

Železničář

14. DUBNA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



ROČNÍK XXIII

Upozornění

Vážení čtenáři, příští číslo Železničáře bude z organizačních důvodů distribuováno až v úterý 3. května.

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Rostislav Novák, ředitel odboru kolejových vozidel, hovořil nejen o horké novince na ČD – pronájmu lokomotiv.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Cestujícím v Uherském Brodě slouží od začátku dubna nový **dopravní terminál** a také zrekonstruovaná výpravní budova Českých drah.

11-13 TÉMA

Potřebujete si zavolat, ale nejde to. Kdy se konečně dočkáme **spolehlivého signálu** ve vlacích? Chvilí to ještě potrvá.

14 PROVOZ A TECHNIKA

Maloměřické depo v Brně se brzy stane domovem nových elektrických šelem **Regio a InterPanterů**. Stavět se zde začne i nová hala.

16-17 RECENZE

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



18-19 CESTOPIS

Vydejte se s námi po stopách bývalé **Severní dráhy císaře Ferdinanda I.**, přezdívané Ferdinandka. Jak vypadá krajina Novojičínska dnes?

20-21 HISTORIE

Hlavní nádraží v Berlíně vzniklo teprve před deseti roky. Do té doby neměla německá metropole ústřední přestupní bod.



Železničář

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

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

TITULNÍ FOTO: MICHAL MÁLEK *SuperCity Pendolino mezi stanicemi Ošelín – Pavlovice.*





SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

když jsme v šestém čísle letošního ročníku Železničáře vyhlášovali anketu, jejímž cílem bylo zjistit, jak se vám líbí nová podoba titulu, zda jste spokojeni s obsahovou strukturou, novými rubrikami a dalšími změnami, takový ohlas jsme nečekali. Přišlo nám přes dvě stovky odpovědí. To je počet, který může směle konkurovat počtu čtenářů zapojujících se do soutěží o poměrně atraktivní a hodnotné ceny. Vzhledem k tomu, že za účast v anketě jsme žádnou odměnu neslíbili, těší nás, že máte o další směřování Železničáře takový zájem.

Ještě příjemnější pro nás byly výsledky ankety. S výjimkou dvou aspektů (dostanu se k nim později) jste novou podobu periodika hodnotili kladně. Tematická struktura je podle 60 procent hlasujících čtenářů lepší než v minulé podobě, 20 procent míní, že je na stejné úrovni a zbývajících 20 procent ji shledalo horší. Komplikovanější bylo vyhodnocení vašeho názoru na novou grafickou podobu časopisu. Upřímně řečeno, rozporuplnější názory jsme očekávali, neboť vizuální stránka je otázkou subjektivnější a i na půdě redakce se o tomto aspektu vedou často vášnivé diskuze. Veskrze je podle vás Železničář po grafické stránce povedený (lepší než dříve – 40 procent, stejný – 40 procent, horší – 20 procent), ovšem s jednou zásadní výjimkou. Tou je rubrika Kaleidoskop, kde nejvíce kritizujete přílišnou „vzdušnost“ prostoru. Musíme vám dát za pravdu. Jakkoli jde trend moderních tiskovin směrem k čistější a přehlednější formě, tady jsme byli asi až příliš volnomyšlenkářští. Proto jsme se rozhodli, že podobně jako se vyvíjelo v průběhu tohoto ročníku grafické pojetí u ostatních rubrik, zapracujeme i na Kaleidoskopu.

Vedle Kaleidoskopu jsou na stránkách Železničáře novinkou i recenze, ve kterých se snažíme hodnotit nejen modely a železniční simulátory, ale i knihy a nádražní restaurace. Jsme rádi, že se vám recenze líbí (90 procent). Podobně drtivě vítězí v nové podobě i titulní strany. Upřímně řečeno: měli jsme trochu strach, zda se vám čistě železniční snímky neomrzí, ale výsledek s 95 kladnými procentními body naše obavy spolehlivě zažehnal.

