekord ČD: loni přepravily 179 milionů lidí

Rok 2018 byl pro národního dopravce mimořádně úspěšný. Jeho služeb využilo nejvíce zákazníků za posledních deset let. Cestující ve vlacích Českých drah najezdili 8,225 miliardy kilometrů, což je vůbec nejvíce v historii společnosti. Počet pasažérů navíc roste trvale od roku 2010.

Josef Holek, Radek Joklík | Foto: archiv ČD

České dráhy si připsaly historický rekord. V loňském roce se jim podařilo oslovit nové zákazníky a celkem jich vlaky národního dopravce cestovalo 179,23 milionu. To představuje meziroční nárůst o více než 4,5 milionu. Hypoteticky tak každý občan této země jel vlakem ČD více než sedmkrát. Podstatně rostl i přepravní výkon. Hodnota 8,225 miliardy osobokilometrů je dokonce nový rekord v historii akciové společnosti od založení v roce 2003.

Podle generálního ředitele a předsedy představenstva ČD Miroslava Kupce přibývali národnímu dopravci zákazníci už v prvním pololetí, což je důsledek nasazování komfortních vlaků a postupného dalšího z kvalitování služeb. „Zavedení státních slev pro žáky, studenty a seniory od září loňského roku pak tento trend ještě podpořilo a dodalo mu vyšší dynamiku. Některou ze státních slev dnes využívá zhruba čtyřicet procent našich zákazníků,“ sdělil generální ředitel.

Dlouhodobý nárůst cestujících

Počet cestujících národního dopravce roste už více než osm let. Nejvíce se tento trend odráží především v příměstské dopravě velkých aglomerací a v dálkové dopravě. Moderní příměst-



Počet přepravených cestujících a přepravní výkon ČD

Ukazatel	rok 2018	rok 2017	změna 2018/2017
počet cestujících (v mil.)	179,230	174,669	+ 2,6 %
přepravní výkon (v mil. oskm)	8 225	7 778	+ 5,7 %

ské bezbariérové vlaky hlavně v Praze totiž představují zajímavou alternativu k pomalé jízdě auty v kolonách. „Cesta ze stanic za hranici hlavního města do centra Prahy trvá vlakem 20 až 30 minut, což je autem nedosažitelné,“ vysvětluje Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. „V dálkové dopravě se nám daří hlavně tam, kde jezdí moderní soupravy po rychlé a modernizované trati. To je například případ Západních a Jižních expresů nebo vlaků mezi Prahou a moravskými regiony. Segment dálkové dopravy, včetně našich komerčních spojů, loni rostl vůbec nejvíce. Přepravní výkon v dálkové dopravě se meziročně zvýšil o zhruba osm až devět procent,“ doplnil náměstek.

ČD investují miliardy

Kvůli rostoucímu počtu cestujících musely České dráhy trvale posílit během podzimu řadu dálkových spojů, například Slovácké, Jižní a Západní expresy, vlaky mezi Prahou a Ostra-

vou nebo rychlíky z Prahy do Hradce Králové a z Brna do Jihlavy. „Do dálkových vlaků jsme přidali pravidelně několik desítek vozů navíc,“ upřesnil Michal Štěpán.

Národní dopravce jde zároveň cestujícím naproti. V posledních letech výrazně modernizuje celou vozidlovou flotilu, doplňuje komfortní prvky výbavy i do regionálních vlaků, pochvalně se cestující vyjadřují i ke službám na palubě či cateringu. „Například v aktuálním jízdním řádu jsme začali nasazovat zcela nové Regio-Pantery na spoje mezi Plzní a Horažďovicemi a také jsme částečně omladili soupravy na rychlících z Prahy do Ústí nad Labem a Děčína. Pro dálkovou dopravu jsme loni objednali padesát nejmodernějších vozů klasické stavby a soutěžíme desítky dalších vozidel pro regionální dopravu i vozů pro dálkové vlaky. V příštích pěti letech bychom chtěli do modernizace naší flotily investovat zhruba čtyřicet miliard korun,“ uzavřel Miroslav Kupec. 

Nové jízdenky jsou v prodeji, lidem usnadní cestování

České dráhy přišly na začátku února s přehlednější nabídkou jízdních dokladů, rozšířením počtu relací s dynamickým jízdním a zvýhodněním pro pravidelné zákazníky s In Kartou. Výraznou změnou zareagovaly na poptávku svých zákazníků, přičemž nové názvy jízdenek vycházejí z doporučení účastníků průzkumu k této věci. Hlavní změnou je však zjednodušení orientace v cenových nabídkách i pravidla jejich nákupu.

„Nový koncept jízdenek jsme v souvislosti s postupnou komplexní přestavbou odbavovacího a prodejního systému připravovali delší dobu a podařilo se nám jej úspěšně spustit. Díky novému systému jsme nyní schopni pružně upravovat cenotvorbu jízdného na základě poptávky cestujících,“ vysvětlil Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

Jízdenky jsou rozdělené na tři typy – Flexi, Flexi zvýhodněná a Vázaná. „Názvy nejlépe vystihují jejich parametry. Hlavní motivací změny je zjednodu-

šit systém, usnadnit lidem nákup v daném okamžiku ideální jízdenky a pozitivně motivovat naše věrné zákazníky s aplikacemi IN 25 a IN 50,“ vysvětlila Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace ČD.

Čím dříve, tím levněji

Národní dopravce tím pádem získal možnost dynamičtěji pracovat s cenami, což je princip známý zejména z letecké anebo mezinárodní železniční dopravy. Nejlevněji se tedy zákazníci svezou s Flexi zvýhodněnou a Vázanou jízdenkou uprostřed týdne, dražší jsou doklady v pátek a neděli, tedy ve dnech, kdy poptávka po cestování roste. „Zmíněné jízdenky jsou k dispozici v nových relacích, nabídka akvizitních jízdenek se tak proti minulosti rozšířila. Zároveň platí, že zákazníci s některou naší slevovou aplikací na In Kartě a ti, kteří nakupují s předstihem, cestují nejvýhodněji,“ upřesnila Čechová. Podle ní je důležitý i fakt, že čím dříve si zá-

kazník jízdenku koupí, tím levněji pojede. Cestujícím se zjednoduší odbavení i uplatnění práv z přepravní smlouvy, například při zpoždění nebo jiných mimořádnostech. **(hol)**



DVI se zaměřil na rozvoj lektorů

Dopravní vzdělávací institut (DVI) chce poskytovat stále kvalitnější služby. Proto připravil pro své lektory speciální čtyřměsíční program, který má ukázat jejich silné a slabé stránky a navrhnout další rozvoj v oblasti vzdělávání pedagogů.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

Dopravní vzdělávací institut, dceřiná společnost Českých drah, chce znát silné i slabé stránky svých lektorů a podle potřeby vylepšit jejich dovednosti. Cílem firmy je poskytovat stále kvalitnější výukové služby zákazníkům. Celkové výsledky monitoringu budou známy v březnu letošního roku.

S prvními workshopy, které se zaměřují právě na výuku jednotlivých lektorů, začal DVI už v prosinci loňského roku. Kvalitu výuky hodnotí externí metodici ze specializované firmy. „Jsem přesvědčená, že máme velmi kvalitní lektory. Naším cílem je být pro zákazníky číslo jedna. Chceme, aby byla výuka interaktivní, aby lektori měli kvalitní znalosti i dovednosti, byli odborní a neodbíhali od praxe, nepřčetli přednášku z tabule a odešli. Musí mít o práci i své odvětví zájem,“ vysvětlila ředitelka DVI Blanka Havelková.

Kvalitní výuka především

Vedení DVI především zajímá, jakým způsobem jejich lidé školí, zda disponují dostatečnými metodickými pomůckami a další aspekty – nehodlá tedy svou více než padesátku lektorů jen slepě kontrolovat, naopak chce jejich lektorské



dovednosti podpořit. „Chceme přesně vědět, kde je co zlepšovat a kde jsme naopak pevní v kramflecích. A to tak, abychom pro naše zákazníky zajišťovali vždy kvalitní výuku,“ řekla Havelková. Metodici už provedli stínování, navštívili tedy jednotlivé kurzy a následně s lektory probrali jednotlivé aspekty jejich práce. „Připravovali si i různé modelové situace,“ dodala.

Podle Blanky Havelkové by se mohli lektori stát i mentory svým budoucím, méně zkušeným kolegům. „Předpokládáme, že se navíc v budoucnu budou podílet na projektech, které připravujeme společně s generálním ředictvím Českých drah,“ sdělila ředitelka DVI.

Pokračování programu

Výsledky monitoringu budou známy již v březnu. „Po vyhodnocení počítám s tím, že připravíme rozvojový plán a budeme s lektory nadále pracovat. Půjde o školení či pohovory, které jim pomohou posunout se zase o něco dál,“ zmínila Havelková další rozvrh. Už nyní se však dostává k prvním informacím od účastníků a zpětná vazba přichází i od metodiků. „Na celkové výsledky se těším a věřím, že celý program byl pro naše lektory prospěšný,“ zhodnotila Havelková s tím, že se institut zaměřil i na komunikaci dané problematiky dovnitř firmy. ○

Na kolejích při nehodách zemřelo méně lidí

Na kolejích v minulém roce zemřelo o osm procent méně lidí než v roce 2017. Informovala o tom Drážní inspekce s tím, že při loňských mimořádných událostech zahynulo 227 osob. Naopak vzrostl počet zraněných i případů. Prevenci zajišťuje nejen úřad, ale i České dráhy.

