

železničář

29. BŘEZNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



7

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Na začátku roku vznikl v úseku osobní dopravy GŘ Českých drah odbor koncepce a rozvoje osobní dopravy. V jeho čele stanul **Radek Dvořák**. V rozhovoru nastínil, jakým směrem se bude obchodní strategie ČD ubírat.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Letošní **turistická sezona** v Praze a Středočeském kraji se znovu ponese ve znamení vlaků Českých drah. Nově například začnou jezdit spoje do Brd i Českého ráje. Na Posázavský pacifik opět vyjedou cyklovozy a ke slovu se dostanou i Bardotky. Co vše se ještě chystá?

9 ZPRAVODAJSTVÍ

Na začátku dubna se v některých krajích změní **jízdní řády**. Nejvíce novinek si však připsá Liberecko. Kromě nového víkendového rychlíku z Prahy zde budou jezdit další spoje i mezi Harrachovem a Tanvaldem nebo Turnovem. V regionu se změní také jízdní řád cyklovlaku do Kořenova.

12–15 TÉMA

Patrové elektrické jednotky řady 471, které jsou známé cestujícím jako **CityElefanty**, brázdí české koleje již dvacet let. Vozidla v současnosti tvoří součást moderního a rychlého cestování nejen v regionální, ale i příměstské dopravě.

18–19 CESTOPIS

Tentokrát jsme se po železnici vydali do jižního cípu Pardubického kraje na **Hlinecko a Skutečsko**. Na své si zde přijdou jak nadšenci do industriální archeologie, tak i obdivovatelé původní lidové architektury. Tu nabízí ojedinělá památková rezervace Betlém v Hlinsku v Čechách.

PODĚKOVÁNÍ KVĚTUŠI SKŘIVANOVÉ

Po více než čtyřiceti letech služeb u bývalých ČSD a poté Českých drah odchází k 31. 3. 2018 do důchodu vrchní přednostka Depa kolejových vozidel Plzeň paní Květuše Skřivanová. V roce 1974 nastoupila k ČSD do Lokomotivního depa Cheb, kde pracovala v ekonomické oblasti. V roce 1990 vystudovala Vysokou školu ekonomickou v Praze, obor ekonomika dopravy a spojů. Od roku 1997 až do současnosti pracovala v Depu kolejových vozidel Plzeň. Nejprve zastávala funkci ekonomické náměstkyně vrchního přednosty a od roku 2004 se stala vrchní přednostkou depa kolejových vozidel.

Květo, děkujeme a přejeme, ať se daří!



TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

První tratí, na které jednotky 471 plně převzaly příměstskou dopravu, byla 011 Praha – Kolín.



Nádraží ve Frýdlantu po obsazení Sudet

Obsazení Sudet jako tvrdý dopad Mnichova

Petr Slonek | Foto: sbírka Roman Jeschke

Šlo o následek podpisu Mnichovské dohody, která předcházela začátku 2. světové války. Krátce poté, co v noci 29. září 1938 představitelé Velké Británie, Francie, Itálie a Německa podepsali tento pakt, začala postupná likvidace demokratického Československa. Mnichov navíc výrazně ulehčil naplňování Hitlerových expanzivních plánů.

Už 1. října muselo ČSR postoupit Sudeoty Německu, část země navíc připadla Polsku a Maďarsku. Republika přišla o 30% území s 34 procenty obyvatelstva. Dopad to mělo i na železnici. Po obsazení Těšínska, jižního Slovenska a části Podkarpatské Rusi se musel evakuovat i personál či některé technické prostředky železnic. Lokomotivní a vozový park ČSD byl brzy přerozdělen a příslušná část

českých vozidel putovala zpět na zabrané území, kde jezdila dál pod značkou Říšské dráhy. Na nádražích se měnily nápisy za německé, za své vzalo i Kryšpínovo značení lokomotiv. Třeba jako v případě lokomotivy 354.1189 v Břeclavi krátce po vyhlášení Mnichova (foto dole). Státní znak šel brzy dolů a nahradil jej nápis Deutsche Reichsbahn a později i číslo DR 77.344.

Po vytyčení hranic nového státního útvaru Česko-Slovenska se za hranicemi ocitla řada tratí. Větším problémem ale bylo, že státní hranice přetínaly i tratě potřebné pro vnitrostátní provoz. Trati klíčového významu Praha – Ostrava a Praha – Bratislava byly přerušeny hned několikrát. Přeshraniční provoz na pár dnů zcela ustal a rychlíky z Prahy končily už v Chocni. Vše se později vyřešilo peáží, která umožnila dopravu obnovit. ○



Vážení čtenáři,

zima už se chýlí k definitivnímu konci a my startujeme další letní turistickou sezonu na železnici. Pro naše cestující a příznivce zejména z oblasti metropole a středních Čech jsme již připravili řadu novinek.

O víkendech přepraví regionální vlaky ČD stovky jízdních kol. Neustále se tedy snažíme navyšovat počet míst pro přepravu cyklistů. Na tuto skutečnost jsme společně s objednavateli zareagovali a vypravujeme nový vlak Cyklo Brdy. Na cyklisty myslíme i na dalších tratích. Na dvou párech vlaků do Dobříše a Čerčan budeme nově řadit za RegioNovou vůz pro přepravu jízdních kol. Od dubna, o víkendech a svátcích, bude opět jezdit z dobřichovického nádraží cyklobus, který cyklisty vyveze přes Řitku a Mníšek pod Brdy až do Kytína. Cyklisté se potom mohou vrátit zpět z kopce a na cestu domů využít vlaky ČD na trati z Berouna nebo z Dobříše. Další letošní novinkou je výletní vlak Český Ráj, který doveze každý víkend a svátek výletníky z Prahy do oblasti Českého ráje – pojedje přes Jičín až do Turnova.

Chystáme i pestrou nabídku nostalgických vlaků. Zájem o tyto jízdy se rok od roku zvyšuje. Dvě linky, které jezdí i několikrát za turistickou sezonu – Křivoklátský expres a Posázavské linky – doplňují vlaky, které vypravujeme na regionální oslavy či do atraktivních lokalit. Každoročně se tak můžete vydat parním vlakem na Řípskou pouť či na Májové slavnosti v Dobříši. Letošní novinkou bude parní vlak z Prahy do Žlebů, na Svatoanenský jarmark. Ten se koná na nádvoří zámku. Vyvrcholením sezony jsou Mikulášské jízdy, které letos plánujeme na první prosincový víkend. Těsně před Vánoci organizujeme adventní jízdy na Křivokláta a do Rakovníka.

Připravujeme i akce na podporu železnice a služeb Českých drah. Již tradicí se stávají regionální dny železnice. A protože naše obchodní centrum působí na území dvou krajských samospráv, pořádáme na jaře Středočeský a v září pak Pražský železniční den. Ten jarní se uskuteční v sobotu 12. 5. v Mladé Boleslavi. Kromě tradičních jízdy historických i moderních vozidel či doprovodného programu dojednáváme vlaky na vlečku Škody Auto a do cukrovaru v Dobrovici. Záříjový železniční den budou hostit dvě pražská nádraží, Smíchov a Uhřetěves. Připravujeme jízdy na vlečku kontejnerového překladistiště v Uhřetěvsi či exkurze na Odstavné nádraží Jih. První červnovou sobotu přivítáme malé i velké na Dětském dnu v Braníku. Návštěvníci zde budou mít i unikátní příležitost svázat se po vlečce depa Kačerov, která spojuje železnici se sítí metra.

Další řada zajímavých akcí letos proběhne ve znamení oslav 100. výročí vzniku ČSR. Národní dopravce chystá několik projektů, o nichž již bylo zevrubně informováno a jisté ještě bude na stránkách Železničáře napsáno mnoho. Dne 28. 10. 2018 vypravujeme vlak ke 100. výročí vzniku republiky. V tento slavnostní den vyrazí z pražského hlavního nádraží a pojedje přes Beroun, Křivokláta a Rakovník do Lužné u Rakovníka. Ve vlaku bude řazen také historický Masarykův salonní vůz.

Věřím, že každého z vás alespoň jedna novinka osloví a strávíte příjemný den ve společnosti vlaků národního dopravce.

Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Kořistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stěblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídaté trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+



23. 9. 1938 – stanice Jedlová



Myjící se vojáci Wehrmachtu na nádraží kdesi na Opavsku



Jakub Goliáš

Obchodní ředitel
Regionální obchodní centrum Praha

Moderního interiéru se dočkal i salonek ve stanici Ostrava-Svinov

Hlavní nádraží v Brně, Pardubicích, Praze, Olomouci, Ostravě a teď i Ostrava-Svinov, tam všude si cestující národního dopravce užijí většího komfortu. České dráhy tak dokončily projekt obnovy svých VIP čekáren ČD Lounge, který odstartoval koncem roku 2016. V saloncích pro cestující jsou tak nově vylepšené dětské koutky, k dispozici jsou nabíjecí panely nebo wi-fi. České dráhy otevřely síť šestice čekáren ČD Lounge už před více než dvanácti lety. Zákazníci si v nich můžou před cestou odpočinout, nebo se občerstvit. Dříve byly tyto salonky primárně určeny cestujícím vlaků SC Pendolino, nicméně národní dopravce zareagoval na poptávku a dveře těchto čekáren otevřel i lidem cestujícím v dalších vlacích vyšší kvality. Oddělené a moderní čekárny nenabízí jen klid, ale přidávají i bezplatný přístup k internetu pomocí nové spolehlivější technologie wi-fi, dětský koutek, elektrické zásuvky a ve většině případů i toaletu a přebalovací pult. Všechny ČD Lounge jsou navíc klimatizované, samozřejmě jsou displeje s časy odjezdů a pravidelný nebo stálý dozor zaměstnanců ČD.

(bez)



Michal Štěpán viceprezidentem Svazu dopravy ČR

Člen představenstva Českých drah odpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán byl zvolen do čela Svazu dopravy ČR, na post viceprezidenta. Informovali o tom zástupci svazu po jednání valné hromady, která se konala ve čtvrtek 15. března v pražském hotelu Olympic. Prezidentem svazu nadále zůstává Jaroslav Hanák, výkonným ředitelem je stále Petr Kašík. Do vedení Svazu dopravy byli zvoleni mimo jiné předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik a dnes již generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Na valné hromadě se, kromě jiného, hovořilo i o zavedení 75procentních slev pro studenty a seniory, kteří cestují veřejnou dopravou. Vedení svazu zastává názor, že jde v případě hromadné dopravy o krok vpřed. Tématu se budeme více věnovat v některém z dalších vydání. Na valné hromadě se diskutovalo i o železničním propojení centra Prahy s Letištěm Václava Havla v Ruzyni nebo o zákoně o líniových stavbách.

(hol)



Poslední míle námětem workshopu

Cesta od vlaku do cíle, potřeba řešení „poslední míle“. To byl název workshopu, který v pátek 16. března hostil vládní salonek pražského hlavního nádraží. Akci pořádaly České dráhy se Svazem cestujících ve veřejné dopravě. Podle Miroslava Vyky, prezidenta svazu, se celá problematika zatím příliš neřeší. Pracovní jednání zástupců národního dopravce, svazu a objednatelů veřejné dopravy bylo právě o hledání možností jak dopravit zákazníka od vlaku až do úplného cíle cesty. Z workshopu vzešla řada nápadů, například jak je možné pomoci cestujícím zvládnout „poslední míli“ a naopak, co by měli pro komfortní transport učinit dopravci a veřejné instituce. Hovořilo se o sdílení a půjčování automobilů, rozvoji cyklopůjčoven anebo lepší návaznosti autobusů. Soubor opatření bude následně odeslán na jednotlivé úřady či ministerstva.

(hol)



Revolution train navštívilo za uplynulé tři roky 55 tisíc lidí

Na nádraží v pražských Dejvicích dorazil v polovině letošního března Revolution train. Jde o speciální vlak, který varuje děti a mládež před nebezpečím legálních i ilegálních drog. V celkem šesti speciálně upravených vagoncích se návštěvníci mohou seznámit se všemi riziky při užívání těchto návykových látek. Za tři roky provozu vlak podle autora projektu Pavla Tupy navštívilo už 55 tisíc lidí. Jezdí pravidelně po Česku i Německu, zamířil také na Slovensko a do Polska. Zatím přijel celkem do třiašedesáti měst. Ve vlaku je připraveno několik multimediálních sálů, pomocí nichž je vyprávěn příběh několika mladých lidí. Děti tak například vidí příběh mladíka a dívky, kteří se od legálních drog, jako jsou cigarety a alkohol, postupně dostanou až k tvrdým nelegálním drogám. Provozovatel vlaku, nadační fond Nové Česko, pořádá i programy, které na aktivity navazují. Ve vlaku autoři získávají informace týkající se dětí a drog. Děti vyplňují dotazníky o tom, co je trápí a s jakými drogami se setkávají. České dráhy jsou partnery akce. (red)



ČD Lounge v Praze nabízí publikaci o Wintonově životě

V pražském salonku ČD Lounge je nově ke čtení publikace zabývající se životem Sira Nicholase Wintona a příběhem vlaků plných židovských dětí, které Winton těsně před vypuknutím druhé světové války vypravoval z Prahy do Velké Británie. Tím zabránil jejich deportaci do koncentračních táborů. Výtisky zástupcům Českých drah předala Zuzana Marešová, jedno z „Wintonových dětí“. Cílem tohoto díla je oživit povědomí o zachráncích. Text je v češtině a angličtině. První transport do Spojeného království byl vypraven 14. března 1939, poslední naopak 2. srpna 1939. Vlak vypravený 1. září byl zastaven a poslán zpět, neboť začala válka. Zachránit se podařilo dohromady 669 dětí. ČD Lounge na pražském hlavním nádraží je věnována právě Siru Nicholasi Wintonovi. (hol)



Železniční doprava pro kraje pokračuje čtvrtým ročníkem

Letos pokračuje čtvrtý ročník kulatých stolů, kdy jednají představitelé krajských reprezentací, Českých drah a SŽDC. Motto setkání zní „Efektivní provázanost železničních spojů mezi kraji“. Jeden z prvních mítinků se uskutečnil 22. března v České Třebové, kde se rokovalo o dopravě na jižní a střední Moravě a na Pardubicku. Hovořilo se i o modernizaci pardubického hlavního nádraží nebo rekonstrukci trati Chrudim – Pardubice-Rosice nad Labem, ve hře zůstává také Boskovická spojka. Velkým tématem se stalo dálkové ovládání trati Brno – Česká Třebová. Diskuze se vedla o informačních systémech, které by měly být propojeny mezi SŽDC, Českými drahami a také integrovanými dopravními systémy. Navíc SŽDC chystá projekt s názvem Virtuální tabule manažera infrastruktury, což je mobilní aplikace, v níž se cestující dozví, kde se nacházejí vlaky a jaké je jejich případné zpoždění. Velký prostor se věnoval přidělování kapacity dopravní cesty či problémům s plněním jízdního řádu. (mah)

Slavnostní křest jubilejní letohradské Ročenky

Letohradský železniční klub společně s městskou knihovnou uspořádal 21. 3. slavnostní křest a premiéru jubilejního, dvacátého DVD filmu s názvem Ročenka 2017. Více než hodinový film divákovi zavede na Letohradsko i do zahraničí. Nejnovější filmové DVD se věnuje nejen tradičním tématům ze života města a regionu, ale i všemu důležitému, co se událo na železnici. Zvláštní atmosféru navozují úchvatné záběry z rakouské horské dráhy Schneebergbahn včetně nedaleké tratě přes Semmering, modelářská srdce zaplesají nad záběry z německého Königsteinu, kde je postavena věrná kopie dráhy údolím Labe, či nad neotřelými snímky z tramvajové dráhy nedaleko Bad Schandau či parní úzkorozchodky u zámku Moritzburg. Zbrusu nové DVD pokřtil s duchovním otcem projektu Petrem Buryškou a letohradským starostou Petrem Fialou člen představenstva ČD Michal Štěpán. (mah)



Obchodní příležitosti hledáme i mimo ČR

Na začátku roku vznikl v úseku osobní dopavy generálního ředitelství Českých drah odbor koncepce a rozvoje osobní dopavy (O19 GR). Do jeho čela byl představenstvem ČD jmenován Radek Dvořák. V rozhovoru nastínil klíčové obchodní aktivity národního dopravce.

Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

Co je posláním nového odboru?

Odbor O19 vznikl spojením vybrané agendy kanceláře člena představenstva pro osobní dopravu a odboru mezinárodního. Základním posláním odboru je intenzivní zaměření na core business ČD ve střednědobém horizontu, tedy realizace obchodní strategie, řízení projektů dlouhodobé spolupráce se zahraničními obchodními partnery, příprava nezbytných kroků pro působení národního dopravce na otevřeném trhu, ale i vyhledávání příležitostí na trzích zahraničních. Musíme také zintenzivnit aktivity vedoucí ke zlepšení vnímání a vystupování ČD vůči evropským institucím.

Jednou ze základních náplní odboru je i komerční doprava. Jak hodnotíte dosavadní působení a další budoucnost ČD na otevřeném trhu?

Pozitivně. Často se říká, že se ČD obávají liberalizace, nicméně my na otevřeném trhu přece několik let jsme a vedeme si více než obstojně. Komerční doprava vykazovala v roce 2017 nejlepší čísla ve své historii a je potřeba zdůraznit, že dnes takřka 20 % tržeb od cestujících v dálkové dopravě je generováno vlaky vedenými na obchodní riziko ČD.

Co je ale důležité, tyto výsledky nejsou dány samovolným vývojem ve společnosti, České dráhy jdou v posledních letech zákazníkovi naproti a výčet úspěšně realizovaných kroků za poslední dobu je toho důkazem, ať již se jedná o modernizaci vozidel, zjednodušování odbavení, nebo komunikaci firmy na sociálních sítích. To vše je podpořeno takovým obchodním modelem, abychom zůstali na poli dálkové dopavy dlouhodobě konkurenceschopní.

Jak si aktuálně stojíme na poli mezinárodní dopavy? Mají České dráhy nějaké další možnosti v zahraničí?

Celá mezinárodní doprava je pro nás naprosto klíčová. Zatímco celkový nárůst počtu cestujících Českých drah za loňský rok představuje 2 procenta, v mezinárodní dopravě se pohybujeme v řádu 10 %. Mezinárodní linky generují třetinu tržeb od zákazníků dálkové dopavy, proto jim na úseku osobní dopavy věnujeme takovou pozornost. Sledujeme vývoj takřka na denní bázi. O přepravních proudech i provozuschopnosti vozidel víme úplně vše, stejně jako že naší slabinou je nedodržování standardu kvality, konkrétně řazení vlaku. To je to klíčové, co musíme zlepšit, abychom neztratili pozice, a na tom také s kolegy z úseku techniky, servisu a majetku kontinuálně pracujeme. Cílíme na to, abychom právě v tomto segmentu nabídli nejvyšší standard našich služeb a kvality vozidel.

Co se týká dalšího rozvoje mezinárodního businessu, primárně preferujeme a rozvíjíme dlouhodobá partnerství s našimi stávajícími obchodními partnery. Nejen konkurencí, ale i kooperací se dá dosahovat velmi příznivých výsledků. ČD nicméně stojí před klasickou otázkou jakékoliv podobné korporátní firmy – zajišťujeme dnes náš business na vymezeném trhu. Tento trh se bude dále otevírat a existuje riziko, že se náš tržní podíl zmenší. Pak se nabízí vlastně jen dvě možnosti, buď se případnému snížení rozsahu našeho podnikání přizpůsobíme, nebo budeme hledat příležitosti, jak získat nové tržby, nové trhy. Aktuálně zpracováváme přehled všech nezbytných kroků pro možné provozování mezinárodní dopavy jménem ČD i za hranicí ČR, pro případ, že by se to jevilo jako efektivnější řešení. Další možnosti rozvoje podnikání pro ČD v zahraničí nepochybně jsou a uvažujeme i tímto směrem.

Skloňovaným tématem je i noční dálková doprava. Jak vidíte její budoucnost?

Segment noční dopavy je pro ČD dnes už takřka celý komerční. Inspirativní směr na tomto poli udává nepochybně ÖBB se svým konceptem vlaků nightjet. Na úseku osobní dopavy jsme přehodnotili priority a přenastavuje se obchodní model pro tento segment. Určité není zájmem ČD noční dopravu zcela utlumit. Máme cílové destinace, které fungují, a ty budou i nadále rozvíjeny. Z hlediska přístupu okolních států považujeme za potřebné sjednotit postoj všech objednatelů. Když vezmeme příklad střední Evropy, je těžké vymyslet a obchodně realizovat společný koncept noční dopavy v podmínkách, kdy vlak po území ČR jede na obchodní riziko a na hranici se překlápí do závazku veřejné služby sousedního státu. To pak je úhel pohledu jednotlivých dopravců logicky odlišný.

Často je zmiňována nutnost stejných podmínek soutěže pro všechny dopravce. Jak vidíte šance ČD?

České dráhy opakovaně říkají, že je nutné z úrovně státu definitivně říci, co vše za vozidla i služby se bude v soutěžích požadovat, a tyto podmínky by následně měly být z důvodu zachování síťovosti služeb ve všech nabídkových řízeních aplikovány. Je to možná paradox, ale otevřený trh potřebuje velice striktní koordinaci. Dnes existuje více než 40 notifikací v regionální a 11 v dálkové dopravě – to hypoteticky znamená možný vysoký počet dopravců na železniční síti ČR. Je opravdu nezbytné, aby roli koordinátora síťového charakteru železniční dopavy někdo převzal, dosud to zajišťují České dráhy, a nikoliv špatně. Jinak může mít

Děláme svůj business dobře, umíme implementovat nové trendy, rosteme na trhu komerční dopavy a máme jasnou obchodní strategii. Jen se musíme umět více prodat. Protože opravdu máme co nabídnout.



RADEK DVOŘÁK

Radek Dvořák maturoval na pardubickém gymnáziu, posléze získal vysokoškolský titul na Fakultě dopravní Univerzity Jana Pernera. Na vysoké škole studoval obor Management, marketing a logistika. U ČD začal v roce 2004 na odboru mezinárodním. V roce 2006 odešel do kolínské automobilky TPCA, později se však vrátil a stal se specialistou odboru strategie, později Projektové kanceláře. Od roku 2013 vykonával funkci ředitele kanceláře člena představenstva ČD pro osobní dopravu.



otevírání trhu zásadní dopad na cestujícího v podobě nekonzistentních služeb v rámci železniční dopravy.

Dobrym příkladem jsou také doposud zveřejněné požadavky ministerstva dopravy na soutěže, kde neexistuje výslovný požadavek na nová vozidla a jediným kritériem hodnocení bude asi nejnižší cena. Je tedy jasné, jak k tomu všichni přistoupí, a to včetně Českých drah, chtějí-li uspět. Neexistuje zatím ani jednotný standard odbavení v pokladnách platný pro celou síť, požadavky si stanovuje jak stát, tak každý objednatel regionální dopravy zvlášť. Ale i zde je nutné myslet na zákazníka a na hlavní cíl, tedy ztraktivnit železnici jako takovou. Nemělo by se dopustit, aby bylo v každém segmentu železniční dopravy, ale i v každém kraji, odlišné.

Říká se také, že ČD jsou dražší než jiní dopravci...

Ano. Zajišťujeme totiž řadu služeb nad rámec základního provozního modelu. Prodeje jízdenek ve stanicích, odbavení zákazníků kamkoliv po Evropě, provozování kontaktního centra včetně informací o dopadech výluk, udržování parku záložních vozidel pro případ mimořádností a jiné. To vše se bere jako samozřejmost, ale něco to stojí. I v tomto vedeme diskuzi se zástupci ministerstva. Nebudou-li toto objednatelé chtít, přizpůsobíme se i my, ale celý systém veřejné železniční dopravy bude o to zranitelnější například při provozních mimořádnostech (odklony, nehody, výluky).

A mohou České dráhy v soutěžích uspět, mají na to odpovídající know-how?

Firma nepochybně má potenciál se udržet i na plně liberalizovaném trhu. Chce to ten správný mix sebevědomí a sebereflexe. Zároveň musí okolí vědět, co vše se tu mění, co nabízíme. ČD musí ven nejen za byznysem. Musí se umět prodat. Někdo slovo lobbying nemá rád, ale dnes je to zcela legitimní činnost.

K rozvoji businessu je nezbytná i infrastruktura. Jaká je dnes vlastně role dopravce v plánovacím procesu výstavby?

To je téma, které chceme také nastartovat. Všichni dopravci jsou dnes bez možnosti uplatňovat významnější připomínky. Strategii železniční dopravy definuje ministerstvo dopravy, plány rozvoje dopravní infrastruktury koncipuje SŽDC. Respektujeme to, ale kvůli nedostatkům na infrastruktuře trpí zákazník, kterého nejlépe známe my, dopravce. Víme, kde jsou hlavní přepravní proudy, víme, kde by bylo nejlepší investovat. ČD jsou dnes v rovině, kdy pouze dodávají pro studie podklady o počtech cestujících, aniž bychom se následně dostali k samotným výstupům studií. To není správné, ale je to o komunikaci mezi osobními dopravci, ministerstvem a SŽDC. Upřímně oceňuji koncentrovanou aktivitu nákladních dopravců. Existuje sdružení ŽESNAD, které má v diskuzích o infrastruktuře svou váhu. Já osobně bych byl nakloněn myšlence udělat obdobné uskupení osobních dopravců.

V rámci svých mezinárodních jednání a konferencí jezdíte často do zahraničí. Můžete porovnat vlaky u nás a „venku“?

Zejména za poslední 3 až 4 roky je příjemné sledovat, jak se úroveň ČD ohromně posunula. Například v trendech odbavení si trůfám říci, že patříme k evropské špičce. I když český člověk je trvale kritický, nelze si nevšimnout, že v porovnání s Evropou se ČD v prozákaznickém snažení a zjednodušování cestování opravdu nachází mezi těmi nejaktivnějšími. Zahraniční kolegové se dnes chodí dotazovat lidí z ČD, jak lze některé věci, které mají příznivý prozákaznický nebo ekonomický dopad, rychle a efektivně implementovat, přitom ještě nedávno to bylo opačně. ○



Průběh tiskové konference a venkovní prezentace oblíbených historických lokomotiv řady 749 na pražském hlavním nádraží

Bardotky opět vyjedou v čele výletních vlaků

Letošní turistická sezona v Praze a Středočeském kraji se znovu ponese ve znamení vlaků Českých drah. Nově například začnou jezdit spoje do Brd i Českého ráje. Na Posázavský pacifik opět vyjedou cyklovozy. Do páté sezony vstoupí výletní vlak Cyklohráček a ke slovu se dostanou i Bardotky. Novinkou se stane rozšíření počtu stanic ČD, které nabídnou zvýhodněné jízdenky PID.

Josef Holec | Foto: autor, archiv ČD

Nadcházející jarní sezona bude na železnicích Středočeského kraje a Prahy plná novinek. Pod taktovkou ČD vyjedou nové turistické vlaky do Brd i Českého ráje, pro rodiny s dětmi národní dopravce bude opět vypravovat Cyklohráček. Novinky spojené se zážitkovým cestová-

ním anebo nostalgií zástupci ČD, ROPID, hlavního města a Středočeského kraje prezentovali 15. března na tiskové konferenci ve vládním salonku pražského hlavního nádraží.

Za akcemi, které ČD se svými partnery připravují, stojí hlavně stále se zvyšující zájem cestujících o regionální železnici. „To platí o běžných pracovních dnech i o víkendech. Snažíme se vy-

jít poptávce vstříc,“ připomněl Jakub Goliáš, ředitel pražského Regionálního obchodního centra ČD. Aby bylo cestování pohodlnější, výrazně se navíc rozšíří počet pokladen ČD, které nabídnou cestujícím i jízdenky Pražské integrované dopravy (PID) a informace o výhodných cenových nabídkách. Lidé tak mohou za zážitky cestovat levněji. „Integrace platí prakticky na celém území kraje a Prahy,“ doplnil Goliáš. Změny v tomto smyslu nastanou 1. dubna, jízdenky na vlaky ČD i na PID půjde koupit v 93 stanicích. Dosud byla služba dostupná jen v osmadvaceti.