Co nás však opravdu zaskočilo, bylo jedno z doporučení vztahující se k poslednímu bodu anketního dotazníku. Bez mála polovině respondentů chybí v nové podobě titulu křížovka. Důvodem její absence je snaha naplnit stránky Železničáře tematikou vztahující se úzce k oboru, a to i v oddechovější části. Křížovka, a to i přesto, že jsme se v ročnících 2014 a 2015 snažili tajeňky svázat s výroky železničních osobností, nám stále připadá velmi netematická a tak trochu vytržená z kontextu celého titulu. Navíc jsme přesvědčení, že titulů specializovaných na křížovky a další rébusy je na trhu přehršel a nemá smysl se snažit je dublovat. Na druhou stranu však nechceme ignorovat „vox populi“, a proto budeme hledat způsob, jak potenciál znalostí čtenářské obce vytěžit, třeba vědomostními soutěžemi. Na první se můžete těšit již zanedlouho. Návrat křížovky zvážíme od ročníku 2017.

Poslední a dost možná nejzásadnější novinkou jsem si schoval na konec. Je jí změna ve vedení Železničáře. Od příštího čísla pro vás bude tento titul připravovat kolega Petr Slonek.



Václav Rubeš
šéfredaktor Železničáře

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



O Velikonocích se rozjely první letošní nostalgické vlaky Českých drah. Křivoklátský expres v čele s Bulíkem 464.008 zachytil **Michal Pavelka**. Matěje 433.002 se zvláštním vlakem do Rožnova pod Radhoštěm zvěčnil **Martin Skopal**. Více snímků ze zvláštních jízd a další informace najdete na profilu www.facebook.com/cdnostalgie.



Dodavatelem cateringových služeb se staly JLV

Gastronomické služby ve vlacích Českých drah bude opět provozovat akciová společnost JLV. Firma uspěla v soutěži na dodavatele cateringu a dopravce s ní počátkem dubna podepsal smlouvu na šest let. ČD vybíraly firmu od loňského května. Ve finále se dopravce rozhodoval mezi dvěma subjekty a na základě vyjednávání o ceně a dalších podmínkách si vybral právě JLV. (RED)



Cestujících na železnici je nejvíce za 20 let

Železnice zažívá renesanci. Počet přepravených cestujících v tuzemsku pokračuje v růstu již šestým rokem v řadě a přepravní výkon v osobní dopravě za loňský rok vzrostl o 6,5 % na 8,3 miliardy osobokilometrů, což je nejvíce za posledních 20 let. Počet přepravených cestujících na železnici roste pomaleji než přepravní výkon. To ukazuje, že lidé dnes cestují na delší vzdálenosti. Za posledních pět let vzrostla průměrná přepravní vzdálenost ve vlacích ze 40 na 47 kilometrů, vyplývá to ze statistik ministerstva dopravy. Výkon osobní přepravy na železnici je nejvyšší od roku 1994. Hodnoty se dnes vrátily na úroveň poloviny 90. let, kdy lidé opouštěli vlaky a přecházeli do aut. (SCVP)

Provizorium v Bohumíně bylo spuštěno

V Bohumíně, kde byl od únorového požáru výrazně omezen provoz, od minulého pátku znovu jezdí větší na vlaků. Umožnilo to provizorní zabezpečovací zařízení, které ve stanici instalovala Správa železniční dopravní cesty. Spoje na Slovensko už nepojedou odklonem přes Havířov a osobní vlaky jednou od pátku opět podle platného jízdního řádu. (RED)



Pod Řípem se prožene Žralok

Cestování po malebné krajině Podřípska v dubnu lidem zpestří unikátní jízdy moderní jednotky řady 844 Regio-Shark zvané Žralok. O víkendu 23. a 24. dubna se v rámci Řípské pouti objeví hned na několika pravidelných sobotních a nedělních spojích na tratích v okolí Roudnice nad Labem, Vraňan, Straškova, Račiněvsí či Zlonic. Tento moderní vlak se zde objevil již při stejné akci loni v dubnu. (RED)





Na Hungarii jezdí první nové vozy Bpmz IC+

Ma-
dar-
ský do-
pravce
MÁV Start,
z jehož vozů jsou
sestaveny vlaky EC
172/173 Hungaria míří-

cí z Budapešti přes Bratislavu, Prahu a Berlín do Ham-
burku a zpět, nasadil na tyto spoje od 4. dubna le-
tošního roku první dva nové vozy řady Bpmz
IC+. Mohou jet rychlostí 200 kilometrů
za hodinu. V průběhu roku pak na těchto
spojích plánuje postupnou výměnu
dalších starších vozů. (RED)