Největší podíl na počtu usmrčených osob ve statistice každoročně zaujímají střety vlaku s člověkem. „Snížení počtu usmrčených v roce 2018 je dáno především nižším počtem střetů vlaku s osobou i usmrčených při těchto mimořádných událostech. Zatímco v roce 2017 zemřelo při střetu vlaku s osobou 203 osob, tak v roce 2018 se počet snížil o 13% na 175. Stejně tak poklesl i celkový počet těchto mimořádných událostí,“ uvedl mluvčí inspekce Martin Drápal. Nejtragičtějším měsícem v letech 2017 i 2018 byl říjen, kdy se udal nejvyšší počet střetů a současně zemřelo nejvíce osob.

ČD nezapomínají na prevenci

V případě počtu střetnutí vlaků na přejezdech vycházejí oba roky nastejno – 171 případů. Téměř to-

tožný byl i počet usmrčených při těchto „mimořádných“, přičemž loni zemřelo na přejezdech 33 osob, což je o jednu méně než v roce předcházejícím. „Nejvyšší počet střetnutí evidujeme v srpnu 2018, kdy se stalo 22 střetnutí. O život přišel jeden člověk, dalších devět bylo zraněno,“ upřesnil Drápal. Smutnou statistiku doplňuje červenec a prosinec, kdy na přejezdech zahynulo pět osob. V roce 2018, stejně jako v roce 2017, se umíralo při každém pátém střetnutí.



Foto: archiv Drážní inspekce

Drážní inspekce už v minulosti připravila řadu preventivních kampaní, aby varovala dospělé i děti před riziky, která jim hrozí na železnici. Společensky odpovědné jsou i České dráhy, které od roku 2007 pořádají projekt Preventivní vlak bezpečné železnice. Ten je určený žákům základních škol a studentům středních škol a učilišť. Za ta léta vlakem prošlo více než 20 tisíc mladých lidí. „Každoroční statistiky nehod jsou pro ČD silným impulzem pokračovat právě v aktivitách v oblasti prevence. Z praxe víme, že většina nehod vzniká zcela zbytečně, ve většině případů nekázní, riskováním a často fatálním podceněním situace na straně řidičů a chodců. A také že k neohroženějším patří věková skupina mladých mezi 14 a 19 lety,“ zdůraznil Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. Aktivně a především soustavně se národní dopravce snaží apelovat na děti a mládež a využívá přitom i sekundárního efektu – může jejich prostřednictvím ovlivňovat i dospělé v jejich okolí. „Ukazujeme přímo v prostředí železnice, že je nutné dodržovat základní pravidla bezpečného chování,“ doplnil Štěpán. Národní dopravce na projektu spolupracuje se SŽDC a dceřinou společností ČD Cargo. (hol)

TÉMA

Příběh obdivovaných Krasinů řady 456.0

Mezi nejobdivovanější lokomotivy, které vznikly v meziválečném období, patří i řada 456.0 ČSD, známá pod přezdívkou Krasin. Sedmadvacet strojů dodaných v letech 1928 až 1932 firmou ČKD spolehlivě sloužilo z větší části do šedesátých let minulého století, dvě poslední lokomotivy dojezdily dokonce až v roce 1972.

Miroslav Petr | Foto: autor a jeho sbírka, J. Macas, ČKD, J. Kocourek, O. Řepka

Vůbec první lokomotivu pro novou republiku dokončila První českomoravská strojírna v Praze už 1. listopadu 1918. Jednalo se o stroj 270.08, později přeznačený u Československých státních drah (ČSD) na 434.108. Šlo sice o tehdy moderní stroj na přehřátou páru, provozně důležitý, ale brzy překonaný. Firma už v té době navíc měla značné zkušenosti a potenciál postavit mnohem pokrokovější stroje. Jenže i v dalších letech pokračovala výroba lokomotiv starých typů, jak si je objednávaly bývalé císařsko-královské rakouské státní dráhy. To trvalo i po roce 1920, kdy se ke stávajícím výrobcům – První českomoravské strojárně v Praze a firmě Breitfeld, Daněk a spol. ve Slaném – přidaly Škodovy závody v Plzni. Teprve v roce 1921 vyjel na koleje první nový typ rychlíkové lokomotivy řady 365.0 z Českomoravské, konstruovaný výhradně pro ČSD. S nimi přišlo nejen nové označování lokomotiv, které přetrvávalo až do roku 1988, ale současně také idea, že lokomotivy mají být nejen výkonné a spolehlivé, ale i tvarově pěkné.

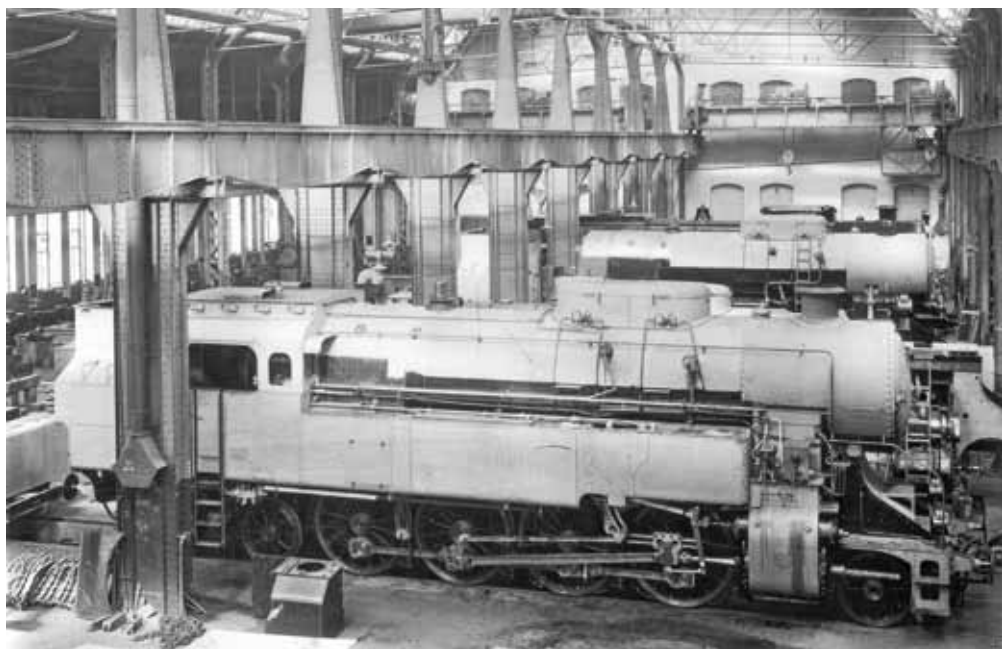
Důležitý výkon i vzhled

Když se roku 1923 do „soutěže krásy a výkonu“ parních lokomotiv přihlásila plzeňská firma Škoda svými stroji řady 534.0, sklídila úspěch jen částečný. Pražská společnost brzy kontrovala vývojem a výrobou lokomotiv původní řady 445.1 z roku 1924, objednaných pro tratě Košicko-bohumínské dráhy. V jejich vzhledu a technickém uspořádání byl patrný pokračující vliv starších řešení, aplikovaných už u řady 365.0. O rok později si ČSD objednaly nové rychlíkové lokomotivy, jejichž dodávku v soutěži vyhrála firma Škoda z Plzně. Nová Mikáda řady 387.0 vyjela na trať na jaře 1926 a nasadila laťku estetiky a konstrukční vyspělosti ještě výš. Do té doby nevídaná technická řešení a provozní výsledky brzy překonaly všechny předcházející typy lokomotiv, které měly dráhy k dispozici. V té době dospěli drážní odborníci k přesvědčení, že osobní doprava na stále důležitějších tratích v okolí Prahy, hlavně ve směru do Českých Budějovic, potřebuje nové moderní stroje. Proto 29. června 1927 objednalo ministerstvo železnic u závodu Českomoravská-Kolben-Daněk, pokračovatele původní První českomoravské strojárny v Praze, výrobu dvojice prototypů nových tendrovek řady 446.0 se čtyřmi hnacími nápravami s uspořádáním dvojkolí 1'D 2'.

Výrobce slíbil, že výrobu zvládne do konce roku 1927, a stanovený termín obsahovala i objednávka. Byť konstruktéři pod vedením Ing. Josefa Židlického odvedli maximum práce, výroba nestačila nápady včas zhmotnit do finálního výrobku. Zkrátka: dokončení se protáhlo a jízdní zkouška stroje 446.001 je zapsána až 14. dubna 1928. Dodací lhůta byla několikrát ministerstvem prodlužována, podruhé do 5. května a až o šest dní později první lokomotiva vykonala technicko-bezpečnostní zkoušku. Protože nejvyšší dovolenou rychlost měla stanovenou zatím jen 75 km/h, stačilo na zkoušce dosáhnout 85 km/h. Ačkoli muselo být začátkem roku 1928 už jisté, že výrobce má se stavbou první dvojice lokomotiv problémy, protože nedodal zatím žádnou z objednaných na rok 1927, vystavilo ministerstvo již 31. ledna 1928 objednávku na dalších šest kusů! A poža-



Osobní vlaky do Chomutova vyjízďely z Děčína hlavního nádraží na prvním úseku do Děčína zastávky jako sunuté. Na snímku z 10. září 1969 je na vlak Os 2613 přistaven stroj 456.017.



Stavba další výrobní série řady 456.0 ve firmě ČKD v Praze



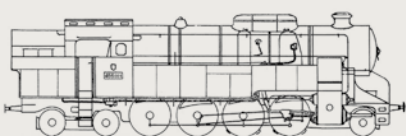
Ruský ledoborec Krasin...