Vlakem do Českého ráje

Cenově výhodné jízdenky si budete moci koupit i na největší letošní novinky. Těmi jsou Cyklovlak Brdy a pravidelný víkendový rychlík z Prahy do Českého ráje a Prachovských skal. „Cyklovlak zvládne převést několik desítek kol a doveze cestující do Jinců, Příbrami a Březnice. Odtud je to už jen kousek na brdské cyklistické stezky,“ nalákal Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD, s tím, že na výletní spoje národní dopravy nasadí i legendární Bardotky z libeňského depa. Motorové lokomotivy řady 749 ze šedesátých let budou vozit cestující na Pacifiku a Cyklovlaaku Brdy.

Středočeský kraj objednal i řadu dalších víkendových vlaků. Více spojů jezdí už na hrad Okoř do Noutonic, na Posázavském pacifiku, na trati z Mělníka do Mšena nebo z Kralup nad Vltavou do Slaného i Velvar. O slovo se první jízdu přihlásil i Cyklohráček, který vyjel v sobotu 24. března. Oblíbený spoj dětí i jejich dospělého doprovodu vstoupil letos do páté sezony. Další zajímavosti a čerpání inspirace na další výlety nabídne Zážitkový průvodce PID.

Oslaví sté výročí

Rok 2018 bude také ve znamení oslav výročí vzniku Československé republiky. „Po republice včetně středních Čech bude například jezdit Prezidentský vlak. V něm budou řazené vagony, které vozily československé a české prezidenty. Na 28. října připravujeme speciální parní vlak do Lužné u Rakovníka a oslavy stého výročí vzniku republiky pak zakončíme těsně před Vánoci jízdu protokolárního vlaku, který připomene příjezd T. G. Masaryka z Rakouska do Prahy,“ uzavírá informace Jiří Jeřeta. ○

Drážní úřad informuje



Oznámení provozovatelům drah

Oznamujeme všem provozovatelům drah, že při změně statutárního orgánu provozovatele dráhy nám stačí tuto změnu oznámit podle § 17 zákona o dráhách. Takovou informaci obvykle vezmeme na vědomí, není tedy nutné žádat o změnu v konkrétním úředním povolení. To však neplatí v případech, ve kterých dochází ke změně osoby odborně způsobilé. V takovém případě je třeba o změnu v úředním povolení požádat a doložit předepsané doklady. Důvodem nového postupu je snížení administrativní zátěže jednotlivých provozovatelů dráhy.

Kontrola licencí dopravců

Také v letošním roce se mimo jiné intenzivně zaměříme na kontrolu dodržování zákona, příslušných vyhlášek a stanovených podmínek u vydaných licencí k provozování drážní dopravy, a to za podmínek, za kterých byla licence udělena. V současné době operuje na území České republiky celkem 103 železničních dopravců, přičemž 18 z nich jsou dopravci zahraniční.

Do Krkonoš vyrazí přímý rychlík z Prahy

Na začátku dubna se v některých krajích mírně změní jízdní řády. Nejvíce novinek si však připiše Liberecko. Kromě nového víkendového rychlíku z Prahy zde budou jezdit další spoje i mezi Harrachovem a Tanvaldem nebo Turnovem. V regionu se změní také jízdní řád cyklovlaku do Kořenova.



Josef Holek | Foto: Radek Hortenský

Rychlíky Českých drah budou od 14. dubna každý víkend spojovat Prahu s krkonošským Harrachovem. Národní dopravce se na novince dohodl s organizátory hromadné dopravy pro Prahu, Středočeský a Liberecký kraj. Oproti stávajícímu jízdnímu řádu vyjedou o víkendech také tři nové spoje na trasu mezi Tanvaldem a Harrachovem a jeden mezi Harrachovem a Turnovem. Změny se napříkladem dotknou i sezonního osobního vlaku Os

5553 z Turnova do Rovenska pod Troskami anebo „cyklo“ Sp 1913 z Kořenova do Rovenska pod Troskami.

Vybaven infosystémem

Rychlík R 1145 v novém úseku Harrachov – Turnov a vlaky R 1151, R 1148 a R 1144 mezi Harrachovem a Tanvaldem budou provozovány na objednávku Libereckého kraje. „Kvůli zavedení spojů R 1145 a R 1148 vyjede sobotní spěšný vlak Sp 1910 z Liberce do Kořenova o hodinu dříve. Spěšný cyklovlak Sp 1913 z Ko-

řenova do Turnova bude zrušen,“ sdělil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Místo Sp 1913 zamíří do Turnova přímé vozy s možností přepravy kol na rychlíku R 1145. „Vlaky pojedou o víkendech a svátcích,“ připomněl Štěpán. Zrušen bude přímý vůz R 1146/Os 5553 z Prahy-Vršovic do Rovenska pod Troskami.

Národní dopravce na linku R21 nasadí čtveřici motorových vozů řady 854.2, v úseku Praha – Tanvald pak spolu s přívesnými vozy řady Bdtⁿ757. Dále jsou České dráhy schopny poskytnout posilová vozidla. Čtveřice motorových vozů bude disponovat infosystémem, aby byl v rámci oběhu zachován Středočeským krajem požadovaný standard. Ve vlaku se rovněž počítá s přepravou kol. Cestu vlaky zvládnou za 3 hodiny a 15 minut, respektive za 3 hodiny a 31 minut na cestě z Harrachova do Prahy. ○

ZMĚNY V JÍZDNÍCH ŘÁDECH OD 9. 4. 2018

ROC BRNO

Os 14630 pojedí z Hustopeč v 18:42 (v Šakvicích vznikne přípoj na Rx 815)

● Os 14631 pojedí ze Šakvic až v 19:05 (v Šakvicích vznikne přípoj od Rx 804)

ROC HRADEC KRÁLOVÉ

● Os 5731 pojedí nově denně vlak Os 25740 Kunčice n. L. 4:53 – Vrchlabí 5:00 v @ a †

● Os 25700 a Os 25701 pojedou nově pouze v pracovní dny

Reakce úseku techniky, servisu a majetku na článek ve čtrnáctideníku OSŽ Obzor

Vedení úseku techniky, servisu a majetku se ohrazuje proti textu zveřejněnému v 5. vydání čtrnáctideníku Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Obzor. Článek je uveden titulkem: Nová hala v Rakovníku je úzká a nevyhovuje potřebám opravářů. „Zase se ušetřilo, ale na nesprávném místě,“ říká v článku Tomáš Olšiak. Článek je manipulativní, neobjektivní a informace v něm jsou v příkrém rozporu se skutečností. Autor článku si vystačil pouze s tvrzením jedné osoby, která navíc čerpá ze subjektivních poznatků. Na pravou míru uvádíme z pohledu národního dopravce to nejpodstatnější.

Zaměstnanec, který pracuje na pozici posunovače a je i předsedou ZO OSŽ při PJ Rakovník, říká, že původně měla hala stát 120 milionů korun. Takové tvrzení České dráhy odmítají. Odhadované náklady na výstavbu haly byly 70 mil. Kč, tabulkový rozpočet 65 mil. Kč a soutěž na výběr zhotovitele byla cena snížena na 56 mil. Kč. Při realizaci stavby došlo k navýšení celkové ceny na 57 mil. korun.



Patkové zvedáky jsou umístěny v části haly, kde je technologické vedení instalováno na stěně v polovině výšky objektu. Faktem však je, že při používání zvedáků při běžné údržbě jednotek RegioNova v praxi toto vedení nepřekáží, jak mylně uvádí článek. Přesto je se zhotovitelem dohodnuta úprava tohoto vedení po ukončení topné sezony, tedy nejspíše v dubnu. Jako nedostatek se prý jeví i osvětlení kanálů. Svítí na dno, nikoliv na spodky vozidel.

Kromě toho prý brání v mytí motorů. Faktem je, že osvětlení bylo zvoleno nepřímé, aby nedocházelo k oslňování obsluhy. Zvolené řešení však komfort údržby nesnižuje a s mytím motorů se v této hale neuvažuje.

Ze strany odboráře jde o nepochopitelný mediální útok. Měl možnost vyjádřit svůj názor a připomínky v období, kdy se stavba plánovala. Všichni zaměstnanci PJ Rakovník byli seznámeni i s termíny a průběhem výstavby. Projektová dokumentace byla po celou dobu výstavby k dispozici přímo v PJ. Hala do zkušebního provozu uvedl zaměstnanec Drážního úřadu po fyzické prohlídce. Zkušební provoz je v zásadě bezproblémový, drobné vady jsou průběžně odstraňovány. Otázkou je, čemu a komu měl článek v Obzoru sloužit a zda jeho tvůrci měli na paměti, že národní dopravce pracuje na obhajobě kontraktů na dopravní obslužnost i pro období po roce 2019. To samozřejmě neznamená, že o problémech se nemá mluvit, ale výmysly a polopravdy v dané situaci opravdu nejsou na místě! (hol)

Ujetí posledního přípoje už není problém

Již dávno uplynuly doby, kdy v případě nesplnění závazků z přepravní smlouvy ze strany dopravce bylo jediným právem cestujícího podat žádost o vrácení části nebo celého jízdného, pokud vlak nejel nebo do cílové stanice nedorazil. Dnes legislativa pamatuje na vše.

Jan Vávra | Foto: Michal Málek

České dráhy od roku 2004 začaly dobrovolně odškodňovat cestující v mezinárodní přepravě při zpoždění vlaku na základě Charty cestujícího. A byly to právě ČD, které stály u zrodu Charty cestujícího a staly se signatáři prvního celoevropského dokumentu, díky němuž byli cestující v mezinárodní přepravě odškodňováni v případě zpoždění vlaku na základě standardizovaných podmínek.

Na konci roku 2009 začalo platit Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. Přineslo dosud nevídané posílení práv cestujících na železnici

nejen v mezinárodní, ale také ve vnitrostátní přepravě v celém prostoru EU.

Pomoc cestujícím a taxi

Kromě toho, že nařízení ukládá dopravcům cestující odškodnit v případě zpoždění vlaku, dává jim za povinnost se o cestující postarat také při zpoždění nebo odřeknutí vlaku a v případech ztráty posledního přípoje dne. „Zřejmě nejhorší situace z pohledu cestujících vzniká, pokud dojde ke ztrátě posledního přípoje dne, a cestujícímu hrozí, že by musel využít až první ranní spoj. Aby se minimalizoval počet těchto případů, zavedly ČD již v roce 2010 možnost alternativní přepravy, díky níž mohou cestující použít do svých cílových stanic službu taxi,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu. Rekordní počet proplacených nákladů za využití taxislužby byl zaznamenán v roce 2015, činil 263 tisíc korun a souvisel především s klimatickými poměry na přelomu roku 2014/2015. V odůvodněných případech rovněž dopravce vypraví mimořádný noční vlak.

Existují však případy, kdy alternativní přepravu zajistit nelze nebo cílová stanice cestujícího leží několik set kilometrů od místa, kde nastala ztráta přípoje. Jde například o „tranzitní“ cestující v mezinárodní přepravě. V těchto

případech dopravce buď cestujícím ubytování v místě rozvázání přípoje zajistí, nebo jim uhradí vynaložené náklady za ubytování. V mezinárodní přepravě se jedná o přiměřenou finanční náhradu za ubytování hotelového typu v závislosti na místě a čase. ČD takto proplácí přiměřené finanční náhrady za ubytování již od roku 2009.

Vouchery na ubytování v hotelu

Od 1. ledna 2018 ČD v mezinárodní přepravě spustily Projekt poskytnutí ubytování v případě ztráty posledního přípoje dne, kdy je ve vybraných městech v případě ztráty posledního přípoje cestujícím možné poskytnout bezplatně hotelový voucher na ubytování. „Cílem projektu je zavést do praxe komplexní funkční systém poskytnutí ubytování nejprve v mezinárodní přepravě tak, aby mohl být systém následně aplikován na základě zkušenosti plošně také ve vnitrostátní přepravě k 3. 12. 2019, kdy bude končit výjimka z čl. 18 nařízení ES 1371/2007 na přepravu vnitrostátní,“ dodal Štěpán.

V případech, že cestující ztratí poslední přípoj dne ve vyjmenovaných městech (Brno, Břeclav, České Budějovice, Hradec Králové, Liberec, Olomouc, Ostrava, Praha a Ústí nad Labem) a pro přepravu do cílové stanice uvedené na jízdním dokladu není možné využít alternativní přepravy, má cestující nárok na výdej voucheru na bezplatné ubytování včetně snídaně. Jeden voucher lze použít pro ubytování až dvou osob. „Při výběru hotelů jsme dbali na jejich přístupnost k nádražím a na jejich dostatečnou kapacitu lůžek,“ vysvětlila Marie Macounová z Odboru obchodu osobní dopravy ČD. Ubytovací vouchery vydávají pokladny ČD, které zprostředkovávají také rezervaci v hotelu.

Na základě zkušeností z praxe ČD plánují nejen rozšířit počet měst, kde bude možné hotelové vouchery použít, ale v případě potřeby i navýšit počet smluvních zařízení v rámci velkých aglomerací. Počítá se s tím, že by v budoucnu hotelové vouchery mohli vydávat průvodčí ve vlaku, čímž by byly pokryty případy rozvázání přípoje také v neobsazených stanicích. ○



Další činnosti související s provozem přecházejí pod ZAP

Úsek osobní dopravy Generálního ředitelství Českých drah má od 1. dubna letošního roku dílčí úpravu. Změna spočívá v přesunu některých výkonných činností, které jsou úzce provázány s provozem a naplňují charakter spíše operativní činnosti, z úrovně generálního ředitelství do organizační jednotky Zákaznický personál (ZAP).

V odboru provozu osobní dopravy (O11) je zrušeno oddělení rezervací, přičemž dispečink rezervací (tzv. UMIKA) jde pod centrální zákaznický servis (CZS), který už pod ZAPem je. Tím budou dále posíleny úzké vazby mezi zaměstnanci v provozu a dispečinkem rezervací zejména při řešení operativních změn v řazení vlaků.