Gruzínci čerpali inspiraci u Českých drah a SŽDC

Zkušenosti s modernizací tratí
a efektivním způsobem řízení
dopravy. To byl hlavní důvod
setkání zástupců gruzínské
drážní infrastruktury, ČD
a SŽDC. Gruzie by se ráda stala
železniční spojkou mezi Čínou
a evropskými zeměmi. Do ČR
se přijeli Gruzínci inspirovat
a prohlédnout si nové centrální
dispečerské pracoviště na praž-
ské Balabence. Areálem je pro-
vedli člen představenstva ČD
pro techniku, servis a majetek
František Bureš a náměstek ge-
nerálního ředitele SŽDC pro ří-
zení provozu Josef Hendrych.

(HOL)



Rakouský prezident přicestoval do ČR vlakem



Netra-
dičně vla-
kem přicesto-
val na státní
návštěvu rakouský
prezident Heinz Fischer.
Na pražské hlavní nádraží,
kde ho uvítalo i vedení ČD, do-
razil jednotkou railjet. Po ceremoniálu nastoupil do soupravy
historického vlaku, kde byly řazeny i salonní vozy T. G. Ma-
saryka a Františka Ferdinanda d'Este. Ten pak v čele
s parním strojem 464.008 zamířil do Stochova
u Lán, kde na něj čekal český protějšek Miloš Ze-
man. Rakouský státník zopakoval cestu
předchůdce Michaela Hainische z roku
1921, kterého na stejném nástupišti
vítal prezident Masaryk. (HOL)

Pronajaté lokomotivy pojedou do Německa a Rakouska

Flotila vozidel Českých drah by měla v následujících letech doznat dalších viditelných změn. Do roka se cestující svezou v rekonstruovaných patrových vagonech a velkou proměnou projdou jednotky Pendolino. Absolutní novinkou však zůstává pronájem nových lokomotiv. Kam pojedou a co bude s těmi, které na linkách jezdily dosud? Na tyto a další otázky odpověděl ředitel odboru kolejových vozidel Rostislav Novák.

AUTOR: JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Není tajemstvím, že si České dráhy chtějí pronajmout desítku vícesystémových lokomotiv. Už je jasné, které to budou a kam je nasadíte?

Moc široký výběr z interoperabilních lokomotiv nemáme. V jízdním řádu je turnusováno sedmnáct lokomotiv řady 380 z celkových dvaceti. Nasazujeme je na linky na Slovácko, do Žiliny, Ostravy, Břeclavi a do Vídně. V příštím jízdním řádu očekáváme další nárůst turnusové potřeby mašin s rychlostí 160, respektive těch pro 200 km/h na sedmadvacet strojů. Osm pronajatých lokomotiv bychom poslali na linku do Drážďan, Berlína, Hamburku a Kielu a dvě pak do Lince s tím, že na této lince bychom je doplnili řadou 380, která je v Rakousku schválena. Předpokládám, že veřejná zakázka na pronájem bude vyhlášena ještě tento měsíc.

Zůstaňme ještě na linkách do zahraničí.

Jak dlouho je udržitelný stav vozby s řadou 371?

Lokomotivy řady 371 patří k tomu modernějšímu, co ČD provozují. Mašiny byly vyrobeny na přelomu osmdesátých let minulého století a na přelomu tisíciletí prošly rekonstrukcí, jejíž součástí bylo i zrychlení na 160 km/h. Jedná se o celkem spolehlivé stroje, které bez zásadních problémů plní a plnily svoji funkci na přechodu Bad Schandau, a to i v době, kdy byly nasazovány na vozbu nočních vlaků do Berlína. A nyní, kdy se v Drážďanech přepřahá, výkonem a spolehlivostí plně postačují ke krytí výkonů. Pokud dojde k jejich náhradě především kvůli zrychlení vlaků mezi Berlínem a Hamburkem, počítáme s řadou 371 na spoje z Prahy do Vsetína a na Slovácko. Jezdit budou stošedesátkou. Uvolní se nám tím stroje řady 380 pro jiné výkony.