...a československá lokomotiva se stejnou přezdívkou v roce 1971

TECHNICKÉ PARAMETRY

Uspořádání dvojkolí:	1'D 2'
Průměr hnacích dvojkolí:	1 625 mm
Počet parních válců:	2
Indikovaný výkon:	1 650 k
Adhezní hmotnost:	62,5 t
Služební hmotnost:	110 t
Max. rychlost:	80 km/h



dovalo je dodat do konce téhož kalendářního roku. Přitom jen málokdo mohl tušit, jak kvalitní stroje ve výrobních halách lokomotivky v Libni vznikají! Protože však dosavadní zkušenost byla kladná, firmě důvěřovali i tentokrát.

Paralelní příběh o Itálii a Krasinu

V pojednání o lokomotivách řady 446.0 se teď přesuneme z kolejí v Československu k severnímu pólu. Souběžně s dokončováním těž-

kých tendrovek totiž stvořila světová historie ještě jiný paralelní příběh: ctižádostivý italský generál Umberto Nobile (1885 až 1978) se svou vzducholodí Italia přeletěl severní pól, ale při zpáteční cestě 29. května 1928 severně od Špicberků havaroval. Polovina posádky přitom zahynula. Život si zachránil mimo jiné i jediný Čech na palubě, František Běhounek, vědec a spisovatel, specialista na elektrické jevy a kosmické záření. Okolnosti katastrofy sledoval na stránkách novin celý svět a díky české stopě i tuzemské publikum. Když výpravu 12. července 1928 zachránil sovětský ledoborec Krasin, postavený roku 1917 v Newcastlu v Británii, stala se hrdinná loď miláčkem publika.

Nyní zpět na koleje. Dodávku lokomotiv řady 446.0 pro rok 1928 firma ČKD vyřídila včas a k plné spokojenosti. Do dění během prvních měsíců provozu zatím osmi postavených lokomotiv řady 446.0 ale brzy nepříjemně zasáhla příroda. Kroniky z jihozápadní části republiky popisují mrazy, které přesahovaly i minus 40°C. V Litvínovicích u Českých Budějovic odečetli 11. února 1929 na teploměru dokonce minus 42,2°C, dodnes nepřekonaný rekord! Zatímco u jiných lokomotiv zamrzala v tendrech voda a armatura selhávala, vedly si nové stroje řady 446.0 v krutých provozních podmínkách nadmíru dobře. Událost z předchozího roku, ve kterém ledoborec Krasin zachránil trosečníky ze vzducholodi, byla stále živá, a tak snadno vzešla záminka ke stejnému lidovému pojmenování nových lokomotiv.

Jejich provozní úspěch se záhy projevil i jinak: na rok 1929 si ČSD objednaly dalších pět kusů. Poslední vyrobený stroj 446.013 výrobce poslal v létě 1930 na mezinárodní dopravní výstavu do Poznaně. Exponát si přivezl ocenění Grand Prix, tedy první cenu. Po lokomotivě 108.22, která podobné ocenění získala v roce 1906 v Miláně, to byla teprve druhá lokomotiva české výroby takto vyznamenaná. V roce 1930 byla na základě pozitivních zkušeností u dosud postavených lokomotiv zvýšena nejvyšší dovolená rychlost na 80 km/h a nařízena změna označení na řadu 456.0. Úspěch z Poznaně se projevil o rok později. Tehdy se objednalo rovnou deset nových Krasinů označených 456.014 – 456.023. Přestože je objednávka až z března 1931, výrobce největší sérii dodával velmi rychle, a to už od května do října téhož roku. Při technicko-bezpečnostních zkouškách, opět konaných na traťovém úseku Praha-Vršovice-Nusle – Benešov u Prahy, dosahovaly rychlost 90 km/h. Následně přišla hospodářská krize, a tak si dráhy mohly dovolit 29. února 1932 objednat už jen poslední čtyři lokomotivy 456.024 – 456.027, vyrobené ještě téhož roku.

Domovem výtopna ve Vršovicích

Všech sedmadvacet lokomotiv převzala pražská výtopna Vršovice-Nusle a nasazovala je hlavně do dopravy osobních vlaků do Benešova u Prahy. Ale najdou se údaje, že i po válce Krasiny občas nahrazovaly Mikáda či Ušatě řady 464.0 v čele rychlíků do Českých Budějovic. Za okupace si je půjčovala výtopna Praha Hybernské nádraží a jezdila s nimi do Kolína či Pardubic. V poválečné inventuře z června



V srpnu 1971 měli v depu Rakovník vyloučenu točnu, i proto jel stroj 456.025 z Loun v obráceném postavení. Topič Josef Štefan zdravil autora na úseku za stanicí Chrášťany.

1945 měla čtyři stroje pobočná výtopna Smíchov, všechny ostatní „hlavní depo“ Vršovice. Posléze se některé stroje opět dostaly do výtopy Praha Masarykovo nádraží. Osudy Krasinů zahýbaly až první dodávky Papoušků řady 476.1. V Praze se řada 456.o stávala nadbytečnou. Proto je ČSD od roku 1952 začaly přerozdělovat do jiných služeben. Hlavně tam, kde se vozily vlaky na velkých sklonech. Některé přešly do Tábora, Chomutova a Bohumína,

poté do Košic, Prešova, Žiliny a Spišské Nové Vsi, často jen na krátký záskok. Když v roce 1955 vyjela druhá série řady 477.o, zmizely z pražských dep poslední Krasiny do Brna-Horních Heršpic, Zvolena a Vrútek. Od roku 1961 se do Čech postupně vrátilo sedm Krasinů

O zapomenuté lokomotivě 456.0 sloužící jako kotel v jedné továrně se přátelé železnic dozvěděli pozdě. Zachovat se tak podařilo jen několik novějších lokomotiv řad 464.0 a 464.1.

nů do Kralup nad Vltavou, aby některé po ukončení zdejší mise ještě předali do Děčína. Tam v letech 1961 až 1971 prošlo evidencí třináct lokomotiv, které vozily nejen osobní a nákladní vlaky, ale i mezistátní rychlíky až do saského Bad Schandau. Na jaře 1971 převzalo zbylé dva děčínské stroje 456.021 a 025 depo Louny, které následujícího roku oba vůbec poslední Krasiny odstavilo.

Samořejmě že některá z posledních krásných lokomotiv měla být zachována pro muzejní sbírky. Jejich provoz bohužel končil v časech normalizace, kdy se těžko vyjednávalo o vyjmutí jakékoli lokomotivy z plánu odvodu kovového odpadu. Příhodnější časy nastaly až mnohem později. O zapomenuté lokomotivě 456.o sloužící jako kotel v jedné továrně se přátelé železnic dozvěděli pozdě. Zachovat se tak podařilo jen několik novějších lokomotiv řad 464.o a 464.1, další článek technického vývoje. Na závěr zajímavost: zmíněný sovětský ledoborec Krasin přestal v roce 1972 lámat ledy a odešel do výslužby a u ČSD právě dojezdily poslední lokomotivy, kterým dal přezdívku. V bývalém Sovětském svazu však ledoborec nesešrotovali a stal se naopak muzejním plavidlem, vystaveným dodnes v petrohradském přístavu. ○



Když v dílnách v Plzni slavili 12. září 1945 dvoustou opravu po osvození, stroj 456.002 k tomu náležitě vyzdobili.

Rhétská dráha se pyšní třídou Excellence

Po Rhétské dráze lze cestovat ještě komfortněji než v první třídě. Švýcarský Glacier Express nyní nabízí speciální prosklené vozy s třídou Excellence Class. Svězt se s nimi můžete mezi Svatým Mořicem, Davosem a Zermattem. Do regionu každý den míří i lůžkový vůz Českých drah z Prahy.

Josef Holek | Foto: Switzerland Tourism

Nejpomalejší expres světa, jak se Glacier Expressu přezdívá, se stal jednou z největších železničních atrakcí na světě. To si Švýcaři velmi dobře uvědomují, a proto od 2. března zařadí do úzkorozchodných expresů vždy dva luxusní prosklené vozy se špičkovým palubním servisem. Nová třída Excellence Class nabízí cestujícím ještě větší komfort než klasická „jednička“. Do Švýcarska je možné se pohodlně dostat i lůžkovým vozem národního dopravce. Stačí v Sargansu, kde noční vlak do Curychu zastavuje, přestoupit na spoj do Davosu a dále do Filisuru.

Dopravce vysvětluje zavedení nové třídy i jako reakci na poslední vývoj v cestovním ruchu a v dopravě. Kromě toho si, podle vedení Rhätische Bahn, o výjimečnou třídu řekli sami cestující. Koncept nového vozu řady Aps vznikl v roce 2016 ve spolupráci s designovým studiem Nose, vyrobeny byly v depu RB v Landquartu. „Jsme pyšní na práci, kterou jsme odvedli společně s Matterhorn Gotthard Bahn. Naši zaměstnanci strávili nespočet hodin výrobou těchto vozů, které přináší úplně nové standardy cestování,“ uvedl Renato Fasciati, ředitel RB.