Koncepční otázky problematiky rezervací tak zůstávají dle kompetencí na odboru O11, respektive odboru cenotvorby a produktové komunikace (O14) a provozní problematika bude řešena na úrovni ZAP. „Primárním cílem tohoto kroku je vytvoření prosto-

ru pro další možnou synergii činností a zjednodušení procesů v organizační jednotce ZAP,“ upřesnil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Organizační úprava tak umožní efektivně řešit posilové kapacity zaměstnanců CZS pro nárazové období zvýšené poptávky po přepravách skupin, jakož i zvýšený rozsah činností souvisejících se změnami jízdního řádu anebo dopady změn řazení vlaků dálkové dopravy při zvýšeném počtu správkových vozidel. Celá operativní komunikace s vlakovými četami se tak dostává do jedné linie v rámci ZAP.

Pod ZAP i běžná agenda řešení podnětů

Druhou změnou bude vyčlenění části činností zajišťovaných oddělením kvality osobní dopravy KOD (kancelář člena představenstva pro osobní dopravu). „Pod ZAP od dubna přejde také značná část běžné agendy vyřizování podnětů,“ informovala Barbo-

ra Potůčková, ředitelka kanceláře člena představenstva pro osobní dopravu. „Na úrovni generálního ředitelství zůstává vytváření a následná implementace metodiky řešení podnětů, gesce vyřizování podnětů průřezového charakteru nebo od Drážního úřadu, ministerstva dopravy či jiných institucí a také dohled nad vyřizováním podnětů,“ doplnila.

Proces se zefektivní

Skupina řešící podněty od cestujících se nově začleňuje pod Centrální zákaznický servis ZAP, který se tak stane uceleným útvarem zajišťujícím informační potřeby zákazníků národního dopravce a jejich podněty. „Celý proces řešení podnětů se tak zefektivní – ubude administrativy a přenos informací, co je třeba případně zlepšit v provozu, se zrychlí. V této souvislosti se pracuje i na úpravě části webu Českých drah sloužící k podávání podnětů,“ uzavřel problematiku organizačních úprav Michal Štěpán. (hol)

75%



Studenti a důchodci získají na jízdném slevu

Senioři nad 65 let, děti, školáci a studenti ve věku do 26 let budou zřejmě od června jezdit ve vlacích i autobusech s pětasedmdesátiprocentní slevou. Počítá s tím návrh ministerstva dopravy, který v úterý 27. března schválila vláda v demisi. České dráhy již začaly s přípravami na zvládnutí zvýšeného zájmu o cestování svými vlaky.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Pětasedmdesátiprocentní slevu budou moci senioři nad 65 let, děti a mládež od 6 do 18 let a studenti až do 26 let využít při cestování hromadnou dopravou, tedy vlaky i autobusy. Počítá s tím návrh ministerstva dopravy, který v úterý schválila vláda. Za nižší jízdné by tak mohly obě skupiny jezdit už od 10. června letošního roku. ČD se již proto připravují na zvýšený počet cestujících ve svých vlacích.

„Pracujeme s materiálem ministerstva dopravy a začínáme s přípravami, vyčkáme však na finální texty z vlády. Předpokládám, že jako národní dopravce zvládneme zvýšený zájem o cestování našimi vlaky tak, abychom cestujícím nikterak významně nesnižovali nyní nastavenou kvalitu přepravy a služeb. Koncept nových slev v navrženém rozsahu považujeme za odpovědný a lze říci, že bude motivací pro větší využívání hromadné dopravy,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.

Další vozy i úprava tarifu

O tématu již jednalo představenstvo národního dopravce. Na stole je otázka částečné redis-

PŘIPRAVOVANÉ ZMĚNY

- zdarma jezdí děti do 6 let
- sleva 75% z obvyklého jízdného platí pro cestující od 6 do 15 let (nyní sleva 62,5%), zanikne dnešní zvláštní jízdné pro žáky v tomto věku
- sleva 75% pro žáky 15 až 18 let, vznikne nová kategorie Mládež 15 – 18 let, budou se však prokazovat občanským průkazem. Nyní 40% sleva platila pro studující na dojíždění mezi místem bydliště a školou
- sleva 75% pro studenty od 18 do 26 let. Zvýší se z aktuálních 40%. Na rozdíl od současného stavu, kdy sleva platí jen ve školním roce pro dojíždění do školy, bude nově sleva platit celoročně a k libovolným jízdám po celé republice
- sleva 75% pro seniory starší 65 let, stačí se prokázat občanským průkazem

lokace vozů a jednání o možné úpravě v řazení vlaků s cílem maximální absorpce očekávaného nárůstu počtu cestujících, úprava a vydání aktualizovaného tarifu ČD TR10 či promítnutí nového stavu do stávajících smluvních závazků dopravce, smlouvy k integraci dopravy nevyjímaje. Ve hře je také soubor opatření k přípravě zálohy až 50 vozů, které budou České dráhy připraveny zařadit na klíčové vlaky, kde se očekává vyšší dopad nových tarifních opatření. V neposlední řadě se řeší i doplnění provozních profesí zaměstnanců. V souvislosti s novými slevami se budou muset ladit i IT systémy. Podrobněji budeme informovat v některém z dalších vydání.

Slevy mají za cíl ulehčit finanční situaci příslušným skupinám osob a stimulovat využívání veřejné dopravy. Dopravci by ale měli nejspíše dostat možnost vyloučit spoje, v nichž by slevy případně neplatily. „Slevy by měly platit v závazkových i komerčních vlacích s tím, že dopravce by měl mít možnost stanovit podmínky uplatnění slevy ve vybraných vlacích. O podmínkách uplatňovaných v praxi se vedou mnohá jednání pod taktovkou MD. Sleva na jízdném bude zakotvena v cenovém výměru ministerstva financí a kompenzována,“ uzavřel Štěpán. ○



CityElefant



Dvacet let života Slonů v příměstské dopravě

Martin Žabka, Martin Harák | Foto: autoři, archiv ČD, Wikipedia

V osmdesátých letech 20. století se začaly řešit problémy s životností elektrických jednotek původní řady EM 475.1 (později 451 a 452) z šedesátých let. Ty v té době byly soustředěny pouze v pražském Lokodepu, kde zabezpečovaly většinu příměstské dopravy na všech elektrifikovaných tratích v okolí Prahy. Jako jejich nástupce se začal vyvíjet nový, kapacitnější vlak, jenž by dosluhující vozidla plnohodnotně nahradil. Oproti původním pantografům byl

zvolen poschodový koncept, především kvůli zvýšení kapacity přepravovaných cestujících. Výsledkem státního úkolu technického rozvoje se stala pětivozová jednotka se dvěma hnacími čelními vozy a třemi vozy vloženými. Čelní vozy byly konstruovány s ohledem na jejich hmotnost jako jednopodlažní, naopak vložené vozy byly patrové. Dva prototypy jednotek označených řadou 470 vyjely z výrobního závodu Vagonka Studénka v letech 1991 a 1992.

První jednotka nesla zeleno-žlutý nátěr, který byl v té době typický pro stejnosměrná elektrická

vozidla, druhý vlak vyjel v kombinaci modré a šedé barvy. Po zkouškách na zkušebním okruhu ve Velimí byly zařazeny do provozu z Prahy do Pardubic. Jednotky řady 470, lidově přezdívané jako Kraken podle známé mořské příšery, nevynikaly velkou spolehlivostí a v provozu se objevovaly značně nepravidelně. Z pardubické trati byly později staženy a své uplatnění našly kromě trati do Benešova u Prahy také z Prahy do Berouna. První „zelená“ jednotka byla odstavena již v roce 2003 a některé její vložené vozy se později objevily v „modrém“ vlaku. Ten sloužil v provozu



Patrové elektrické jednotky řady 471, které jsou známé většinou cestujících jako CityElefanty, brázdí české koleje již dvacet let. Objevovat se začaly nejprve v pražské, a později i ostravské aglomeraci. Vlaky, dodávané do parku Českých drah, postupně měnily nejen design, ale také nátěrové schéma. To se ustálilo s poslední dodávkou z roku 2013 na korporátním nátěru v kombinaci bílé a modrých odstínů. Vozidla, jimž strojvedoucí přezdívali Ešusy nebo Hliníky, tvoří součást moderního a rychlého cestování nejen v regionální, ale i příměstské dopravě.

s cestujícími dokonce až do roku 2009. K sériové výrobě této řady však nikdy nedošlo, a tak obě netypické jednotky byly po vyřazení převezeny do DKV v České Třebové a následně v roce 2015 v Ostravě sešrotovány. Objevily se sice snahy o zachování celých jednotek, nakonec však zůstaly zachovány jen dva řídicí pulty a část elektroniky řízení včetně AVV.

Inspirace pro řadu 471

Poznatky ze zkušebního, a později i pravidelného provozu jednotek řady 470 byly velmi dobře

využity během vývoje následného typu elektrických jednotek řady 471 včetně vložených a také řídicích vozů řady 971. První práce na vzniku nové jednotky začala již v roce 1992 Moravskoslezská vagonka Studénka ve spojení s firmou AEG a v roce 1994 se do projektu zapojila také tehdejší Škoda Dopravní technika. Zahájení výroby CityElefantů se však oddalovalo, a přestože podle smlouvy tehdejšího výrobce s Českými drahami mělo být do konce roku 1997 vyrobeno deset vlaků, podařilo se v té době dokončit teprve první hnací vůz 471.001. Ten se v roce 1997 vydal

na Mezinárodní strojírenský veletrh do Brna, kde se poprvé představil veřejnosti.

Výrobce se zavázal vyrobit pětivozovou soupravu složenou ze dvou hnacích, dvou řídicích a jednoho vloženého vozu. Ještě v roce 1997 byl výrobně dokončen první třívozový vlak ve složení 471.001+071.001+971.001. Druhá, dvouvozová jednotka ve složení 471.002+971.002 byla vyrobena v roce 1998. Těchto pět vozů absolvovalo rozsáhlé prototypové zkoušky na zkušebním okruhu ve Velimi a také na tratích, které tehdy patřily ještě pod správu Českých drah.



Faktickým předchůdcem CityElefantů byla jednotka řady 470, vyrobená ve dvou nedochovaných exemplářích.

V červenci 2000 byly oba vlaky předány do DKV Praha a nasazeny do zkušebního provozu s cestujícími na trati z Prahy do Pardubic. V té době již běžela sériová výroba a na začátku roku 2001 měly České dráhy již prvních pět jednotek.

Výroba ze Studénky do Ostravy

V březnu 2001 byla kvůli změnám ve vlastnických vztazích převedena výroba dalších jednotek do pobočky ČKD Vagonka v Ostravě Vítkovicích, dnes součásti plzeňské firmy Škoda Transportation. To znamenalo bohužel zpoždění v dodávkách vozidel, a tak do roku 2003 bylo vyrobeno jen osm dalších vlaků. Počínaje patnáctou jednotkou byl změněn vnější vzhled čelních partií hnacího a řídicího vozu. Nově bylo místo šesti pozičních světel ještě s klasickými žárovkami použito vysokosvitivých LED diod, díky čemuž stačila nově jen čtyři světla. Další změna přišla společně s osmnáctou jednotkou, kdy začaly být používány místo klasických neekologických toalet sanitární buňky s vakuum systémem.

Další změna nastala počínaje jednotkou číslo 22. Ta byla 29. června 2006 slavnostně představena v Ostravě v souvislosti s prezentací nového obchodního označení těchto vozidel, což bylo spojeno s inovací barevného řešení. Autorem názvu CityElefant se stal Aleš Merc z Trutnova. Proti původnímu provedení, kde na většině plochy převládala bílá barva doplněná pouze modrými a červenými prvky, byl nátěr výrazně pozměněn na celé provozní skříni, přičemž největších změn doznala především čela vozů. Další designová změna na sebe nenechala dlouho čekat. Od sedmadvacáté jednotky, vyro-

bené v roce 2007, byla částečně přepracována i samotná konstrukce čela hnacího a řídicího vozu, což společně s úpravou barevného provedení dodalo jednotkám líbivější vzhled.

Všechny jednotky ze tří vozů

Během výroby sériových jednotek byl vyroben také jeden samostatný vložný vůz, doplněný do jednotky číslo 002, čímž se všechny vlaky řady 471 staly třívozovými. Skříňové vlaky City-Elefant jsou svařeny z profilů vyrobených z hliníkových slitin, díky čemuž si jednotky vysloužily již vzpomínané přezdívky Ešus nebo Hliník. Všechny tři vozy vlaků řady 471 jsou dvoupodlažní, přičemž v jednom z horních podlaží elektrických vozů se nachází oddíl první třídy, všechny ostatní oddíly jsou klasické „dvojky“. Celá jednotka je klimatizovaná, okna v oddílech pro cestující nejsou otevírací, u vlaků 471.016 až 471.060 nejsou použita ani okna s klapkami pro nouzové větrání. Krajiní nástupní prostory jednotky jsou vybaveny zvedacími plošinami pro cestující na invalidním vozíku. Pojezd motorového vozu jednotky je tvořen dvounápravovými podvozky s individuálním pohonem náprav třífázovými asynchronními trakčními motory. Trakční měniče jsou vyrobeny jako moduly IGBT s kapalinovým chlazením. Řídicí systém také dovoluje ovládání až čtyř spojených jednotek z jednoho řídicího stanoviště, které bylo zkušebně ověřeno při jízdě bez cestujících na trati z Prahy do Kolína. V praxi zatím bylo využíváno pravidelného provozu pouze tří souprav, které jezdily během výluk bez cestujících mezi Prahou a Berounem.



Nevyhnuły se jim nehody

Za dvacet let provozu se několik jednotek řady 471 bohužel stalo také aktéry nehod. Nejzávažnější případ se stal 28. června 2010 v Ústí nad Labem, kdy při jízdě přes výhybku, kudy měl vlak projíždět rychlostí maximálně 50 km/h, vykolejil řídicí vůz 971.005 v rychlosti 108 km/h a narazil do opěrné zdi s tragickými následky. Jednotka byla vrácena do provozu až po vyrobení nové skříně tohoto vozu. Další mimořádnost se stala 23. srpna 2011 v Praze-Libni, kdy došlo ke srážce osobního vlaku z Kolína do Prahy vedeného jednotkou číslo 003 s posunující lokomotivou 742.330. V říjnu toho samého roku na Polanecké spojení v stanici Ostrava-Svinov došlo k projetí návštěvního zakazujícího jízdu a při další jízdě za špatné viditelnosti najela jednotka číslo 025 na odbočce Odra na odvratnou kusou kolej, kde při rychlosti okolo 60 km/h vykolejila. A v prosinci 2014 navíc projela v Poříčanech jednotka číslo 074 návštěvní „Stůj“ a bočně narazila do projíždějící lokomotivy 362.161 vedoucí po sousední koleji rychlík. Zatím poslední a zřejmě i nejkurióznější nehoda se stala v polovině července 2015, kdy strojvedoucí jednotky číslo 040 nedobrzdl včas při příjezdu na pražské Masarykovo nádraží a prorazil zarážedlo kusé koleje, přičemž kvůli ne zcela malé rychlosti projel celý hnací vůz pod střechu haly do prostoru pro cestující.