Pojďme se podívat na patrové vozy Bdmteeo.

S jakými hnacími vozidly, respektive řídicími vozy by měly být spojeny?

Pokud se týká výkonů v elektrické trakci na linkách okolo Prahy, předpokládáme provoz s lokomotivami řady 163 a 363 a řídicími vozy řady 961, u kterých bude část interiéru změněna na první třídu. Na lokálce do Čerčan a Dobříše bude hnacím vozidlem řada 754.

Zmínil jste stroje řad 162/163 a 362/363. Jaké máme zkušenosti s těmi s WTB? Budou se v tomto konceptu upravovat i další tyristorové lokomotivy?

Počátky provozu vratných souprav nebyly jednoduché. Navíc je zkomplikovali tři různí dodavatelé řídicího

systemu. Až při plném nasazení stroje-doucí zjišťovali, které diagnostické informace a jaké řídicí povely jim chybí, respektive které by zvýšily komfort obsluhy a spolehlivost provozu. Tyto informace náš odbor shromažďoval a vedly nejméně ke dvěma upgradům řídicích systémů vozidel s WTB. Zároveň byl vybrán komunikační protokol WTB ČD, tedy popis komunikace mezi řídicím vozem a lokomotivou po vlakové sběrnici. Ten v rámci pravidel stanovených vyhláškou UIC 556 rozšiřuje standardní komunikační protokol WTB o národní část, čili o povely a informace, které nejsou ve standardním protokolu zahrnuté. Doplněna a rozšířena byla i část diagnostiky a informačních systémů. Nyní se provozní spolehlivost vratných souprav dostala na obvyklou úroveň. Část poruch je z velké části způsobena komunikační linkou vedenou přes konektory osmnáctižilových UIC kabelů mezi vozy. Další rekonstrukce lokomotiv řad 162/3 a 362/3 na WTB výhledově nepředpokládám.

„ Osm pronajatých lokomotiv bychom poslali na linku do Drážďan, Berlína, Hamburku a Kielu a dvě pak do Lince s tím, že na této lince bychom je doplnili řadou 380, která je v Rakousku schválena. Veřejná zakázka na pronájem by mohla být vyhlášena ještě tento měsíc. „

ŽÁDANÉ TECHNICKÉ PARAMETRY PRONAJATÝCH LOKOMOTIV

- **Maximální rychlost:** alespoň 200 km/h
- **Napájecí systémy:** 25 kV 50Hz AC, 15 kV 16,7 Hz AC a 3 kV DC
- **Trvalý výkon lokomotivy:** minimálně 5 500 kW/AC a 5 000 kW/ DC
- **Elektrodynamická brzda:** rekuperační započitatelná na všech napájecích systémech
- **Zabezpečovač:** ETCS, level 2; národní vlakové zabezpečovače (nejlépe formou STM modulů)
- **Místo dislokace:** DKV Praha



ROSTISLAV NOVÁK

Po vystudování Vysoké školy strojní a ekonomické v Plzni nastoupil do tehdejšího Lokomotivního depa v Plzni, kde vystřídal pozice od inženýra železniční dopravy až po ekonomického náměstka a přednostu v LD (DKV) Cheb. Od ledna 1997 do roku 2003 byl vrchním přednostou DKV Plzeň. Od roku 2003 zastává funkci ředitele Odboru kolejových vozidel ČD.

Hovoří se i revitalizaci Pendolin. Co se v nich změní?