Z Mořice až pod Matterhorn

V nových vozech má každý cestující garantované místo u okna, a tím zajištěn nejlepší výhled na přírodní krásy. Ve vozech je totiž uspořádání sedaček 1 + 1 vis-a-vis, vždy se stolkem. Než se však usadíte, bude vám nabídnut welcome drink a dostanete tablet s přístupem k palubní zábavě. Dále je v ceně jízdenky občerstvení, nealko nápoje, aperitiv a předkrm,



sezonní a regionální obědové menu včetně špičkového vína. Na odpoledne je připraven čaj. Během osmihodinové jízdy se můžete pokochat výhledem z 291 mostů, navíc projedete 91 tunelů. Cena jednosměrné jízdenky mezi Zermattem a Svatým Mořicem v Excellence Class činí 420 franků (cca 9 450Kč), běžné jednosměrné jízdné ve druhé třídě vyjde na 153 franků (cca 3 443Kč).

Cestování po Rhétské dráze je snadno dosažitelné i díky přímému spojení Prahy s Curychem v režii Českých drah. Expres Ex 1547/EN 462/466 s přímým lůžkovým vozem vyrazí každý den v 17:48 z holešovického nádraží (18:01 z Prahy hl.n.). Do Sargansu, kde je možný přestup na vlaky do Davosu a Filisuru (zde Glacier Express zastavuje), přijíždí druhý den ráno v 7:23 (8:20 Curych). [O](#)

Vlaky pro Deutsche Bahn vyrobí španělská firma Talgo

Prvních třináct souprav Talgo 230, za které DB zaplatí 550 milionů eur (v přepočtu 14,2 mld. korun), by mělo vyrazit na linky Berlín – Amsterdam, Kolín nad Rýnem – Westerland (Sylt) a Hamburk – Oberstdorf v roce 2023.

DB začaly hledat výrobce jednopodlažních souprav s maximální rychlostí 230 km/h před dvěma lety. Talga by měla postupně nahrazovat staré soupravy, které DB nasazují na spoje kategorií EuroCity a InterCity tam, kde se neuplatní rychlovlaky ICE. Vlaky by měly disponovat nejméně 485 místy k sezení, nabízet komfort srovnatelný právě s „íčíčky“ a být vhodné pro provoz nejen v Německu, ale i v Rakousku, Nizozemsku a dalších evropských zemích.

Počty cestujících rostou

Pro Španěly jde historicky o jednu z největších zakázek. „Smlouva s Deutsche Bahn je nepochybně dobrou zprávou pro španělský, dopravní, výrobní



Foto: Wikipedia

Soupravy Talgo jsou k vidění na řadě tratí ve Španělsku. Podobné stroje v roce 2023 vyjedou i v Německu.

sektor,“ nechal se slyšet pro německý Handelsblatt Pedro Fortea, generální ředitel Asociace španělských železnic Mafex. „Německý trh je velmi náročný a má vysoké standardy pro kvalitu nebo technologie,“ upozornil.

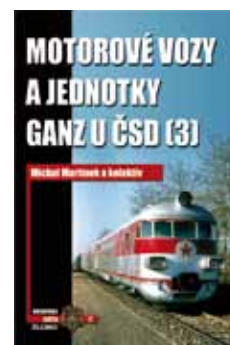
Zakázka souvisí s pozitivním vývojem v počtu cestujících. „Reagujeme na povzbudivý trend, kdy zákazníci více než kdy předtím využívají vlaky kategorií ICE a IC,“ doplnil Berthold Huber, člen představenstva DB pro osobní dopravu. V loňském roce totiž DB zaznamenaly více než 145 milionů zákazníků, což je o tři miliony více než v roce 2017.

Loni také Rada DB schválila nákup osmnácti jednotek ICE4 a dalších kolejových vozidel (od Siemensu) jako součást investičního balíčku v hodnotě jedné miliardy euro (cca 26 miliard korun), který zahrnoval obnovu starších vlaků. Ještě letos začne po německé železniční síti jezdit patnáct rychlovlaků ICE4 a deset jednotek IC2 od Bombardieru.

(hol)

Knižní novinky

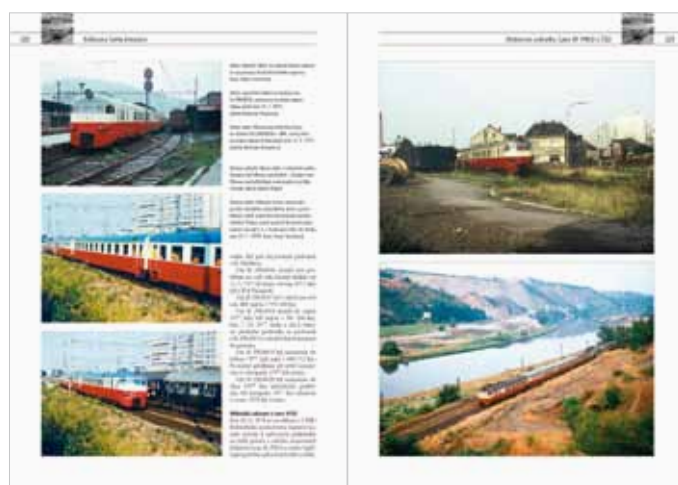
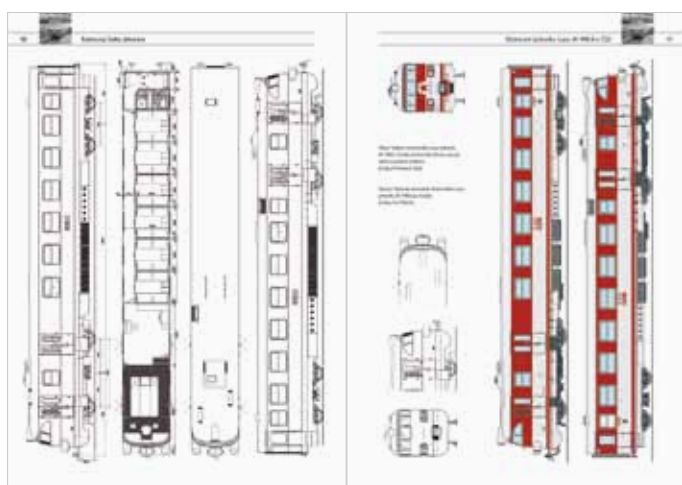
Přinášíme přehled dalších tipů knižních novinek se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace z pera našeho redaktora Martina Haráka.



Motorové vozy a jednotky Ganz u ČSD, 3. díl

Nakladatelství Corona vydalo koncem loňského roku závěrečný díl trilogie pojednávající o historii motorových vozů a jednotek Ganz maďarské provenience. Třetí díl z pera Michala Martinka a jeho autorského týmu pojednává o takzvaných nových Ganzích, tedy motorových jednotkách řady M 498.0 (M 298.0). Na rozdíl od předchozích starších konstrukcí firmy Ganz jsou v myslích mnohých nadšenců do železnice stále živé, byť byly vyřazeny před takřka čtyřmi desítkami let. Nasazovány byly na prestižních mezinárodních výkonech, Vindoboně a Hungarii. V obsáhlém třetím dílu je popsána nejen historie těchto elegantních motoráků, ale také vývoj nátěrů či podrobný popis technického

řešení a systému obsluhy vlaku. Po ukončení mezinárodního provozu v roce 1974 byly jednotky přesunuty na vnitrostátní rychlíky, kde jezdily až do roku 1981. Vázaná kniha formátu A4 je na 320 stranách vybavená 602 reprodukcemi, černobílými i barevnými fotografiemi včetně vkládané výkresové přílohy a obsahuje textový souhrn rovněž v maďarštině a němčině. Běžná prodejní cena je u třetího dílu stanovená na 950 Kč, zájemci si mohou pořídit i všechny tři díly najednou za výhodnou cenu 2 300 Kč. V podnikové prodejně Corony v Hyberské ulici 24 v Praze 1 je celá sada v prodeji exkluzivně ve speciálně vyrobeném papírovém pouzdru.



Motorové vozy řady M 152.0

V závěru loňského roku připravilo Dopravní vydavatelství Krokodýl první sešit nové edice československých železničních vozidel. Autor Martin Žabka se na 44 stranách brožované publikace formátu A5 věnuje historii malých motorových vozů dnešní řady 810 (dříve M 152.0). Tyto jak oblíbené, tak i mnohými zatracované malé vozy stále vozí, byť již v malé míře, své cestující jak v České republice, tak i na Slovensku, a dostaly se dokonce až do Maďarska. Náhradou za původní malé motorové vozy řady M 131.1, přezdívané Hurvínek, vznikly v roce 1973 dva prototypy nového motorového vozu, přičemž první byl původně označen řadou M 151.0. O dva roky později se rozeběhla sériová výroba a do roku 1983 vyjelo z bran Vagónky ve Studénce neuvěřitelných 678 vozů. Dva vozy byly dokonce vyrobeny pro široký rozchod 1 524 mm a označeny jako M 152.5. Publikace, která je vybavena více než padesáti černobílými a barevnými záběry, technickým popisem, ale i dobovým typovým nákresem či perspektivy, lze zakoupit za doporučenou cenu 149 Kč například v pražském knihkupectví Corona v Hyberské ulici naproti Masarykovu nádraží.