Výroba v hale MSV Ostrava v roce 2004 ještě v původním nátěru a křest první jednotky s označením CityElefant na nádraží Ostrava-Svinov o dva roky později





Poslední jednotka s původním vzhledem čela a nátěrem doplněným o loga CityElefant a Esko

S postupným zvyšujícím se počtem výrobních vlaků se také rozšiřoval počet tratí, kde byl provoz zajišťován výhradně Ešusy. Od roku 2006 pronikly tyto jednotky také na Ostravsko, kde nejprve začaly první dvě vozit osobní vlaky po nově elektrizované trati z Ostravy do Opavy, a po příchodu dalších se rozšířily i na další tratě, zejména do Bohumína, Karviné a Mostů u Jablunkova, ale i do Studénky a Českého Těšína, odkud částečně vytlačily dožívající řadu 460. Depo Bohumín, kde jsou severomoravské jednotky dislokovány, má momentálně ve stavu dvanáct z celkem 83 vlaků. Zbytek je ve stavu DKV Praha, konkrétně v jednotce Jih v pražské Michli. Kromě příměstských vlaků v okolí Prahy a ve středních Čechách vypravovalo



Slovenská verze pro střídavou i stejnosměrnou napájecí soustavu a bez oddílu první třídy – řada 671



Kromě Litvy širokorozchodný klon jednotek 471 jezdí také na Ukrajině, a to dokonce v šestivozové variantě.

pražské depo CityElefanty v předchozích letech také na vzdálenější „štreky“, jako například na spoji z Prahy přes Ústí nad Orlicí do pohraniční stanice Lichkov v Pardubickém kraji, nebo na víkendových spojích mezi Ústím nad Labem a Mostem v severních Čechách. Tuto vozbu Ešusy opustily s dodávkou RegioPanterů.

I pro zahraniční železnice

Kromě jednotek řady 471 pro České dráhy dodal výrobce také několik desítek dalších vlaků koncepčně vycházejících právě ze CityElefantů. Jako první vyjely v roce 2008 na koleje litevských železnic o rozchodu 1 520 mm podobné jednotky označené řadou EJ 575, které byly poprvé vyrobeny pro střídavou trakční soustavu 25kV 50 Hz, a navíc pro rychlost až 160 km/h. Poslední dodávka tří jednotek z loňského roku završila téměř desetiletou spolupráci, během níž dodala Škoda do Litvy celkem třináct vlaků. Nové vlaky z roku 2017 jsou vybaveny například stojany pro velká zavazadla, mají zabudovaný informační systém s monitory a provozovatel má možnost online sledovat údaje o stavu vlaků během jízdy. Litevské vlaky jsou k vidění například na trase Vilnius – Kaunas nebo na nově elektrizované trati z Vilniusu do Minsku. Další širokorozchodné Elefanty vyjely z bran ostravské



Vagonky v roce 2011 směrem na Ukrajinu. Tamní státní železnice (UŽ) si objednaly především kvůli přepravám v rámci Mistrovství Evropy ve fotbale dva šestivozové dvousystémové vlaky řady EJ 675, které jsou schopné jezdit na stejnosměrném i střídavém systému. Vlaky pro Ukrajinu se skládají ze dvou motorových a čtyř vložných vozů, které byly zařazeny na trasu z Charukova přes Doněck do Dnipra (dříve Dněpropetrovsku) a zpět, později se vydaly z Kyjeva do Vynnyce nebo také do Ternopilu.

Zásadní dodávkou do zahraničí se ale stalo devatenáct dvousystémových jednotek řady 671, které si v roce 2010 objednala partnerská Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) pro příměstský provoz v okolí Bratislavy a Žiliny. O něco později se Jánošiči, jak Slováci těmto vlakům přezdívají, vydali také na východ země, a tak je lze dnes potkat i na rameni Žilina – Poprad – Košice, popřípadě na trase až do pohraniční stanice v Čierné nad Tisou. O rok později, tedy od roku 2011, pak začaly být dodávány podobné jednotky, tentokrát však v systému push-pull, což znamená řídicí vůz se dvěma vozy vloženými, které vede nebo tlačí elektrická lokomotiva. Tyto vlaky jsou ve spojení s lokomotivami řad 263 nebo 381 provozovány na tratích střídavého systému v okolí Bratislavy a Nových Zámků. ○



Prototypy řady 471 na zkušební okruhu v Cerhenicích

TECHNICKÉ PARAMETRY

Počet vyrobených jednotek	83
Rok výroby	1997 až 2013
Trvalý výkon	2 000 kW
Max. rychlost	140 km/h
Míst k sedění / stání	310 / 333
Hmotnost ve službě	155,4 t
Délka přes nárazníky	79 200 mm

Vybaveny:

- AVV (systém automatického vedení vlaku)
- radiostanice pro provoz GSM-R
- pneumatická kotoučová brzda DAKO
- kolejnicová brzda s permanentními magnety
- brzda EDB (elektrodynamická)
- hlásící a vizualizační systém INISS

Bezpečnější posunování v ZC Velim

Každý, kdo v ČR provozuje dráhu, je povinen ji provozovat pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy, a to podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Tak alespoň hovoří litera zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, kterou se každý provozovatel dráhy musí řídit. To úzce souvisí s provozuschopností dráhy, což je technický stav zaručující její bezpečné a plynulé provozování.

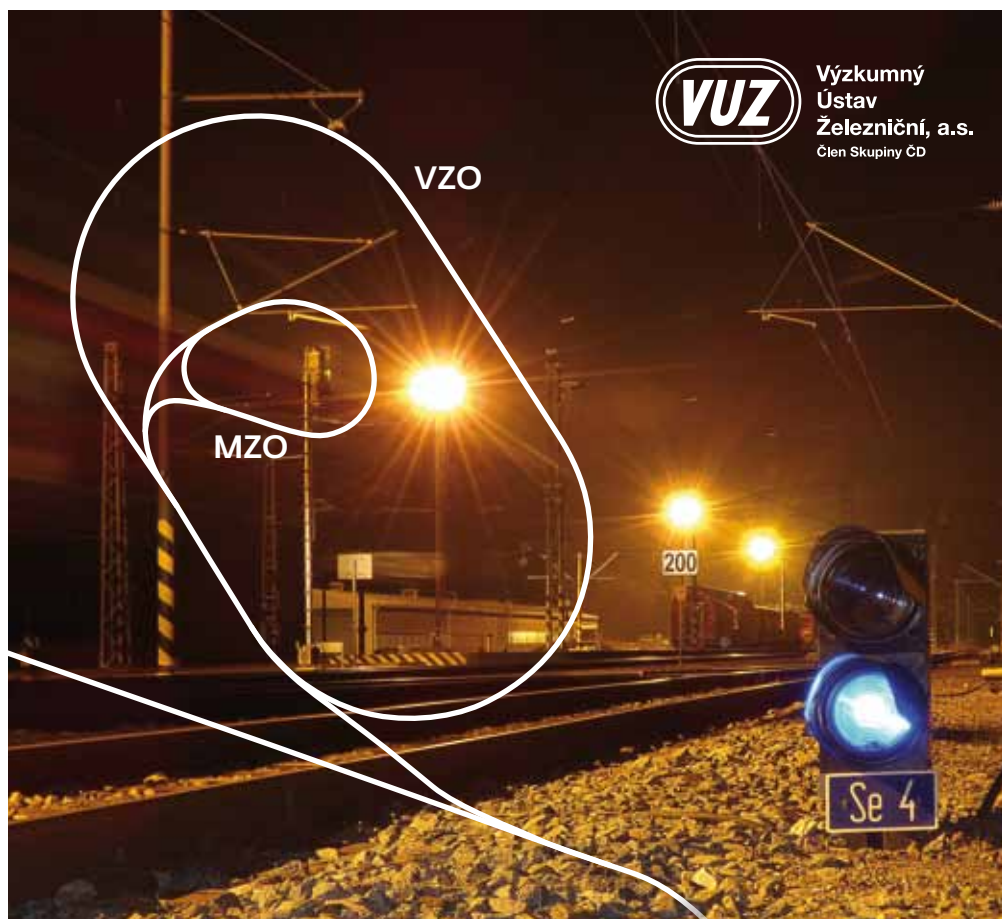
Daniel Los | Foto: Rostislav Kolmačka

Vůbec bezpečnost je slovo, které se v zákoně a příslušných vyhláškách skloňuje snad ve všech pádech. Výzkumný Ústav Železniční (VUZ), člen skupiny České dráhy, vlastník a provozovatel první zkušební dráhy v ČR dbá při své hlavní činnosti v maximální možné míře na zajištění bezpečného provozu. Vždyť po tratích Velkého a Malého zkušebního okruhu (VZO, MZO) se denně prohání lokomotivy, vozy nebo jednotky rychlostí až 200 km/h, přičemž cena těchto vozidel se pohybuje v řádech stovek milionů korun. Proto VUZ kontinuálně investuje nemalé finanční prostředky do infrastruktury a technologického zázemí, aby nejen udržel svou sílu a konkurenceschopnost na trhu, ale zároveň zvyšoval bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

Modernizace v letech 2006 – 2015

Zkušební centrum Výzkumného Ústavu Železničního (ZC Velim) prošlo v posledních letech několika dílčími modernizacemi. Přehled začíná v roce 2006, kdy se uskutečnila první etapa modernizace tratě VZO (km 0.000 – 6.800). Použity byly například kolejnice UIC60 s úklonem 1:40 a pružným upevněním. Druhá polovina trati (km 6.800 – 13.276), na níž zůstaly kolejnice R65 s úklonem 1:20 a klasickým tuhým upevněním, si na modernizaci musela počkat celých pět let až do roku 2011. Nyní jsou kolejnice UIC60 s úklonem 1:40 a pružným upevněním typu Vossloh použity již v celé délce trati VZO. Při splnění předepsaných podmínek je možné povolit realizaci zkušebních jízd rychlostí až 230 km/h. Kvalita a geometrické parametry obou zkušebních tratí jsou pravidelně kontrolovány a vyhodnocovány, prováděna je i defektoskopie tratí včetně obou hlavních výhybek na VZO pro odhalení skrytých materiálových vad.

Mezi obě etapy modernizace VZO se s notným přispěním finančních prostředků v rámci operačních programů EU dostala i rekonstrukce trakčního napájecí stanice (2009) a trakčního vedení na VZO (2010). K čemu by byla trať na rychlost 200 km/h, kdyby instalovaný výkon napájecí stanice nestačil pokrýt neustále se zvyšující výkonové nároky zkouše-



ných drážních vozidel, nebo kdyby trolejový drát tento výkon následně neuměl přenést. Vše muselo jít ruku v ruce. I u tohoto prvku infrastruktury VUZ provádí pravidelné měření geometrických parametrů, v tomto případě dokonce vlastním zařízením instalovaným na lokomotivě 124 601-6.

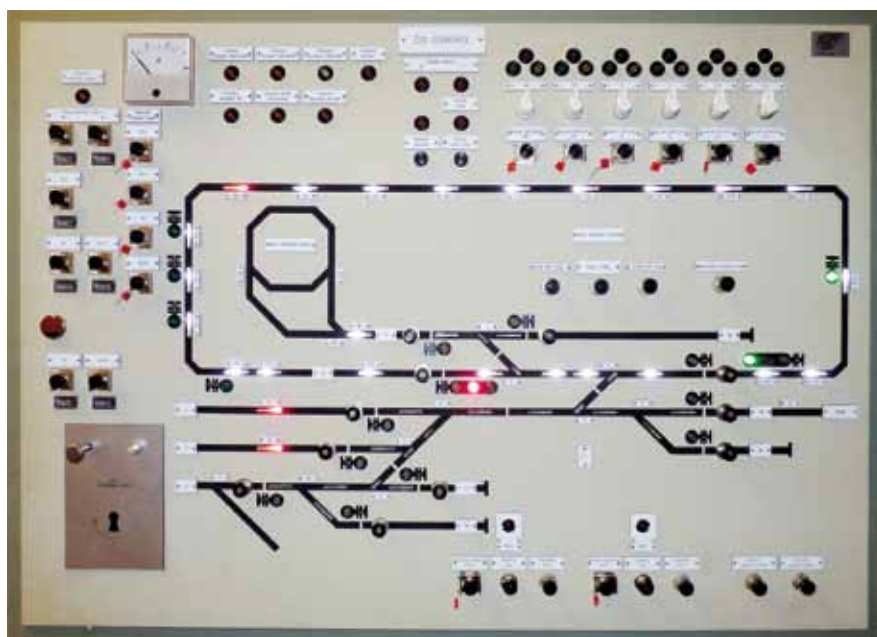
Posledním kritickým místem tak zůstaly hlavní výhybky č. 1 a 2. Byly sice opatřeny čelistovými závěry a vícebodovou kontrolou polohy jazyků, ale přece jen to byly klasické výhybky se srdcovkou, které se standardně používají na tratích do rychlosti 160 km/h. Na konci roku 2015 byly tyto původní výhybky vyměněny za nové, které jsou již vybaveny představitelnými hroty srdcovek. Při přejezdu přes výhybky tak jednak nedochází ke chvilkové ztrátě kontaktu kola s kolejnicí, čímž je jízda vozidla plynulejší, ale hlavně nemůže dojít k situaci, kdy by kolo s horšími parametry jízdního profilu vjelo na srdcovce do žlábků pro odbočný směr, následkem čeho by došlo k mimořádné události s fatálními následky.