Definitivní řešení interiéru bude závislé na výsledku soutěžního dialogu, který je součástí výběrového řízení na provedení redesignu. Chceme přechalounit sedadla včetně kompletní revitalizace jejich skeletů, zrušíme původní audiosystém v 1. třídě, nahradíme mělké odpadkové koše hlubšími, revitalizujeme obložení stěn, vyměníme čisticí koberce na představicích a ty v 1. třídě a naopak nahradíme lina za koberce ve 2. třídě. Nová podlaha bude i v bistrovoze, kde bude nově lino. Kompletní revitalizací projdou i toalety. Vyměníme i elektrické zásuvky, ty nové budou mít integrovanou USB zásuvku a doplněn bude informační systém o 19palcové monitory – v každém voze budou pod stropem zavěšeny dvě oboustranné obrazovky, ve voze o84 bude u oddílu pro vlakvedoucího doplněno dětské kino. Barevné řešení interiéru se přiblíží našemu korporátnímu designu. Vše ale záleží na výsledku dialogu. Z něj vyplynou podmínky a teprve pak firmy řeknou, jaká změna nastane. Musíme ctít ekonomickou smysluplnost. My budeme říkat, co chceme, a oni nám sdělí, za jakých podmínek na to dosáhneme.

Podle designéra Patrika Kotase by exteriér Pendolina měl nést původní vizuál, jen by se mělo použít více metalických laků. Dostane nový korporátní nátěr podle studia Najbrt, anebo zůstane původní Kotasův styl?

Vnější lak zůstane v současném Kotasově stylu, který je u cestujících oblíbený a vyjadřuje výjimečnost produktu.

Kdy se cestující svezou v novém?

Přesný harmonogram proměn elektrických jednotek řady 680 bude závislý na výsledku zmíněného soutěžního dialogu. Předpokládám ale, že všechny jednotky budou revitalizovány do léta 2018. Jako poslední bude přistavena souprava opravená po loňské nehodě ve Studénce.

Flotila národního dopravce má další novou jednotku – InterPanter. Jaké rozdíly jsou v údržbě Inter a RegioPanterů?

Dálková verze jednopodlažních jednotek řady 660 a 661 vychází po trakční i mechanické stránce z regionálních vozidel. Do InterPanterů byly převzaty všechny pozitivní dopady úprav regionální verze. Takže údržba má společnou materiálovou základnu a shodné nároky na technologické vybavení a znalosti zaměstnanců. Rozdíly ale přeci jen existují, tím nejzásadnějším je u InterPanterů použití modifikovaného typu podvozků. Nicméně větší na odlišností vstupuje do hry zejména při provádění vyšších údržbových zásahů a při vyvazovacích a hlavních opravách. Dalším faktorem ovlivňujícím nároky na běžnou údržbu je délka jednotek – v DKV Brno začaly práce na projektu a stavbě haly s údržbovými stánkami potřebné délky a vybavenosti.

Je ale dostatek strojvedoucích?

V únoru byl rozdíl mezi personální potřebou a fyzickým stavem 78 strojvedoucích. Současně ale máme ve stavu 200 strojvedoucích v přípravě. Nemyslím si tedy, že zprávy o nedostatku strojvedoucích mají reálný základ. Navíc v některých lokalitách budou vlivem rozsáhlé výlukové činnosti výkony přechodně sníženy. ◇

Cestování opět komplikují opravy tratí

Sotva se lidé vzpamatovali z loňské nebývalé porce výluk na železnici, dopravu zasáhla další omezení. Pomineme-li požár v Bohumíně a následná omezení, hned na začátku dubna se začal opravovat úsek z Opavy do Krnova. Kompletní rekonstrukce potrvá až do prosince a vlaky budou nahrazeny autobusy. Od 18. dubna čeká také cestující na trati z Hradce Králové do Jaroměře jedna z největších výluk letošního jara a léta.



MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Po nepředpokládaném omezení dopravy v souvislosti požárem bohumínského ústředního stavědla začínají další zásadní výluky, které se dotknou řady cestujících. Na silně vytížené jednokolejné trase Pardubice – Jaroměř musí projít nezbytnou úpravou kolejové zhlaví v Předměřicích nad Labem a Smiřicích. Oprava přinese zvýšení traťové rychlosti na 120 km/h. Až do 2. srpna zde však bude přerušen železniční provoz a vlaky budou nahrazeny autobusy.

Malé opravy skončí, aby začala velká

Železničáři z královéhradeckého regionu jsou v pohotovosti, ale není důvod k žádným obavám, protože jakousi zkušební rozsvičkou prošli už v loňském roce. To jsme zažili extrémní nárůst výlukové činnosti v celém kraji a náhradní autobusová doprava musela zvládnout velký nápor cestujících. Podle Královéhradeckých ale všechny „malé“ výluky na tratích o20 a o30 skončí nejpozději v neděli 17. dubna, aby v pondělí 18. 4. mohla začít hlavní akce, která významně ovlivní cestování z krajského města směrem na Trutnov a Liberec.