Železniční trať Praha – Drážďany na starých pohlednicích

Osvědčený autorský kolektiv Karel Černý, Josef Kárník a Martin Navrátil připravil na konec loňského roku v pořadí již desátou obrazovou publikaci z edice Nostalgická železnice, kterou vydává nakladatelství Tváře ze Žďáru nad Sázavou. Tento díl se věnuje vytížené železniční trase z české metropole Prahy až do saských Drážďan. Dílo připomíná nostalgii rakousko-uherské, respektive saské a československé prvo-republikové železnice a vzdává hold mistrovství projektantů, techniků a dělníků, kteří v polovině 19. století tuto trať vybudovali a uvedli do provozu. Na 170 stranách čtvercového formátu je k dispozici nepřeberné množství fotografií, starých pohlednic, map i plánků kolejíšť či faksimile vyhlášek a jízdních řádů, většinou publikovaných zcela poprvé. Před čtenářem se otevřou neobvyklé pohledy například na státní nádraží, dnes Masarykovo, Negrelliho viadukt či labské údolí s dýmajícími lokomotivami a souběžně plujícími parníky. Závěrečná část knihy mapuje stanice a zastávky na saském území mezi Schmilkou a Drážďany, a to opět dobovým obrazovým materiálem. Milovníky železniční historie určitě zaujme náčrt kolejíšť a řada fotografií Českého nádraží (Böhmischer Bahnhof) v Drážďanech, z něhož se stalo pozdější hlavní nádraží (Hauptbahnhof). Knihu, tištěnou na kvalitním křídovém papíře, lze zakoupit v běžných knihkupectvích za prodejní cenu 389 Kč.



Nach Hof und Hotzenplotz!

Na konci loňského roku vyšla u německého nakladatelství Edition bohemika poutavá výpravná publikace s názvem „Nach Hof und Hotzenplotz!“, který patrně většině Čechů a Moravanů nebude nic říkat. Jde o původní německé názvy koncových stanic dvou úzkorozchodných drah v moravském Slezsku, a to Dvorců u Bruntálu a Osoblahy. Čtrnáctý svazek řady „Českými luhy a háji“ ležatého formátu je vybaven 450 černobílými a barevnými snímky a také mapovými podklady. Ač je text v německém jazyce, obrazový doprovod je natolik zajímavý, že dozajista zaujme i české čtenáře. Andreas Petrak se s kolegy důsledně věnuje historii obou tratí rozchodu 760 mm, přičemž takřka magické kouzlo je vdechnuto „lokálce“ z Moravského Berouna do Dvorců u Bruntálu, která zanikla již v roce 1933! Naopak osoblažská dráha, na níž provoz zabezpečují České dráhy, stále funguje a v knize se této trati a vozidlům věnuje velký prostor. Přesné znalosti autorského týmu o historických událostech v letech 1918 a 1919 a mezi lety 1938 a 1947 jsou nezbytné pro pochopení souvislostí, jejichž dalekosáhlé důsledky se odrážely i v dějinách těchto úzkorozchodných drah. Mnozí čtenáři se tak poprvé dozvědí o ředitelství Německorakouských státních drah v Krnově (tehdejší Jägerndorfu) koncem roku 1918 nebo o těžkých bojích o Osoblahu v roce 1945. K silným stránkám knížky patří rovněž důsledná dvojjazyčnost místních a pomístních názvů. Knihu si lze objednat nebo zakoupit v České republice v prodejně Prago-model v Klimentovské ulici v Praze 1 za 999 Kč.



Vlakem k nejdelším evropským vodopádům



Zemi helvétského kříže si patrně každý představí jako vysokohorský ráj s ozubnicovými železnicemi a lanovkami, obrovskými jezery a nádhernou přírodou. Ono ale existuje i jiné, poněkud „civilnější“ Švýcarsko, kde sice nejsou žádné velehory, ale zato v sobě skrývá mnohá překvapení. Vydejme se do nejsevernějšího švýcarského kantonu Schaffhausen, v jehož blízkosti se ukrývá nejdelší evropský vodopád.

Martin Harák | Foto: autor

Na cestu do severního výběžku Švýcarska se vydávám z Curychu, kde mám u známých pomyslný základní tábor. A protože je Švýcarsko malá země, cesta z Curychu do Schaffhausenu uteče velmi rychle. Jedu vlakem InterCity směřujícím do německého Stuttgartu, který za necelou hodinu brzdí na schaffhausenském hlavním nádraží. To je společnou železniční stanicí jak pro Švýcarské spolkové dráhy (SBB), tak pro Německou dráhu (DB). Na nádraží lze pozorovat pestrou směs švýcarských a německých elektrických jednotek včetně motorových vlaků DB rozjíždějících se do různých stran. A tak se třeba do švýcarské Basi- leje dopravíte paradoxně nejrychleji motorovým vlakem DB, jenž ze Schaffhausenu kopíruje tok Rýna. Z větší části pochopitelně po německém území.

Vydávám se do informační kanceláře pro mapku města se základními údaji a oceňuji poklid tohoto starobylého města. Hned v sousedství nádraží slouží od roku 2004 nový autobusový terminál, odkud jezdí autobusy nejen do sousedních švýcarských kantonů, ale i do přilehlých oblastí jižního Německa. Historické centrum Schaffhausenu s dlážděnými uličkami má osobité kouzlo. Od hlavního nádraží se vydávám procházkou kolem středověkých kašen, neobvyklých kostelů a pozdně gotických domů až na konec centra města do ulice Unterstadt, kde začínají schody vedoucí k pevnosti Munot. Velká kruhová a impozantní stavba, pozůstatek období reformace, je bezesporu velkým lákadlem tohoto starověkého města, turisté často poněkud opomíjeného. Po překonání točitého schodiště se lze dostat až na kruhovou střechu s dobrým výhledem na město. Každého jistě uchvátí románský Klášter všech svatých, v němčině Münster

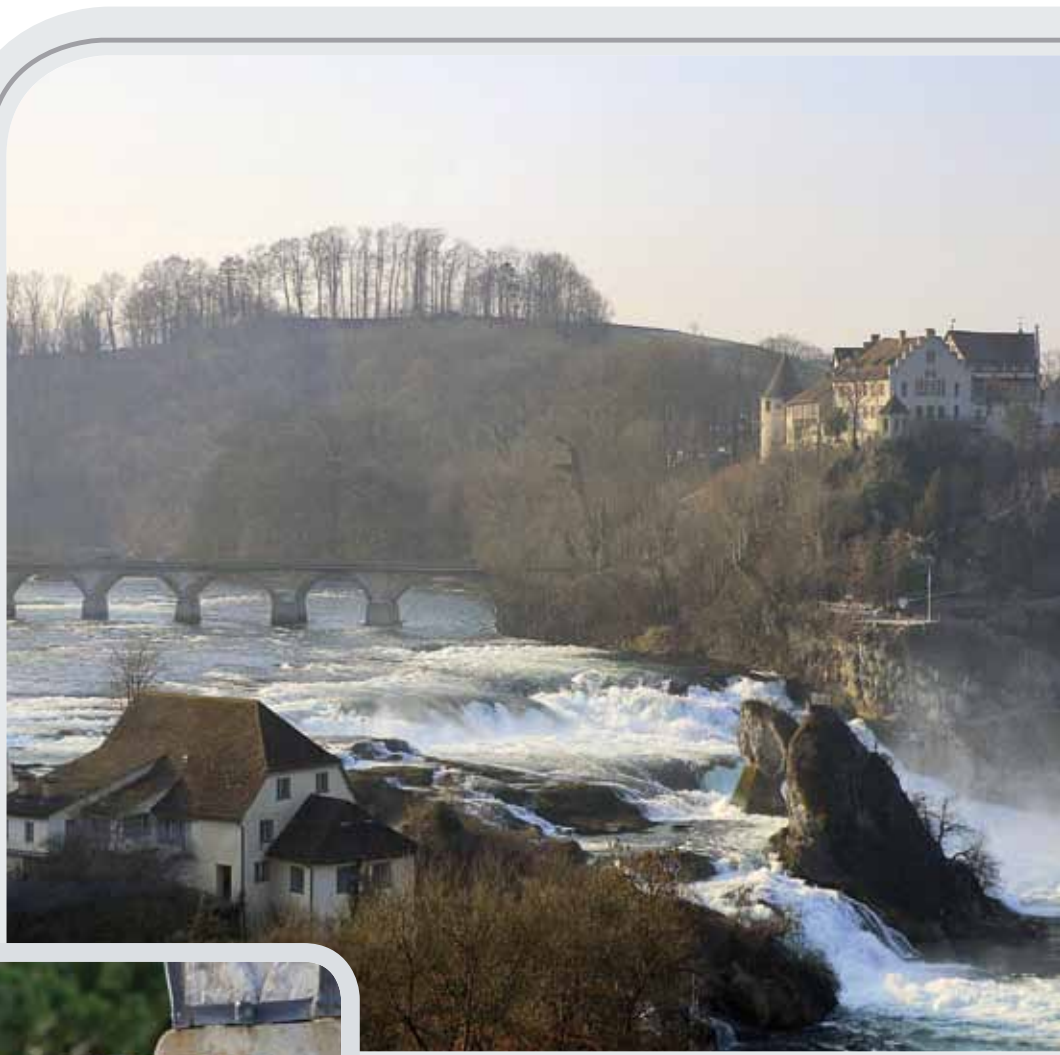


Romantika všedního dne s živou faunou.

zu Allerheiligen, s největším ambitem svého druhu v zemi helvétského kříže.