Úpravy zabezpečovacího zařízení

ZC Velim je vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením. Před 10 lety byly do ústředního ovládání zapojeny pouze výměny č. 1, 2, 4 a 5, které vzájemně tvoří dvě jednoduché kolejové spojky č. 1/4 a 2/5. Tím je při zkušební jízdě na VZO vytvořena boční ochrana jízdní cesty. Během jízdní zkoušky má stroj-



Reléová místnost



Ovládací a indikační (kolejová) deska



Nové trpasličí seřadovací návěstidlo Se7

vedoucí po celou dobu u sebe takzvaný klíč zkušebních cest, který po vyjmutí z kolejové desky v dopravní kanceláři dispečera znemožňuje ovládání těchto výhybek. Kromě již zmíněné vícebodové kontroly polohy jazyků (pouze u hlavních výměň č. 1 a 2) ale nebyly použity žádné jiné prvky zabezpečení. Navíc všechny ostatní výhybky byly ručně stavěné bez jakékoli kontroly postavení posunové cesty, takže veškerá odpovědnost ležela na obsluhujícím personálu.

Až s první etapou modernizace zabezpečovacího zařízení v roce 2012 se bezpečnost provozu alespoň částečně zvýšila. Do ústředního ovládní byly zapojeny i vybrané výhybky na kolínském zhlaví u dopravní kanceláře, čímž se zkrátila doba nutná k ručnímu stavění posunových cest a urychlila se například výměna zákazníkú na zkušebních tratích v exponovaných časech. Odpadla tím i potřeba dalšího zaměstnance, který výměny ovládal ručně a odpovídal za jejich správné přestavení do koncové polohy. Navíc byly všechny ústředně ovládané výměny osazeny počítači náprav typu Frauscher, které při obsazení výhybkového úseku drážním vozidlem znemožňovaly obsluhu (dispečerovi) chybnou manipulací přestavení výměny pod jedoucím nebo stojícím vozidlem. Ani to ale nebylo zabezpečení hodné takto významného zkušebního centra a zodpovědnost za správné postavení posunových cest byla stále z velké části na obsluhujícím personálu, a ne na zabezpečovacím zařízení. Stále tedy hrozilo riziko mimořádných událostí, které mohou i v nízkých rychlostech posunu znamenat vysoké škody na vozidlech zákazníkú a několikahodinové přerušení provozu.

Ve druhé etapě modernizace v letech 2014 – 2015 bylo uvedeno do provozu zařízení pro zkoušení vlakového zabezpečovače ETCS Level 2, což prioritně nesouviselo se zvýšením bezpečnosti provozu, protože během zkušebních jízd může být na jedné trati pouze jedna zkušební souprava. Instalace tohoto zařízení ale umožňuje zákazníkú otestovat mobilní část ETCS na svých vozidlech při simulaci určitých definovaných provozních stavů během zkušebních jízd na VZO.

Poslední fáze až Ioni

Až teprve ve druhé polovině roku 2017 se odehrála třetí a zatím poslední etapa moderniza-

ce zabezpečovacího zařízení – zabezpečení posunových cest. V podstatě to ale byl první možný termín, protože modernizace v roce 2012 byla navázána na čerpání dotací z operačního programu EU a po dobu 5 let nebylo možné jakkoli zasahovat do stávajícího zařízení. V rámci této etapy byla zrušena stožárová seřadovací návěstidla, včetně jednoho skupinového a byla instalována úplně nová trpasličí seřadovací návěstidla, a to z každé koleje, ze které je možné provést posun přes ústředně stavěné výhybky.

Zásadní změna nastala i ve vlastním stavění posunových cest, kdy se již neovládají jednotlivé výhybky v posunové cestě pomocí řadičů, ale obsluha volí pouze počáteční a koncové tlačítko posunové cesty. Tím se celá tato cesta sama postaví, dojde k závěru posunové cesty a rozsvícení příslušného seřadovacího návěstidla, které je přímo u koleje a platné jen pro tuto kolej, je tudíž i souhlasem k posunu.

Po průjezdu vozidla nebo soupravy pak dochází k samovolnému rozpadu posunové cesty a uvolnění výhybek pro další posun. Pro případné zrušení již postavené posunové cesty jsou nastaveny časové soubory, jejichž princip je jednoduchý – pokud již nastal závěr posunové cesty (na návěstidle svítí návěst dovolující posun) a obsluhující zaměstnanec se rozhodne cestu zrušit, musí po volbě rušení jízdní cesty vyčkat 1 minutu, než se závěr zruší a je možné stavět novou posunovou cestu. U posunových cest z kolejí vybavených indikací volnosti koleje (pokud je tento úsek volný), nebo pokud ještě nenastal závěr cesty, je časový soubor nastaven na 5 sekund.

Dočká se ZC Velim elektronického stavědla?

Po poslední fázi modernizace zabezpečovacího zařízení je otázkou, kam směřovat další investice do zvýšení bezpečnosti při provozování drážní dopravy. Z uživatelského pohledu je reléovka zařízení jednoduché na ovládání a při vzniku poruch i snadno a rychle opravitelné. Pokud neexistuje vazba na traťové zabezpečovací zařízení, tak instalace elektronického stavědla nezvýší bezpečnost, pouze by vypadalo moderněji.

Investice by tak mohly v následujících letech zaměřit na trať malého zkušebního okruhu, která není zapojena do zabezpečovacího zařízení a kde jsou výhybky ručně stavěné a vybavené výměnovými a odtlačnými zámky. V této době a pro stanovené maximální rychlosti je to ale zabezpečení naprosto dostatečné, snad jen pro obsluhující personál to není zcela komfortní slézat ze zkušeného vozidla k jednotlivým výhybkám. Do budoucna se uvažuje o vybavení výhybek na MZO elektrickými přestavníky, takže i tyto výhybky by bylo možné ovládat ústředně z jednoho pracoviště. Proti zatím hovoří fakt, že výhybky jsou od dopravní kanceláře v poměrně značné vzdálenosti, a pokud by došlo například ke krádeži či poškození kabelů, znamenalo by to několika-denní přerušení provozu na MZO, případně snížení rychlosti.

Je tedy nutné uvážit všechna pro a proti a nasměrovat finanční prostředky takovým směrem, aby každá z investic znamenala smysluplné zvýšení bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy ve ZC Velim. ○

Do Betléma i po stopách těžby kamene

Tentokrát jsme se po železnici vydali do jižního cípu Pardubického kraje na Hlinecko a Skutečsko. Na své si zde přijdou jak nadšenci industriální archeologie, pro které bude stěžejním místem Skuteč a tamní městské muzeum s expozicí těžby kamene, ale i obdivovatelé původní lidové architektury. Tu nabízí ojedinělá památková rezervace Betlém v Hlinsku v Čechách.

Martin Harák | Foto: autor

Na cestu vyrážím z Havlíčkova Brodu po železniční trati 238, která vede až do Pardubic. Od pražských i brněnských rychlíků je zpravidla v Brodě krátký přestup na některou z RegioNov. Vlak se po pár minutách vydává přes Chotěboř a Ždírec nad Doubravou, kde překonává hranici kraje Vysočina a Pardubického po jednokolejné dráze do Hlinska, kam doputuje po tři čtvrtě hodiny jízdy. Pro toho, kdo by rád pokračoval dál, se bude hodit informace, že některé vlaky od Havlíčkova Brodu zde končí a musí se přestoupit buď do jiné RegioNovy, nebo moderní motorové jednotky RegioShark, které lze na některých spojích potkat mezi Hlinskem a Pardubicemi. Já se ale rozhodl cestu přerušit, a tak opouštím hlinecké nádraží, které prošlo nedávno obnovou, a vydávám se z mírného kopce Wilsonovou ulicí „dolů“ do města. Po překonání potoka Drachtinka pak zahnu doprava do Příčné ulice, která mě během chvilky dovede k malému architektonickému zázraku pojmenovanému Betlém.

Hlinecký Betlém bez jeslíček

V tomto případě se jedná o název hlinecké čtvrti, která byla v polovině devadesátých let prohlášena památkovou rezervací lidové architektury vesnického typu. Malebné uskupení třicítky lidových staveb z první poloviny 18. století uchvátí kompaktností a zachovalostí. Lidové stavby tvoří roubené chalupy, kde bydleli například hrnčíři, tkalci, pilníkáři nebo ševci. Stavebním materiálem těchto přízemních roubenek se sed-



Malebné Budovcovo náběžní v Hlinsku



lovými střechami bylo hlavně dřevo, zdíla se pouze část kolem topení. Uvnitř domků se většinou nachází jedna velká světnice, předsíň s černou kuchyní a komora. Součástí některých stavení byl chlívek pro ustájení dobytka.

Koncem 19. století se stěny domků natíraly vápenným nátěrem rozličných barev, například bílou, modrou nebo růžovou, a také začalo přibývat zděných stavení. Mnoho domků bylo postupně zrenovováno a v roce 2012 prošla tato historická čtvrť revitalizací. V domě číslo 561 bylo zároveň otevřeno Turistické informační centrum, v jehož podkroví zaujme, a to nejen děti, expozice dřevěných hraček. V sousedství domu s infocentrem se nachází v jednom z dalších domků stylová kavárnička Café Mandala, kde vám v poněkud neobvykle zařízeném interiéru nabídne milá obsluha teplé nebo studené nápoje a k tomu vynikající zákusky. Nechte si to užit.

ETA a pivovar

Čas kvapí, a tak se před další cestou vydávám ještě na zběžnou obhlídku města, v povědomí lidí asi nejvíce zapsaného elektrickými spotřebiči značky ETA. Původně šlo o pražskou společnost ESA, jež v roce 1943 přenesla svoji výrobu do Hlinska a řada lidí si určitě vzpomene na původní název Elektro-Praga Hlinsko. Turistický průvodce nabízí například exkurzi v pivovaru Rychtář, jež v současné době nabízí osm druhů pív. Je to lákavé, neboť za pár desetikorun se lze zúčastnit výrobního procesu



Hlinecký Betlém

ŠOTOINFO

Provoz na železniční trati 238 Pardubice – Havlíčkův Brod byl zahájen již v roce 1871. Osobní dopravu na železniční trati zajišťují ČD, v úseku Pardubice – Hlinsko v Čechách jsou nasazeny motorové jednotky řady 844 RegioShark, v celé trati pak RegioNovy řady 814.

Provoz na regionální trati 261 Svitavy – Žďárec u Skutče byl zahájen v roce 1896 v úseku Svitavy – Polička a o rok později mezi Poličkou a Žďárcem u Skutče (tehdy se stanice nazývala Skuteč). Osobní doprava je zajištěna motorovými jednotkami řady 814 RegioNova. V letech 2008 až 2010 se uskutečnila rekonstrukce železniční trati, při níž bylo vybudováno nové železniční zabezpečovací zařízení jak na trati, tak i v železničních stanicích Skuteč a Žďárec u Skutče a na železničních přejezdech.



Hlinsko



Skuteč

se závěrečnou ochutnávkou, a tomu se těžko odolává. Přednost však nakonec dostává výšlap na nedaleké Poděbradovo náměstí s radnicí. Ta byla v letech 1788 až 1792 přestavěna v barokním stylu a do dnešní podoby byla upravena v roce 1850. Na radnici je ztvárněn i znak města, který představuje polovina koně v kroku s modrou uzdou v červeném poli. Za zhlédnutí



někdo chtěl využít chvilku na pátrání po industriální archeologii ještě v Hlinsku, může si zajít od tamního nádraží asi dva kilometry západním směrem Srnskou ulicí ke stejnojmennému lomu, kam vedla vlečka z hlavní trati. Od ní směřovala pro potřeby lomu drážka o rozchodu 600 mm o délce 1,5 kilometru, která je dnes změněna na lesní cestu.

Kdo si nechce již zacházet, pro toho je určen kterýkoli ze spojů národního dopravce jedoucí směrem na Pardubice. Využívám tedy služeb RegioSharku, abych z něj po čtvrt hodině jízdy přestoupil na RegioNovu směřující do nedaleké Skutče, kde bude cíl mé dnešní cesty. Po šesti minutách vystupuji z vlaku na malém skutečském nádraží, které leží v sousedství kamenolomu Humperky. Ostatně, lomů je v okolí Skutče více, a to je také jeden z hlavních důvodů, proč do tohoto místa směřuji.

Expozice obuvi a kamene

Město Skuteč je významně spojeno s průmyslem, hlavně pak s rozsáhlou těžbou kvalitního kamene. V samotném městě bezesporu zaujme na náměstí budova městského úřadu, Mariánský sloup z roku 1765 nebo nedaleký kostel Nanebevzetí Panny Marie, který patří mezi nej-

stojí ještě nedaleký Ježdíkův dům na dolním konci náměstí, vybudovaný v roce 1904 podle projektu významného českého architekta Ladislava Skřivánka a vyzdobený sgrafity s výjevy z hlinecké a české historie od akademického malíře Ladislava Nováka.

Za industriálem do Skutče

Ale zpět na „železnou dráhu“. Další zastávkou populárně-naučného výletu je Skuteč. Pokud by ale



Mariánský sloup na Palackého náměstí ve Skutči

významnější sakrální stavby Skutečska. Od roku 2009 kamenickou historii, ale také obuvnickou tradici prezentují expozice bot a kamene ve skutečském Městském muzeu. Geologické podloží v oblasti Skutče tvoří horniny, jako je například granit, droba nebo břidlice. Na katastrálním území města se nachází geologicky významné lokality, jež jsou součástí Národního geoparku Železná hora.