Tomáš Fiala z ROC Hradec Králové zdůraznil, že novinkou jsou mimo jiné podrobné informační letáky vylepované do všech tamních vlakových souprav. Důvod? Běžných plakátů nebo tabulí si lidé ve spěchu na vlak nevšimnou, zato letáky ve vlaku jsou ale na očích každému a lidé si je mohou v klidu přečíst. Kvůli silniční uzavírci na trase a delší jízdní době autobusů nebude až na výjimky zajištěno přímé spojení mezi Prahou a Trutnovem, respektive Pardubicemi a Libercem. Prioritou je totiž zachování jízdního řádu spojů z Hradce Králové do Prahy, Pardubic, Týniště nad Orlicí a Jaroměře.

Na výlukové trase jsou zřízeny čtyři autobusové linky. Zcela výjimečný je expresní spoj Pardubice – Jaroměř, který bude kopírovat trasu rychlíku do Liberce s tím rozdílem, že odjíždí o 12 minut dříve z Pardubic a nezajíždí do Hradce Králové. Cestující, kteří míří na tyto spoje například z Moravy, budou muset použít včasnější přípoje. „Každému doporučuji plánování



cesty například přes internetový vyhledávač idos nebo mobilní aplikaci Můj vlak. Navíc posílujeme po celou dobu výluky v koncových stanicích provozní personál, který bude našim zákazníkům plně k dispozici,“ doplnila manažerka ZAP Pardubice Eva Medunová.

Ve Slezsku vlaky nepojedou až do prosince

Další neméně zásadní výlukou prochází od 1. dubna třicetikilometrový traťový úsek z Opavy do Krnova. Celková oprava za zhruba 860 milionů korun čeká jak kolejový svršek, tak i spodek, který po rekonstrukci umožní jezdit vlakům rychlostí až 120 km/h. Zmodernizováno bude i zabezpečovací zařízení a železniční přejezdy. Obnovy dozná řada stanic a zastávek,



leckde se objeví nová nástupiště nebo vylepšené prostory pro cestující.

Zákazníci Českých drah si až do 7. prosince budou mezi slezskou metropolí a Krnovem zvykat na jiný režim cestování. V celém úseku platí zvláštní výlukový jízdní řád, který obsahuje oproti železniční dopravě různé anomálie. Základní změnou je zřízení speciální expresní autobusové linky mezi Opavou východ a Bruntálem, která slouží pro bezkolizní návoz cestujících směřujících z Ostravy do Moravského Beřouna, Valšova a dalších destinací směrem na Olomouc. „Expresní autobus jsme zavedli kvůli silnému provozu na místních silnicích. Měli jsme obavu, že by tento spoj mohl být zajištěním do Krnova často zpožděný, proto jsme volili trasu mimo město. Z podobných důvodů byl zaveden pro cestující z Krnova směrem na Ostravu pomocný rychlíkový autobus, který odjíždí deset minut před odjezdem vlaku, neboť na paralelně vedoucí silnici jsou během výluky všechny železniční přejezdy vypnuté a silniční vozidla musí na přejezdech povinně zastavovat na značce stop,“ vysvětlil opavský přednosta osobní stanice Lubomír Mendrok.

Aby se co nejvíce cestujícím usnadnila jízda, jsou jak na opavském východním nádraží, tak i v Krnově trvale k dispozici vyškolení zaměstnanci ZAP Ostrava, kteří nasměrují cestující do konkrétních spojů. Vzhledem k tomu, že je dlouhodobě mimo provoz i stanice Opava západ, byla v přílehlé ulici zřízena jak zastávka náhradní dopravy, tak v bývalé pekárně otevřena pokladna ČD. „Na každém spoji jezdí za rychlíky jeden nízko-podlažní autobus, který je určen pro maminky s kočárky nebo imobilní cestující. Tato vozidla mají přívěsný vozík, do něhož je možné naskládat kola nebo kurýrní zásilky,“ doplnil Mendrok. ◆

Preventivní vlak zamíří na Moravu

Železnice je synonymem bezpečného cestování, ale pouze za předpokladu dodržení základních pravidel. Neúspěšné statistiky nehod jsou silným impulzem pro České dráhy pokračovat i letos v aktivitách v oblasti prevence na železnici. Proto národní dopravce odstartuje koncem dubna už 14. ročník úspěšného projektu ČD „Preventivní vlak bezpečné železnice“, tentokrát na Moravě.