Na samém kraji Švýcarska

První zmínky o městu pocházejí z roku 1045, kdy bylo známé pod názvem Villa Scafnusun. Existují dvě uznávané teorie o původu jeho jména, a také pochopitelně mnoho různých lidových legend. Jedna teorie například říká, že ve městě býval brod přes Rýn a přes něj bylo používáno plavidlo známé jako scapha,



Obdivované rýnské vodopády, v pozadí s železničním mostem a zámek Laufen

a tak vznikl název Scafnusun. Další zdůrazňuje, že název Scafnusun vznikl na základě slova Schaf, což je ovce. Těch prý bylo v okolí chováno na tisíce. Něco na tom asi pravdy bude, protože ve znaku města najdeme černého berana, který vyhlíží z městské tvrze Diebsturm. Schaffhausen byl ve středověku městským státem, a dokonce si razil vlastní mince. V letech 1454 až 1479 se město začalo spojovat se švýcarskou konfederací na obranu proti rozpínavosti německých Habsburků a jako plný člen konfederace bylo uznáno roku 1501. Velká sláva nastala v roce 1857, kdy do města přijel první vlak po dráze zvané Rheinfall-Bahn, vedoucí z nedalekého Winterthuru. A protože město leží ve výběžku zasahujícím k území Německa, bylo dokonce 1. dubna 1944 omylem bombardováno americkým letectvem.

Schaffhausen
Winterthur
Curych



rodní scenérii – největší vodopád v Evropě pojmenovaný Rheinfall.

Rýnský vodopád – ten si přece nemohu nechat ujít! Nachází se v sousedním souměstí Neuhausen, což je velmi poklidné, takřka ospalé městečko, kam jezdí v pravidelných intervalech ze Schaffhausenu trolejbus. Využívám služeb meziměstské trolejbusové linky a během čtvrt hodinky vystupuji na okraji Neuhausenu. Cestou takřka nikoho nepotkávám, a tak obdivuji starobylé kašny nebo tradiční vesnickou švýcarskou architekturu. Po chvíli docházím do centra městečka, odkud je to coby kamenem do-



Krásně udržované historické centrum Schaffhausenu s řadou kašen musí ocenit každý.

hodil k vodopádům, jež jsou slyšet již zdaleka. Zkratkou kolem stejnojmenné zastávky jsem během krátké chvílky na místě a nezbyvá než se kochat touto ojedinělou přírodní nádhrou.

Úchvatné masy vody

Řeka Rýn, která má v místě vodopádů šířku asi sto padesát metrů, padá s burácejícím hřmotem do hloubky 25 metrů. Při pohledu na ty masy vody – prý se tudy prožene až 700 kubických metrů vody za sekundu – si člověk může připadat nicotný. Na jaře, když taje snůh, se toto číslo může až několikrát navýšit. U vodopádů už nacházím spořádané skupinky turistů, z nichž leckteří začínají prohlídku tohoto přírodního divadla na vyhlídkové plošině přilehlého zámečku, odkud je výhled na protější břeh Rýna. Mezi nejnavštěvovanější vyhlídky patří Belvedere a nejnižší položená terasa Känzeli, kde stojíte přímo nad bouřícím Rýnem. Nyní je masa vody na dosah a pochopitelně není slyšet vlastního slova. Proto raději mířím na zastávku regionálního vlaku směrem Winterthuru. Zastavuje hned za mostem přes Rýnské vodopády a krátkým tunelem. Zastávka nese název Schloss Laufen an Rheinfall a každých dvacet minut tudy projíždí moderní elektrické jednotky Stadler, které jsou zařazené v integrovaném systému curyšského dopravního svazu (ZVV).

Za necelou půlhodinku vystupuji na obrovském nádraží ve Winterthuru, který je velkým železničním dopravním uzlem. Sjíždějí se tam vlaky nejen regionální či příměstské rychlodráhy S-Bahn, ale také řada vnitrostátních



Příjemné hospůdky v typických hrzděných domech v Neuhausenu lákají k posezení.

a mezinárodních dálkových spojů mířících jak do St. Gallenu, tak do Curychu a Ženevy. Navíc do sousedního Curychu, vzdáleného jen necelých dvacet kilometrů, jezdí ve špičce vlaky zhruba každých pět až deset minut! Winterthur bude řada lidí znát podle stejnojmenné pojišťovny. Je šestým největším švýcarským městem a určitě se vyplatí na chvílku vystoupit a projít si alespoň pěší zónu. Ulicemi Untertor a Markt-gasse se dá dojít na místní Příkopy (Obere Graben) a obdivovat přitom cestou původní staré domy. Na konci pěší zóny určitě zaujme svou velikostí radnice z roku 1869, které se ve Winterthuru říká Stadthaus. Nadšenci do fotografování by neměli minout Fotomuseum s obrovskou kolekcí fotografických prací švýcarských i zahraničních autorů, které se nachází na odvrácené části centra v Gruezenstrasse. A na své si mohou přijít i nadšenci do městské hromadné dopravy. Ti ocení propracovaný systém trolejbusových a autobusových linek... ○

ŠOTOINFO

Nádraží v Schaffhausenu je provozováno společně švýcarskými (SBB) a německými (DB) drahami. SBB provozuje ze Schaffhausenu nejen spoje po trati 760 do Curychu, ale také po dráze s číslem 820 přes Bülach, Stein am Rhein do Romanshornu. DB naopak zabezpečují provoz po tratích SBB 763 a 764, resp. DB 730 ze Singenu přes Schaffhausen a Waldshut do Basileje na Bádenské nádraží. Na regionální švýcarské dráze 762 (linka S 33 curyšského dopravního svazu) mezi Schaffhausensem a Winterthurem jezdí elektrické jednotky Stadler GTW, které jsou provozovány společností THURBO AG. V letech 1905 až 1964 byla v provozu úzkorozchodná dráha tramvajového typu ze Schaffhausenu do Schleithemu, která je dnes nahrazena autobusy.



Regionální vlak jezdí téměř až k vodopádům.

Trolejbusem mezi městy

Území schaffhausenského kantonu obklopuje ze tří stran německá exkláva Büsingen am Hochrhein, která je součástí německé spolkové země Bádenska-Württemberska. Jen pro zajímavost – při jízdě vlakem z Curychu do Schaffhausenu už Německo jednou protnete, protože hlavní železniční trať vede několik kilometrů po Bádensku a nacházejí se tam dokonce tři železniční zastávky. Téměř celý kanton se nachází na pravém břehu Rýna, pouze malá část jeho území se nachází na levém břehu této pověstné řeky, protékající nejen Švýcarskem, ale i sousedním Německem a Francií. Většina území kantonu leží ve vlněné rovině s dominantní horou Hoher Randen. Ta ale na švýcarské poměry představuje menší kopec, neboť dosahuje pouhých devít set metrů nad mořem. Svahy této hory se pak svažují do údolí Rýna. Ten přímo u Schaffhausenu vytváří neuvěřitelnou pří-

Martin Žabka | Foto: autor, Michal Málek, Martin Harák

Již v roce 1883 byl připravován první projekt pro stavbu dráhy spojující Albrechtice s Osoblahou, ale stejně jako v případě záměrů mnoha jiných drah plány ztroskotaly na nedostatku potřebných financí. Po řadě marných snah a opětovně vyvíjeném úsilí cukrovaru i okolních obcí vláda teprve v roce 1883 předběžně schválila žádost o stavbu trati Albrechtice – Osoblaha, avšak pouze s úzkým rozchodem 760 mm, jehož stavební parametry měly přinést úsporu asi třetiny nákladů oproti běžnému rozchodu. O tři roky později stavbu definitivně schválil Moravský zemský sněm, zároveň ji finančně podpořil, a tak v červnu 1896 mohla být provedena revize trasy. Při ní se ale přistoupilo k dalším úsporným opatřením a také ke změně trasování a zkrácení délky s napojením na stávající trať z Krnova v Třemešné. Vlastní stavba započala v lednu 1898. Díky úsporně provedenému trasování, kdy těleso dráhy co možná nejvíce kopírovalo okolní terén, byla stavba dvacet kilometrů dlouhé trati dokončena velmi rychle ještě v témže roce a 14. prosince 1898 přijel do Osoblahy první pravidelný vlak.

Jak již bylo zmíněno, trať se ve stanici Třemešná ve Slezsku stýkala s tratí Krnov – Gluchořazy. V Třemešné bylo vybudováno kolejiště místní dráhy a podvalníková jáma umožňující přechod vozů standardního rozchodu 1 435 mm na trať úzkorozchodnou. Provoz už od samého začátku zajišťovaly státní dráhy třemi parními lokomotivami U 13, U 14 a U 15, pro které byla postavena topírna v Osoblaze. Třicet let trvající parní provoz byl v roce 1928 „narušen“ dodáním kolejových autobusů řady M 11.0 z Tatry Kopřivnice, což umožnilo zavedení dalších spojů a otevření nových zastávek pro motorové osobní vlaky. Ty se cestovní rychlostí i pobyty v nácestných stanicích lišily od vlaků smíšených, dopravujících osobní i nákladní vozy a vyžadujících pobyty v nácestných stanicích kvůli posunu.

Nejprve pára, pak motorová trakce

Během okupace a 2. světové války dráhu provozovaly tehdejší Německé říšské dráhy a během válečných událostí byla poškozena část vozového parku, stejně jako řada obcí v okolí dráhy. Nedostatek pohonných hmot pro motorové vozy způsobil několikaleté omezení počtu spojů a teprve po skončení bojů v roce 1945 a návratu pod ČSD se provoz stabilizoval. Nenávratně však dráhu opustila některá vozidla, která musela být nahrazena jinými. Díky tomu se ale v Osoblaze objevily mimo jiné také nové, tentokrát čtyřnápravové motorové vozy M 21.0 opět z Kopřivnice dodané v roce 1948. Počet parních lokomotiv byl posílen o stroje řad U 47.0 a U 58.0.