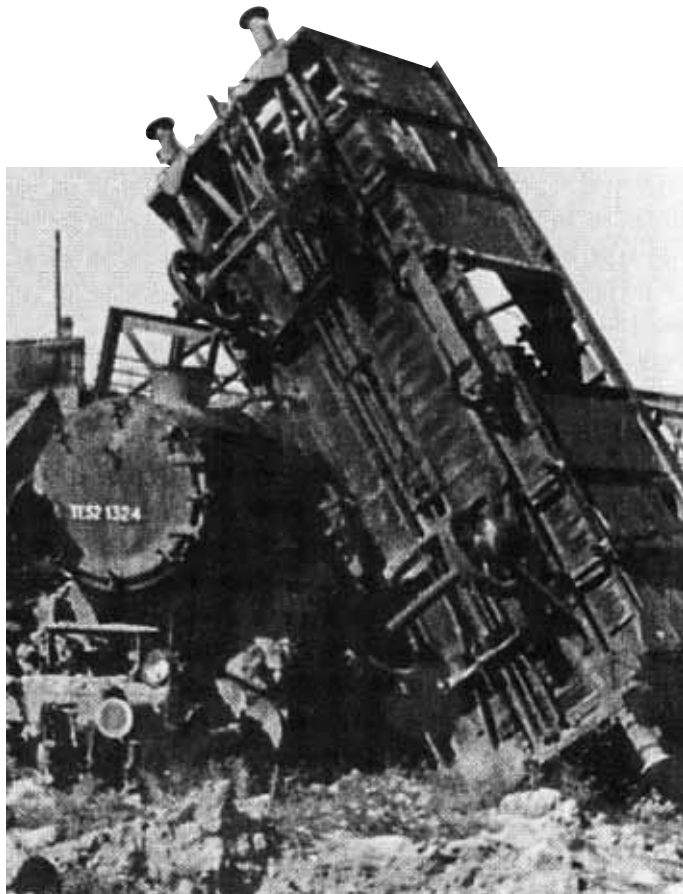
Lámání žuly v těsné blízkosti města začalo již v sedmdesátých letech 19. století. Dodnes je v provozu buď přímo ve městě, nebo jeho nejbližším okolí několik lomů. Jsou to nejen zmínované Humperky v sousedství železniční stanice, ale i lom Litická na západním okraji města či Příbylov, jenž se nachází severně od Skutče. Lomy provozují privátní společnosti a volný vstup do nich je pochopitelně zakázán. Nicméně drážní nadšenci mohou najít zbytky vlečkových tratí v celém širokém okolí, například mezi Žďárce u Skutče a Vrbatovým Kostelcem, kde však jedna vlečka do lomu Zárubka je stále činná. Ostatní jsou již sneseny.

Ve Skutči moje cesta končí a po vycházce po nedalekém okolí využívám jednu z „regín“. Ta mě dopraví přes Poličku do Svitav, kde se v každou sudou hodinu sjíždějí rychlíky vyšší kvality jezdící mezi Prahou a Brnem. ○

Venkovní expozice skutečského muzea věnovaná těžbě a následnému zpracování žuly je pojata jako fiktivní procházka kamenolomem. Za skutečnými pozůstatky těžby se posléze můžete vydat po naučné Žulové stezce. Od muzea k ní vede zeleně značená turistická trasa.

Černý den Českých Velenic: 23. březen 1945

V samotném závěru druhé světové války bombardovalo spojenecké letectvo nádraží v Českých Velenicích a také přilehlé železniční dílny. Nálet, který trval asi čtvrt hodiny, připravil o život více než sto německých civilistů a řadu vojáků. Dílny začaly částečně fungovat už po několika měsících.



Josef Holec | Foto: Publikace Českovelenický pouťník II, archiv ČD

Operační rozkaz US Air Force č. 145 z 22. března 1945 při operaci Baker hovořil jasně. „55. křídlo bude 23. března bombardovat nádraží v rakouském Gmündu, respektive v Českých Velenicích.“ Čas útoku byl stanoven na 11.57. Byl to den, který se do historie města i zdejších železničních dílen zapsal černým písmem. Ale pěkně popořadě.

Už v polovině roku 1944 bylo zřejmé, že porážka Hitlerova Německa je víceméně pouze otázkou času. V té době na žádost nejvyššího sovětského velení vypracovalo americké letectvo plán Clarion s cílem bombardováním ochromit zbrojný a petrochemický průmysl a důležité komunikační uzly ve Střední Evropě. Bylo totiž nutné zamezit přístupu německých záloh do prostoru připravovaných ofenziv na Vídeň a Budapešť. Zvláštní pozornost byla věnována Bavorsku, Rakousku a protektorátu Čechy a Morava. V našem případě se letectví

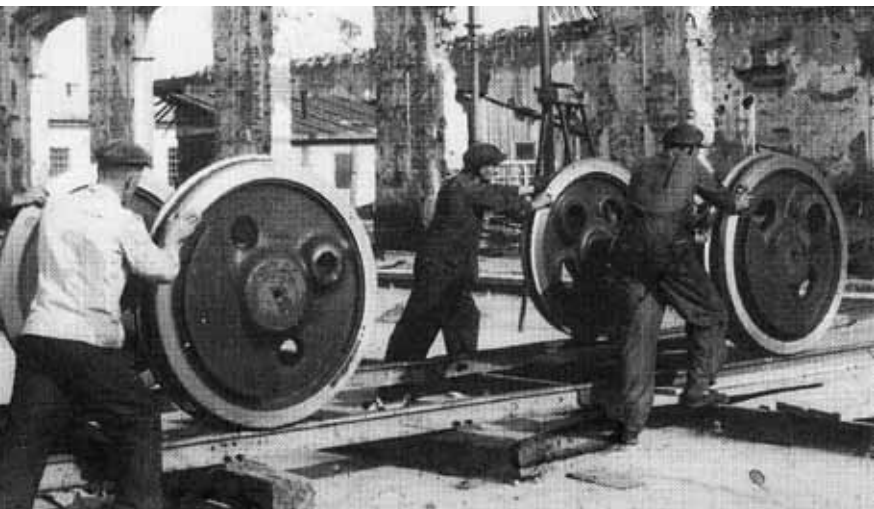
stratégové zaměřili na železniční uzly v Českých Budějovicích a Českých Velenicích, Veselí/Mezimostí, Táboře nebo Protivíně. „Tahle místa totiž nabývala na významu z hlediska vojenskostrategického, poněvadž se z nich staly preferované křižovatky. Proudil tudy válečný materiál německé Říše do prostoru obou front a sloužily i jako ústupové trasy pro evakuované obyvatelstvo, raněné i jednotky Wehrmachtu,“ vysvětlil dlouholetý železničář a amatérský historik Karel Laňka. Letectvo Rudé armády nemělo dostatek strategických letadel s dlouhým doletem a na území protektorátu se tou dobou nacházela milionová a plně vyzbrojená Schörnerova armáda.

Přímý zásah

Postupné nezdrary nacistů byly znát i na železnicích. Stále více, a ty jihočeské nevyjímaje, po nich jezdily muniční a lazaretní vlaky anebo soupravy s uprchlíky. Výjimkou nebyly ani transporty s vězni z koncentračních táborů.

Silný provoz se dotkl i již zmíněných Českých Velenic. V té době se nacházely v Sudetech a známé byly spíše pod názvem Gmünd III. – Bahnhof. Šlo o město s bohatou železničářskou historií, nádražím a velkými opravami kolejových vozidel, které po první světové válce a rozdělení území připadlo v roce 1920 Československu. „Je s podivem. Velenice mají relativně krátkou historii, ale dramatických událostí zažily mnoho,“ konstatoval Laňka.

V pátek 23. března 1945 v poledních hodinách provedl svaz téměř sto třiceti bombardovacích letounů B-24 Liberator z 55. křídla 15. letecké armády Spojených států amerických nálet na nádraží a železniční dílny. „Tou dobou tu bylo asi 450 kolejových vozidel,“



Práce v provizorních podmínkách po náletu



Při odklizení trosk pomáhali i studenti z Českých Budějovic.



Zahajovací práce na obnově v roce 1946



Dva měsíce po náletu byla stále průjezdná pouze jedna kolej.

připomněl Karel Laňka. V rámci operace Baker byla týž den bombardována i nádraží v Pasově, Plattlingu, St. Pölltenu nebo St. Valentinu. V případě, že by se útok nezdařil, byla vybrána nádraží v Seztahlu a Villachu. Čas byl pro Gmünd/České Velenice stanoven na 11:57. „Čas dodrželi. Nálet trval patnáct až dvacet minut. Spojenci sem svrhli šest set až tisíc pum o váhách od padesáti do sta kilogramů,“ vyjmenoval Laňka. „Z toho pět set jich padlo na dílny.“ Americké letectvo provedlo přesně mířený, nikoliv kobercový nálet. Němci neměli v okolí ani protiletadlovou baterii, Liberatory proletěly ve zhruba 2 530 metrech bez újmy. Totálně zničen byl naopak ranžír, v troskách zůstaly dílny a nádraží, pobouřen byl i nedaleký ocelový most. Řada vozů byla zpřeházena přes sebe jako hračky. V době náletu bylo v lokomotivce celkem šestašedesát mašin.

Rychlá obnova

Při náletu v rámci operace Baker zemřelo v Gmündu/Českých Velenicích asi 120 rakouských obyvatel a do desítky českých zaměstnanců dílen. Z řad vojáků z projíždějících transportů a zajatců ze zdejšího zajateckého tábora zemřelo zhruba 1 100 osob. Ještě dva měsíce po náletu, v květnu 1945, byla v provozu pouze jedna kolej, relativně použitelné bylo druhé nástupiště. Už během války však železničáři začali s odklizením trosek. V září 1945, tedy čtyři měsíce po skončení bojů, do Velenic zamířil i vlak plný studentů českobudějovické průmyslové školy. I oni se starali o úklid zbořeníště. Relativně rychle byly do provozu uvedeny lokomotivní přesuvna, opravna lokomotivních a vozových dvojkolí anebo kotlárna. Hala lokomotivky, která utrpěla nejvíce, vstala z popela již v roce 1948. ○

Autor děkuje za spolupráci Pavlu Kosmatovi z ROC ČD České Budějovice. Fotografie použity s laskavým svolením Karla Laňky.



ČESKÉ VELENICE I GMÜND

Nádraží v Českých Velenicích bylo už v době výstavby trati Vídeň – Cheb považováno za důležitý výchozí bod nejen pro nedaleký Gmünd, ale s ohledem na svou polohu i pro teprve vznikající železniční síť KJFB neboli Kaiser-Franz-Josephs-Bahn. Proto přímo v Gmündu vznikly centrální dílny, později známé jako ŽOS. Význam stanice ještě vzrostl po dobudování odbočné větve Dráhy císaře Františka Josefa do Prahy v roce 1871. Zpočátku nádraží neslo název rakouského okresního města Gmünd, teprve po roce 1922 z jeho oddělené části zvané Cmunť vzniklo město České Velenice a změnil se i název stanice. Bývalému Československu připadlo nádraží i železniční dílny. Ve Velenicích bylo až do roku 1927 také nádraží úzkorozchodné železnice vedoucí do Groß Gerungs, Litschau a Heidenreichstein. Součástí Gmündu se tento železniční uzel stal ještě jednou, a to za 2. světové války. Na jejím konci stanice utrpěla značné škody při bombardování. V letech 2010–2012 bylo za 870 mil. Kč zrekonstruováno.

Podoba dnešního velenického nádraží



Poškozená topárna byla kompletně opravena a její osud byl definitivně zpečetěn až v roce 2014.

Nejlépe placená uklízečka

František Tyllšar

„Na železnici, dějou se věci...“ To věděl už Jára Cimrman. A o tom, že tato pravda platí i dnes, jsem se přesvědčil poměrně nedávno i já.

Doprovázel jsem sobotní osobní vlak do Brna. Běžná pohodová směna. Sluníčko svítilo a děti jezdily na výlety. Rozdal jsem jim několik jízdének s obrázky a několik otisků razítka navíc. Jejich spokojené úsměvy napovídaly, že je všechno v nejlepším pořádku.

Na zastávce, pár kilometrů před Brnem, nastoupili dva zvláštní chlapi. Modré montérky, pracovní boty a zálesácké pohledy, které jako by říkaly: „Na nás si dej pozor“. Tipoval jsem je na zedníky, ale mylil jsem se. Jak v profesi, tak v prvním dojmu.

Vstoupil jsem do oddílu a začal hrát milion-tou reprízu své oblíbené role – průvodčího:

„Dobrý den, jízdenky prosím!“

„Nemáme,“ odpověděl větší z nich, a druhý dodal: „Dvakrát do Štatlů.“

Vytukal jsem na přenosné pokladně příslušné údaje a už ze zvyku jsem je nahlas opako-val:

„Skupinová pro dva do Brna. To máme 46 korun.“

Menší vytáhnul z kapsy pomačkanou tisí-covku a větší mi podával padesátikorunu. Chvilku se přeli, kdo zaplatí, ale zbytečně. Se slovy „na tisícovku bych vám neměl co vrátit“ jsem sáhnul po padesátikoruně, poděkoval, vrátil drobné a šel dál.

V Brně, když všichni vystoupili, procházel jsem prázdnou soupravou. Na jedné sedačce bylo rozsypáno jehličí. Pomyslel jsem si něco o nepořádku, ale to jsem ještě netušil, co mě čeká ve druhém voze.

Na místě, kde seděli ti dva, to vypadalo, ja-ko by tu někdo vysypal několik pytlíků strou-

hanky. Byly to ale piliny. Ještě jsem takovou spoušť nezažil. Naši dva pasažéři, nejspíš dřevorubci, si tu „drze“ vyprázdnili všechny kapsy. Ale k jejich smůle byla v kapse kromě pilin i peněženka. Ta ležela na vrcholu největší hromádky, jako třešnička na dortu.

Podíval jsem se do ní. Na první pohled prázdná. „Asi ji také vyhodili,“ napadlo mě, a šel jsem sehnat smetáček s lopatkou. Uklid šel dobře, holt piliny jsou „čistá špína“. A tak za chvíli bylo ve voze zase čisto.



Teď přišel na řadu nález. Vyndal jsem peně-ženku z kapsy, abych ji popsal a nahlásil do systému. Zaujala mě na ní taková skrytá kapsička. Byla úplně vzadu pod přehybem ků-že. Odhrnul jsem ho a za ním vykukla dvou-tisícovka. První, druhá, třetí a nějaké tisíci-koruny. Celkem 12 000 Kč.

„Tak to se pro vás páníček brzy vrátí,“ po-myslel jsem si. A měl jsem pravdu. Stačil po-hled z okna a už jsem ho viděl, jak bezhlavě pobíhá po sousedním nástupišti.

Vydal jsem se za ním, rozhodnut ji vrátit i s pokutou za znečištění vozu.

„Dobrý den, hledáte něco?“ zatvářil jsem se spiklenecky.

„Jo, ztratil jsem peněženku a nevím kde,“ odpověděl nervózně.

„A měl jste v ní hodně?“ zeptal jsem se s předstíraným pochopením.

„Celou výplatu, osm tisíc!“ (to znělo už o po-znání smutněji) „Nejste průvodčí z tamtoho vlaku? Třeba mi vypadla už v něm.“

„A nejste vy ten cestující, co v tom vlaku udělal veliký nepořádek, když si vysypal plné kapsy pilin?“

„Promiňte, já to zajdu uklidit,“ omlouval se a přes svou téměř dvoumetrovou postavu vy-padal jako malý školáček, který provedl lotro-vinu.