V úterý a středu 25. a 26. dubna na svinovském nádraží v Ostravě, ve čtvrtek a pátek na nádraží Opava východ nabídne netradiční projekci filmu „To nedáš!“, diskuzi s vyšetřovateli nebo nácvik první

pomoci. Preventivní vlak je postaven na netradičním způsobu komunikace s mladými lidmi, která se osvědčila při uplynulých ročnících. V rámci akce zavítá i do Zlínského kraje.

Návštěvníci vlaku z řad starších žáků základních škol a středoškolařů uvidí přímo v prostředí železnice, jak končí zbytečná rizika spojená s hazardem, frajerstvím nebo obyčejnou nepozorností. České dráhy se dlouhodobě zaměřují na prevenci. Cítí společenskou odpovědnost a snaží se apelovat na děti a jejich prostřednictvím i na dospělé. Železniční síť ČR patří k nejhustším v Evropě a to s sebou bohužel přináší i velké množství nehod. Velká část těchto tragédií vzniká zbytečně, v drtivě větši-



ský Brod. Zrekonstruovaná nádražní budova umožňuje komfortní odbavení, pohodlné čekání na vlakové nebo autobusové spoje a nechybí v ní ani občerstvení. „Nejen jako představitel Českých drah, ale i jako občan a zastupitel Zlínského kraje vysoce hodnotím propojení železničního a autobusového nádraží do jednoho celku. Celkové náklady na zbudování celého terminálu však dosáhly výše takřka 100 milionů korun, z toho České dráhy investovaly do rekonstrukce své výpravní budovy 14,2 miliony korun,“ zdůraznil místopředseda představenstva ČD Ludvík Urban.

Bezbariérové nádraží v nové podobě

Projekt Českých drah musel vyřešit zázemí pro cestující ze železniční, ale i autobusové dopravy, rekonstrukci odbavovací haly, opravu fasády a přístřešku, výměnu dveří a oken a také kompletní výměnu střešní krytiny výpravní budovy. Součástí rekonstrukce byla i úprava prvního nástupiště včetně vybudování laviček a odpadkových košů. Návrh města řešil úpravu autobusového nádraží včetně dvanácti autobusových stání, přístřešků a přednádražního prostoru jako klidové zóny s vodní fontánkou. Řidiči a dispečeři regionální autobusové dopravy dostali navíc novou budovu. Součástí je také nově vybudované parkoviště pro osobní automobily včetně stání pro taxislužbu a městskou hromadnou dopravu. ČD proto poskytly pozemky přilehlé k nádražní budově formou výpůjčky a následného odkupu.

Loni na jaře podepsaly ČD se stavební firmou smlouvu o dílo a v létě se začalo stavět. Stavba začala v loni v červnu a zkolaudována byla letos v lednu. „Museli jsme se potýkat se souběhem stavebních činností jak na budově samotné, tak i v přednádražním prostoru, čímž ke značným stavebně-logistickým komplikacím došlo. Už po několika týdnech od zahájení rekonstrukce výpravní budovy bylo jisté, že akce a celá druhá etapa přestavby dopravního terminálu skončí včas. Díky tomu jsme mohli stavbu v termínu zkolaudovat a zahájit v lednu zkušební provoz. Ten vyvrcholil 1. dubna předáním celé stavby,“ uvedl ředitel olomoucké Regionální správy majetku ČD Gabriel Jursa.