Stav již přestárých parních strojů nebyl právě ideální, a tak přišla v roce 1958 vhod dodávka čtyř motorových lokomotiv řady T47.0 z ČKD Praha, které na další desítky let ovládly veškerý provoz na Osoblažce. Díky jejich spolehlivosti zde mohl být v roce 1960 definitivně ukončen parní provoz. Navíc dodávka moderních osobních vozů řady Balm/ů z pražské Tatry Smíchov v roce 1966 ukončila také působení motorových vozů. Pro zmodernizování nákladní dopravy byly během šedesátých let do-



Osoblažská úzkokolejka oslavila 120 let

První železnice se do Osoblažského výběžku dostala již v roce 1872. Jednalo se o odbočku Moravské centrální dráhy vedoucí z Krnova do tehdy pruského města Ziegenhals, dnešních Gluchořaz. Železnice mýjela chudé a málo průmyslově vyspělé Osoblažsko. O spojení s okolním světem však usiloval osoblažský cukrovar, který byl největším podnikem v okolí, a železnice by mu přinesla lepší možnosti uplatnění.



Malý Štokr řady U 57.0 společně s Rešicou U 46.0 dnes pod taktovkou Slezské zemské dráhy zajišťují provoz parních vlaků.



kromě parního vlaku také vlak nákladní v čele se zapůjčenou parní lokomotivou U 47.001. Další jízda parního vlaku se uskutečnila o pět let později, kdy po trati projela opět z Jindřichova Hradce zapůjčená parní lokomotiva U 46.001, čímž však pomyslně začal po bezmála více než třech desetiletích pomyslný nostalgický parní provoz. V Třemešné totiž tou dobou byla vystavena prozatím ještě neprovozní parní lokomotiva U 46.002, kterou o rok dříve za přispění Moravskoslezského kraje zakoupila z Rumunska nově vzniklá 1. parní úzkorozchodná společnost o. p. s. Té se skutečně podařilo lokomotivu zprovoznit a po své nové domovské trati vyjela v listopadu 2004.

V roce 2005 byla zahájena první sezona provozu parních vlaků a v následujícím roce si společnost pořídila další hnací vozidlo, jímž byla motorová lokomotiva TU 38.001 z Polska. Vozidlový park společnosti, která se v roce 2007 přejmenovala na Slezské zemské dráhy o. p. s., se pomalu rozrůstal o další nové přírůstky, z nichž nepochybně nejzajímavějším byla druhá parní lokomotiva U 57.001 vyrobená roku 1948 v plzeňské Škodovce. Dodaná byla pod číslem 1932 společně s několika dalšími na úzkorozchodnou síť tehdejších Jugoslávských železnic. Právě tento stroj se stal coby největší úzkorozchodná parní mašina u nás nepochybně největším lákadlem.

Běžný provoz zajišťují České dráhy

V roce 2010 se na trati objevila další staronová vozidla, tentokrát však zajišťující pravidelný provoz. Šlo o lokomotivu 705.913 a jeden osobní vůz Balm/ú, které si nechaly České dráhy zmodernizovat po vzoru vo-



Podvalníky ve stanici Třemešná čekají na případné využití. Jde o připomínku nákladní dopravy z minulých let.

zidel sloužících u Jindřichohradeckých místních drah. Zároveň však byly sníženy investice do oprav ostatních vozidel, takže po závadě motoru již nebyla zprovozněna lokomotiva 705.916 a v roce 2012 dojezdil také stroj 705.917. V případě poruchy stroje 705.913 a jediné záložní lokomotivy 705.914 tak nejednou musela provoz na trati nahrazovat autobusová doprava. Všechny dřívější snahy o zastavení provozu na Osoblažce, kterých i v nedávné minulosti bylo několik, jsou ale snad již jednou provždy zažehnány, a tak romantické úzkorozchodné vlaky budou sloužit svým věrným cestujícím ještě další léta. ◯



Opora zdejší vozby, lokomotivní řada 705

dány také nové podvalníky a takzvané brzdicí vozy, které umožňovaly řazení vozů rozchodu 1 435 mm do úzkorozchodných souprav. Tak se na další tři desetiletí ustálila skladba vozidel a jízdního řádu, jenž dlouhodobě čítal okolo sedmi párů osobních vlaků a jednoho nočního nákladního vlaku. V provozu sloužily trvale dva stroje, od roku 1988 označené jako 705.9, další dva byly jako záložní, nebo se nacházely v dílnách v Šumperku, které tyto dnes již legendární stroje po většinu jejich života udržovaly.

Pára v rukou Slezských zemských drah

Tato situace panovala až do roku 1997, kdy na osoblažské dráze skončila nákladní doprava. Vůbec poslední nákladní vlak tudy projel 10. října 1998, kdy dráha slavila sto let od zahájení provozu a pro fotografy byl vypraven



Motorový vlak se blíží do koncové stanice v Osoblažce s odstaveným přivěsným vozem řady Balm/ú.

Pes v kufru

Břetislav Buchta

„Maminko, mám nepříjemnou zprávu,“ hlesla Jolana Slámová pohnutě do telefonu. „Kristián to má za sebou...“ Ve sluchátku bylo slyšet zřetelné vydechnutí. „Ještěže se nestalo nic horšího,“ pronesla matka Anna Kučerová. „Netrápil se aspoň?“ „Kdepak, maminko, byla to rychlovka. Už byl sice hluchý jako poleno a moc toho neviděl, ale pořád ještě byl schopný pomalinku pobíhat po zahradě. Ale dneska se ke mně rozběhnul, v půli cesty se najednou převrátil a bylo po něm.“ „Chudák malý,“ zatesknula matka. „Je ho škoda.“

Kristián byl pes. Spíše menší, chundelatý, jiskrná očka, uhlově černá lesklá srst. Přišel jednoho rána, když Jolana byla ještě svobodná, jmenovala se Kučerová a bydlela s rodiči a bratrem v malé vesnici u Pardubic.

Kristián by zřejmě dožil u Kučerů, ale když se Jolana provdala a odstěhovala na Ostravsko, pes, který si ji oblíbil, začal občas žalostně výt. Nakonec Kristián putoval na severní Moravu, kde měli velkou zahradu, ale hlídač jim chyběl.

„Jolanko, měla bych velkou prosbu,“ spustila matka Kučerová nesměle. Právě toho se Jolana bála a v duchu doufala, aby matku taková absurdita nenapadla. Marně. „Prosím tě, přivez Kristiánka sem, abychom se s ním mohli důstojně rozloučit.“ Jolana tušila, že matka nebude chtít porušit rodinnou tradici.

Na okraji zahrady Kučerových byl malý zvířecí hřbitov, kde navěky odpočívala všechna drobná zvířata, která posla přirozenou smrtí. Jolana znala dobře svoji matku a věděla, že jakýkoliv odpor by byl zbytečný. „Dobře, mamí, v pátek po práci přijedu.“

Jolanin muž kroutil večer hlavou, když mu líčila rozhovor s matkou. „Co naděleš, už je

prostě taková,“ konstatovala Jolana. „Ale mám vymyšleno, jak psa převezu. Víš, že jsme se chtěli zbavit toho starého kufru. Kristiána zabalím do igelitového pytle, naccpeme jej do kufru, flanelovým županem a starými hadry ještě vyplním zbylý prostor a můžu cestovat,“ řekla Jolana. „Vidíš, to je dobrý nápad. Aspoň se kufru zbavíme,“ uzavřel Pavel debatu.



Digishock

Jolana ráno vzala tašku, naložila kufr s Kristiánem do staré felicie a vydala se do práce. Po druhé vyrazila ke svému autu. Přijel rychlík na Prahu, Jolana uložila kufr do prostoru pro objemnější zavazadla na kraji vozu a potom sedla k oknu podle místenky. Brzy ji zmožila únava. S malou cestovní taškou v klíně usnula. Probudila se až před Pardubicemi, oblékla sako a vydala se směrem ke dveřím. Když si chtěla vyzvednout svůj kufr, ztuhla a nevěřícně zírala na prázdné místo v příhrádce pro zavazadla. Kufr jí zřejmě někdo odcizil! „Do háje,“ zanadávala. „To se mi snad jenom zdá!“ Z krajního sedadla přes ulič-

ku se ohlédl starší muž. „Stalo se něco, paní?“ „Někdo mi zřejmě šlohnul moje zavazadlo.“ „Takový modrý kufr s černým držadlem?“ „Jo, takový... vy jste si jej všiml?“ „Ano... Za Zábřehem se tady ochomýtal podivný chlap. V České Třebové jsem si všiml, jak kufr vzal, jako by byl jeho, a zřejmě vystoupil... Kruci, že jsem to nevěděl, že je váš... mohl jsem jej zabrzdit. Měla jste v něm něco cenného?“ „Naštěstí ne, jen nějaké staré oblečení.“

Jolana vystoupila z vlaku a vydala se směrem k východu. Kufr a těch pár hadrů už oželela, ale měla obavu, jak bude reagovat matka, až jí řekne, co se stalo. Maminka byla sice hodná, ale když ji něco naštvalo, dokázala se i pěkně rozzuřit. Jolana vystoupala po schodech z průchodu a okamžitě spatřila maminku, jak na ni čekala u východu z haly. Hned, jakmile Jolanu uviděla, radostně zamávala. „Jsem hrozně moc ráda, že jsi přijela... A kde máš Kristiánka?“ všimla si, že Jolana má jen malou cestovní tašku přehozenou přes rameno a žádná další zavazadla. „Maminko, víš...“ „Copak se stalo?“ Jolana vypověděla, co se jí stalo ve vlaku. Čekala od maminky výtku, že ani neumí přivést obyčejného malého psa. Matka se zarazila, ale potom zakroutila hlavou a hlasitě se rozesmála. „Co je, maminko, ty se na mě nezlobíš?“ optala se Jolana opatrně. „Proč bych se měla zlobit. Ty můžeš za nějakého zlodějíčka?... Ale dokážeš si představit, jak se ten lump musel tvářit, když kufr otevřel a místo cenných věcí našel mrtvého psa a staré hadry?“ Matka se opět hlučně rozesmála. „Ale co teď dáme do hrobu?“ „Neboj... něco vymyslíme. Pojď, jedeme domů,“ zavelela maminka.