„To nemusíte, už není co. Není to tahle?“ zeptal jsem se a vyndal šrajtofle z kapsy.

To co následovalo, nelze snad ani popsat slo-vy. Hromotlukovi vyhrkly radostí slzy a já ješ-tě nikdy neviděl tak moc šťastného člověka. Jeho vodopád díků a radosti způsobil, že jsem na pokutu za nepořádek úplně zapomněl.

„Tady ji máte. Spočítejte si to, zda něco ne-chybí, ať nemáme později žádné dohady.“ Po-dal jsem mu nález.

S údivem napočítal dvanáct tisíc, a já musel vyslechnout další vlnu díků a slov o tom, že tak poctivého člověka ještě nikdy nepotkal.

Najednou sáhnul do peněženky, vytáhl tisí-covku a vrazil mi ji do ruky.

„To nejde,“ bránil jsem se, „to nemůžu.“

„Naopak, musíte! Zachránil jste mi život! Moc děkuju,“ a než jsem se stačil vzpamato-vat, zmizel v podchodu. Marně jsem za ním volal...

Zůstal jsem stát na peroně s modrou ban-kovkou v dlani. A tak jsem se stal nejlépe pla-cenou uklízečkou v historii dráhy. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ČD Cargo vypravilo první vlak do Rakouska na vlastní licenci

Společnost ČD Cargo koncem února usku-tečnila vůbec první přepravu na vlastní licen-ci do Rakouska. Vectron 383.005 nejprve do-pravil 20 prázdných vozů Sgnss do terminá-lu v St. Michael in der Obersteiermark a ještě tentýž den se souprava vrátila ložená kontej-nery XXS. V první polovině letošního roku by mělo dojít k dalším přepravám. „Rakouský trh představuje pro ČD Cargo významný poten-ciál, proto přeprav realizovaných na naší li-cenci bude přibývat. Konkrétní obchodní jednání již probíhají. Expanze na zahranič-ní trhy je jedním ze strategických cílů ČD Car-go a souvisí s ním i rozhodnutí o dalším náku-pu interoperabilních lokomotiv. Není vylou-čeno, že se v blízké budoucnosti lokomotivy ČD Cargo objeví i například v přístavu Koper,“ řekl ředitel Odboru podpory prodeje Michal Roh. ČD Cargo získalo rakouskou licenci loni v červnu. Jde o vůbec první zahraniční licenci pro dceru Českých drah. **Zpravdy.cz 13. 3. 2018**

České dráhy připravují nákup desítek nových vlaků pro regiony

Vedení ČD připravuje na letošek vypsání výbě-rových řízení na nová vozidla za zhruba 20 mi-liard korun. Chce tím vyjít vstříc požadavkům krajských politických reprezentací na nové vlaky, a zvýšit tak šance na získání smluv na zajišťování dopravní obslužnosti v krajích i po roce 2019. Konkrétně se jedná o elektric-ké a motorové jednotky v různých kapacitních provedeních v kontextu jejich plánovaného nasazení na linky a frekvence cestujících. Cí-lem připravovaných veřejných zakázek je uza-vření rámcových smluv. Tento přístup umožní ČD flexibilitu – odeberou potřebný počet vy-soutěžených a nasmlouvaných vozidel tepr-ve ve chvíli, kdy budou mít již podepsané nové smlouvy s kraji a tím pádem zajištěné finan-cování jejich nákupu. „Touto konstrukcí sou-těže budeme schopni pružně reagovat na za-dání krajů. Kapacity výrobců jsou vykoupené na několik let dopředu,“ řekl Pavel Krtek, ge-nerální ředitel ČD. **Metro 15. 3. 2018**

Depo v Třebové zůstane, některé pracovníky ale čeká dojíždění

České dráhy nebudou propouštět opraváře a údržbáře z depa v České Třebové. Připouští-jí však, že někteří z nich budou muset za pra-cí dojíždět například do Pardubic či do Pra-hy. Řekl to hejtman Martin Netolický (ČSSD) po jednání se zástupci Českých drah. Státní podnik připravuje změny v opravárenských činnostech. „Shodli jsme se, že společným zá-jmem je zachování zaměstnanosti,“ dodal. Depo kolejových vozidel v Třebové zaměst-nává asi 350 lidí, z toho stovka pracovníků opravuje stroje a dělá jejich údržbu. Strojvůd-ci pracují v provozní části depa. Podle vyjád-ření zástupců ČD by opravárenská část čes-kotřebovského depa mohla přejít pod dce-řinou společnost DPOV, která se oprava-mi kolejových vozidel zabývá. Od 1. červen-ce by mělo podle plánu ČD zaniknout pět dep a nově vzniknout tři oblastní centra provozu a tři oblastní centra údržby. Ani jedno z nich však nemá být v Třebové. **MF Dnes, ČTK 20. 3. 2018**

NABÍDKA PRO SENIORY

Chorvatsko – Drvenik
Hotely: Zagreb, Plaža, Aroma Botanika 2-4 lůžkové pokoje a apartmány
16. 9.–25. 9. 2018 autobusem 10 dní s polopenzí

Cena 5 200 Kč dospělí, dítě 3–12 let 4 100 Kč (ceny jsou dotované pro zaměstnance a důchodce skupiny ČD, Cargo a SŽDC)

Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí s polopenzí, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel.: 972 243 052 pí. Fagulová.



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

ŠLAPEJTE V BARVÁCH ČD

Cyklistická sezona klepe již na dveře a mnozí z vás nejspíše jistě dostali chuť si zkusit zazávodit a poměřit síly nejen se stejně nadšenými borci, ale také sami se sebou. České dráhy v rámci partnerství se společností Author i v letošním roce uzavřely spolupráci na sérii Author Maraton Tour.

Letos je naše společnost také partnerem série závodů Nova Cup. Máte tak jedinečnou příležitost se zúčastnit některého ze závodů v barvách Českých drah!

Pokud jste tedy nadšení cyklisté a rádi byste si některý ze závodů zajeli, kontaktujte Jitku Kocyanovou na e-mailu: kocyanova@gr.cd.cz.



ZÁVODY NOVA CUP

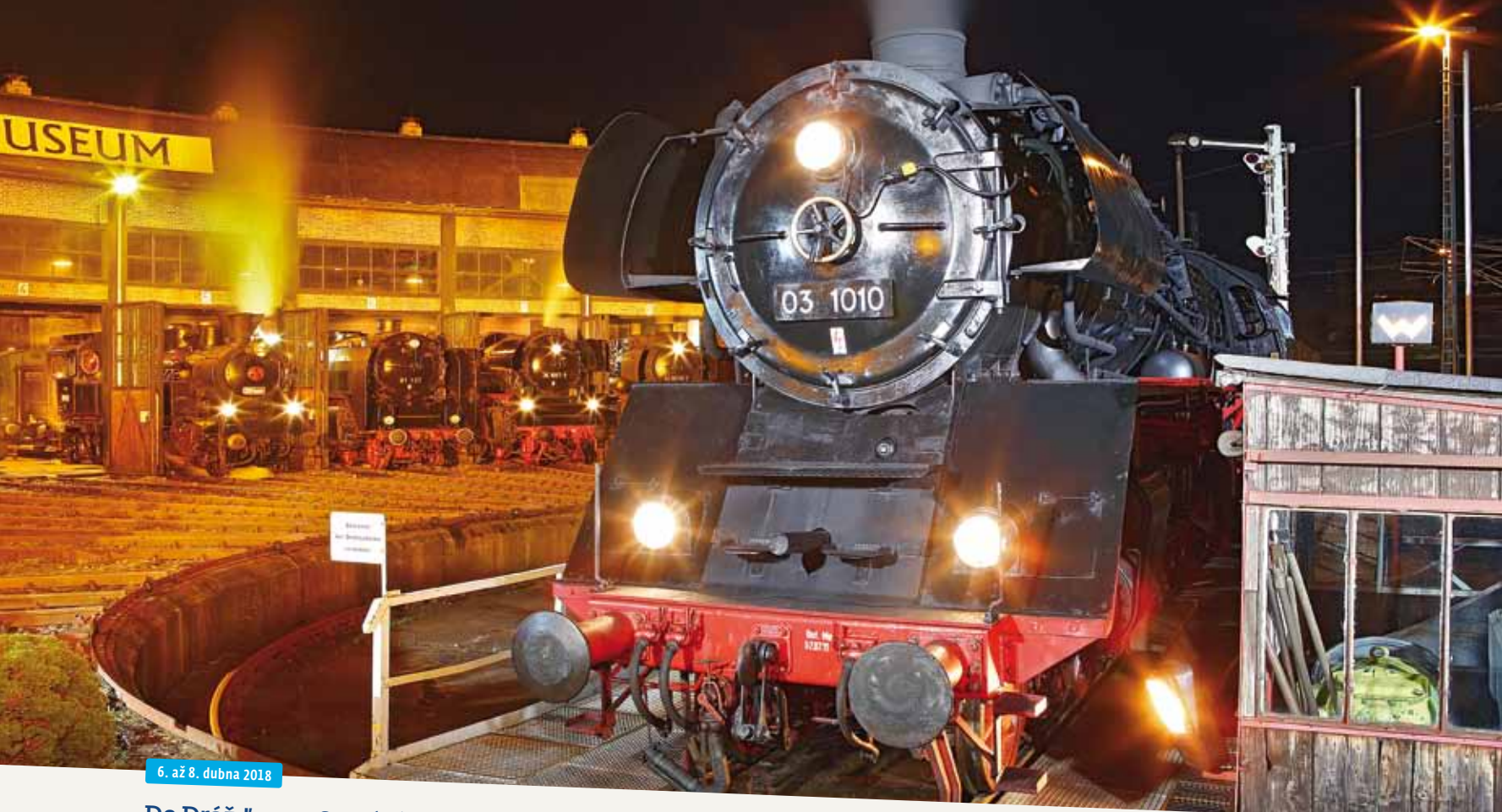
14.4. Hradec Králové
 13.5. Stolové hory
 16.6. Sázava
 6.10. Mikulov

ZÁVODY AUTHOR MARATON TOUR

20.5. Author 50 Bezděz
 2.6. Author král Šumavy MTB
 25.8. Lahofer Author Cup
 13.10. ČT Author Cup



V duchu hesla „není důležité vyhrát, ale zúčastnit“ se budeme těšit na vaše přihlášky. Jelikož kapacita na každý závod je omezena, s přihlášením neotálejte. Přihlášky na Hradec Králové zašlete nejpozději do 2. 4. 2018, pro ostatní závody do 15. 4. 2018.



6. až 8. dubna 2018

Do Drážďan na Setkání parních lokomotiv

V areálu drážďanského železničního muzea se od 6. do 8. dubna koná už desáté Setkání parních lokomotiv (Dresdner Dampfloktreffen), a to i s českou účastí. Kromě německých mašin si příznivci světa na kolejích a historické techniky mohou prohlédnout v areálu muzea i parní lokomotivu Albatros (477.043) a také unikátní rychlíkový motorový vůz Stříbrný šíp (M 260.001). Atraktivní noční focení se uskuteční v pátek 6. 4. a v sobotu 7. 4. vždy od 19 do 22 hod. Vstupné na akci stojí 15 eur (snižené osm eur). V ceně je také poukázka na malé občerstvení. Vstupenka platí i pro návštěvu drážďanského Muzea dopravy (Verkehrsmuseum Dresden), které se nachází v centru města vedle kostela Frauenkirche. Mezi drážďanským hlavním nádražím, železničním muzeem a Muzeem dopravy budou jezdit kyvadlové autobusy. Aktuální informace najdete na www.igbwddresden-altstadt.de.

Nejbližší železniční stanice: Dresden Hbf



7. dubna 2018

Zahájení zámecké sezony v Moravské Třebové

K nejvýznamnějším renesančním památkám ve střední Evropě patří zámek Moravská Třebová. Jeho brány se letos návštěvníkům otevrou 30. března, tradiční zahájení sezony s kulturním programem se uskuteční v sobotu 7. dubna. V tento víkendový den si můžete na zámeckém nádvoří nakoupit na jarmarku různé rukodělné výrobky. Slavnostní zahájení začíná ve 14 hodin. Těšit se můžete na vystoupení šermířů, rytířů, kejklíře a zongléra nebo dobovou hudbu. Více na www.zamekmoravskatrebova.cz.

Nejbližší železniční stanice: Moravská Třebová



8. dubna 2018

Ve Velké Chuchli začíná dostihová sezona

V neděli 8. dubna odstartuje nová dostihová sezona na závoděch ve Velké Chuchli. Areál se otevře přesně v poledne. První z celkem osmi dostihů se poběží ve 14 hodin. Vrcholem zahajovacího odpoledne se stane tradiční otevřicí dostih pro čtyřleté a starší sprintery – 91. ročník Gomba handicapu. Držitelé plnocenného ročního kuponu pražské MHD mají vstup zdarma. Na dostihy se vyplatí přijet vlakem, zastávka se nachází jen 200 metrů od hlavního vchodu závoděch. Například z pražského hlavního nádraží trvá jízda vlakem do Chuchle 13 minut.

Nejbližší železniční zastávka: Praha-Velká Chuchle



10. až 15. dubna 2018

Na vláčky do Národního zemědělského muzea

V budově Národního zemědělského muzea na pražské Letné si od 10. do 15. dubna můžete prohlédnout pozoruhodné modulové kolejiště Klubu železničních modelářů (modulářů) z Prahy 7-Buben. Na kolejišti ve velikosti H0 s hlavní tratí dlouhou bezmála 60 metrů bude střídat v provozu mnoho modelů různých vlakových souprav z období 1910–1993, zejména modelů vozidel bývalých ČSD. Kromě železničních miniatur najdete na kolejišti také modely automobilů nebo zemědělské a lesní techniky v měřítku 1:87. Výstava je přístupná v uvedené dny od 9 do 17 hodin.

Nejbližší železniční stanice: Praha-Dejvice/hl. n./Masarykov nár. ad.

Foto: Christof Schröfl, Zámek Moravská Třebová, KZM Praha 7-Bubny

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:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS 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