Poslední rozloučení s Kristiánem nakonec uskutečnili. Místo jeho těla pohřbili starý obojek, který matka našla v boudě. ●

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Vlakovou regionální dopravu zajistí na Vysočině i v budoucnu ČD

Regionální vlaky na Vysočině by měly dalších deset let provozovat České dráhy. Podle návrhu nové smlouvy kraj zvýší doplatek na úhradu prokazatelných ztrát těchto spojů ze současných 128 korun na ujetý kilometr na 145 Kč. České dráhy zase slíbily nejpozději do konce roku 2023 nasaďit v kraji 15 nových vlakových jednotek. Vyplyvá to z tiskové zprávy kraje. Smlouva by měla začít platit s novým jízdním řádem od letošního 15. prosince, kdy nynější smlouva s dopravcem skončí. Nyní běží zákonem o veřejných službách stanovená dvouměsíční lhůta před podpisem smlouvy. Pokud budou splněny náležitosti povinného zveřejnění, pak po uplynutí dvou měsíců dojde k podpisu schváleného návrhu smlouvy s ČD. Patnáctka nových jednotek bude ČD nasazena v kombinaci šesti elektrických a devíti motorových vlaků a má nahradit nejstarší soupravu, které se po kolejích v regionu pohybují. **ČTK 4. 2. 2019**

Rychlodráha do Drážďan má vést přes Ústí nad Labem

Plánovaná vysokorychlostní trať z Prahy do Drážďan by měla vést přes Ústí nad Labem a mít tu zastávku. SŽDC oznámila, že tvůrčí studie trati odmítli původní variantu trasy mimo krajské město a vyhodnotili jako příhodnější trasu vedoucí přes Ústí. „Komplexní vyhodnocení první etapy (studie proveditelnosti) jednoznačně doporučilo změnu trasy nové trati RS4 z Prahy do Drážďan tak, aby bylo přímým zapojením obslouženo i Ústí nad Labem, kde má vzniknout nové centrální osobní nádraží společné pro vlaky ze všech směrů,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda s tím, že podle odhadů by vlaky na trati měly převážet až desítky tisíc pasažérů denně. S původní variantou mimo Ústí nad Labem počítaly Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje nebo územní plány obcí. Dosaďované výsledky studie podle SŽDC rovněž ukázaly, že na méně vytižených částech trati bude výhodné pustit na trať vedle osobní dopravy i nákladní vlaky. **MF Dnes, ČTK 28. 1. 2019**

Dopravci válčí o strojvedoucí, za jejich výcvik platí miliony

Železničním dopravcům chybějí stovky strojvůdčů. České dráhy a soukromé firmy o ně svádějí tvrdý boj. Do roční přípravy jednoho strojvedoucího investují ČD milion korun. Přesto bojují s vážným nedostatkem těchto pracovníků. Důvodem je také přetahování strojvedoucích soukromou konkurencí i jejich exodus mimo obor. Národní dopravce zaměstnává kolem 3,5 tisíce strojvedoucích a stále mu 150 chybí. „Řešíme to přesčasovou prací,“ uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský s tím, že si národní dopravce jako jediný vychovává stovky nových strojvedoucích. V přípravě má kolem dvou set uchazečů. Šéf drah Miroslav Kupec už dříve řekl, že situace dopravce i kvůli rekordně nízké nezaměstnanosti není dobrá. „Jsme součástí tvrdého a drahého boje o pracovní sílu. Čelíme ataku ostatních dopravců. Snaží se hlavně o strojvedoucí. Je pro ně mnohem jednodušší přetáhnout hotového strojvedoucího, kterého jsme my vychovali a zaplatili,“ tvrdil Kupec. **E15 6. 2. 2019**

NABÍDKA NA LÉTO

Bulharsko – Slunečné pobřeží

Hotely: Blue Bay, Kiparisite, Riva, Condor a Sunrise

Letecky z Prahy a Brna

Pobyty na 7, 10 a 11 nocí, 2–4 lůžkové pokoje

Cena od 8 000 Kč dospělí, dítě 2–12 let 4 100 Kč

(ceny jsou dotované pro zaměstnance skupiny ČD, Cargo a SŽDC)

Cena zahrnuje: ubytování, stravu (plná penze, polopenze, all inclusive), pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění

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



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

Nová generace jízdenek zjednodušuje cestování

Flexi jízdenka

S tou vám vlak neujede. Stačí si zvolit datum a do půlnoci můžete odjet kterýmkoli vlakem. U jízdenek z e-shopu si zvolíte i čas odjezdu.

Flexi zvýhodněná jízdenka

Čím dřív si ji koupíte, tím víc ušetříte. A k tomu můžete využít kterýkoli vlak za stejných podmínek jako s Flexi jízdenkou.

Vázaná jízdenka

Jízdenka za nejnižší možnou cenu. Čím dřív si ji koupíte, tím víc ušetříte. Jen je nutné dodržet podmínku předepsaného vlaku, ke kterému se jízdenka váže.

Navíc můžete při nákupu on-line vrátit jízdenku do 15 min před odjezdem vlaku.

Pojďte s námi
www.cd.cz

 **České dráhy**
Národní dopravec





2. a 3. března

V Pečkách pořádají výstavu, která neomrzí

Obdivujete práci železničních modelářů a fascinuje vás pohled na miniaturní svět na kolejkách? Pak se přijďte podívat do Peček na výstavu modelových kolejí. První příležitost máte už o víkendu 2. a 3. března. A co uvidíte? Pozoruhodná kolejiště od měřítka Z po velikost O. V provozu je vždy alespoň osm z nich. Na pětidílném kolejišti H0 (1:87) s dvoumetrovým mostem jezdí i modely Pendolina a railjetu v barvách ČD. Vystavena jsou kolejiště stejného měřítka s námetem české železnice ze 70. let nebo s reáliemi Protektorátu Čechy a Morava, kolejiště velikosti N (1:160) inspirované Japonskem či modelové kolejiště Švýcarských úzkorozchodných železnic (1:87). Prohlédnout si můžete i malebnou lokálku s mosty a úzkorozchodnou tratí na modelovém kolejišti TT (1:120). Provoz na kolejištích zpestřují různé efekty včetně kouře a zvuku parních lokomotiv. Bez povšimnutí návštěvníků všech generací jistě nezůstanou ani vitríny s malosériovými a továrními modely. Aktuální informace o výstavě najdete na www.szmpecky.webnode.cz.

Nejbližší železniční stanice: Pečky



do 12. května

Retrogaming pro všechny hráve

V Muzejíčku šumperského Vlastivědného muzea je k vidění výstava Retrogaming, která nadchne nejen děti, ale i dospělé milovníky počítačových her. Návštěvníky totiž vrací do 80. a 90. let minulého století a nabízí možnost vyzkoušet si některé kultovní hry té doby. Kromě informací o vývoji počítačových her výstava také seznamuje s tím, jak si děti hrály před rozšířením „kompů“. Zájemci si mohou vyzkoušet ale i hry v prostředí virtuální reality. Za vstupné na výstavu zaplatíte 40 Kč, snížené stojí 20 Kč a děti do čtyř let postupně zdarma.

Nejbližší železniční stanice:
Šumperk



21. až 24. února

Holiday World bude plný lákadel

I letos na výstavišti v pražských Holešovicích pořádají jeden z nejvýznamnějších veletrhů cestovního ruchu ve střední Evropě – Holiday World, a to od 21. do 24. února. První dva dny jsou určeny hlavně odborníkům, veřejnost může zavítat na veletrh v pátek od 14 do 18 hodin, v sobotu od 9:30 do 18 hodin a v neděli od 9:30 do 16 hodin. Vstupné stojí 150 Kč. Oblíbenou součástí veletrhu jsou soutěže o lákavé zájezdy, výstavy fotografií, autogramiády nebo vystoupení cestovatelů. Těšit se můžete třeba na přednášku o cestování Transsibiřskou magistrálou.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Holešovice/Praha hl. n. ad.



2. března

Do Valtic na tradiční košť vín

Pokud máte rádi dobré víno, pak se první březnovou sobotu vypravte do Valtic, kde se v zámecké Zimní jízdárně koná od 10 do 22 hodin jubilejní 20. ročník tradičního Valtického košťu. Po zaplacení vstupného 400 Kč můžete po celý den volně degustovat znamenitá vína. V ceně je nejen sklenička, ale také nezbytný katalog vín. O správnou atmosféru se v Zimní jízdárně postará cimbálová muzika a zajištěná je i nabídka občerstvení. Z vlaku vystupte ve stanici Valtice město, od níž je to do centra nejbližší. K zámku vás dovede červená turistická značka.

Nejbližší železniční stanice:
Valtice město

Foto: SZM Pečky, Valtice/NPÚ, ABF EXPO PRAHA, Vlastivědné muzeum v Šumperku

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
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