Lidem v Uherském Brodě slouží nový terminál

Jízda parní lokomotivy Kafemlejnek 314.303 se třemi historickými vozy do stanice Uherský Brod první dubnový den předznamenala otevření zbrusu nového přestupního dopravního terminálu. Současně cestujícím začala sloužit i kompletně zrekonstruovaná výpravní budova Českých drah, jejíž obnovu zaplatil národní dopravce z vlastních prostředků.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Takřka šest let po zpřístupnění přechodové lávky přes železniční trať se cestující konečně dočkali i důstojného dopravního terminálu v těsném sousedství výpravní budovy. Kolem nádraží byl navíc vybudován zcela nový bezbariérový prostor propojující železniční a autobusovou regionální a městskou dopravu.

Ojedinelý terminál „hrana-hrana“

Před šesti lety se otevřela možnost čerpání finančních dotací z Programu švýcarsko-české spolupráce a okamžitě začala intenzivní jednání o výstavbě dopravního terminálu. Partnerem se společně s městem Uherský Brod sta-

ly České dráhy i Správa železniční dopravní cesty. Část projektu národního dopravce, tedy rekonstrukce výpravní budovy, se uskutečnila jako paralelní vlastní dílo na základě čestného prohlášení. Cílem bylo splnění požadavků švýcarské strany, jež stavbu spolufinancovala, na finální podobu terminálu.

Uherský Brod tak poprvé v historii získal zcela nové a jednotné odbavovací prostředí jak pro cestující v železniční, tak i autobusové dopravě, kde se dá přestupovat z řady spojů i v rámci jednoho společného nástupiště takzvaným systémem „hrana-hrana“. Terminál navazuje na vybudování lávky pro pěší, která před pár lety propojila obě části města Uher-

ně případů nekázní řidičů či chodců. Nejohroženější je věková skupina mladých mezi 14 a 19 lety. Právě těm je Preventivní vlak určen.

Co návštěvníky letos čeká?

Prvním vagonem je speciální kinovůz určený k projekci zcela nového filmu. Hraný doku-



ment "To nedáš!" seznamuje veřejnost se základními pravidly bezpečnosti na železnici a v jejím okolí, informuje o rizikovém chování a upozorňuje na jeho možné fatální důsledky. Snímek je velmi emotivní a působivý, protože jednotlivé příběhy vycházejí z reálných mimořádných událostí na železnici. Motivací k vytvoření filmu "To nedáš!" byly především šokující statistiky železničních nehod.

Ve druhém konferenčním voze budou návštěvníci diskutovat s odborníky, kteří se nehodami na železnici zabývají. Setkají se s vyšetřovateli SŽDC a Policie ČR. Vůz je vybaven moderní technikou, a tak nezůstane jenom u slov. Na třetím stanovišti čeká na studenty hasičský vůz

a hasiči SŽDC, kteří předvedou ukázky své práce. Nebude se mluvit jen o teorii, ale žáci a studenti si první pomoc vyzkouší. Čeká je věrohodná simulace záchrany lidského života. Účastníkům se budou věnovat drážní hasiči, kteří mají mnohaleté zkušenosti se zásahy při železničních nehodách.

Projekce se konají na uvedených nádražích vždy od 8:15 do 14:15 hod. Délka cyklu pro jednu skupinu je přibližně 110-120 minut. Studenti a žáci přicházejí po předchozím objednání. Vstup je zdarma, náklady na tuto preventivní akci nesou organizátoři projektu.

KATEŘINA ŠUBOVÁ | FOTO: ARCHIV ČD



Obnova vozidel pokračuje Pořízení usnadní rámcové smlouvy

České dráhy se chystají na postupné otevírání trhu dálkové železniční dopravy v ČR a připravují si proto podmínky pro nezbytnou obnovu vozidlového parku. Učinily všechny potřebné kroky k vyhlášení zakázek na dodávku rychlíkových vozů pro mezistátní vlaky, motorových jednotek pro domácí rychlíkové spoje a elektrických jednotek pro vnitrostátní rychlíky. S vítězi dopravce nejprve uzavře rámcové smlouvy a teprve bude objednávat jednotlivá vozidla.

PETR SLONEK | FOTO: DREAMSTIME

České dráhy se díky tomuto postupu lépe připraví na budoucí soutěže i na čerpání evropských fondů, z nichž má být velká část nákupu nových vlaků financována. Aktuálně společnost přichystala hned několik soutěží na obnovu vozidlového parku.

Pořídíme nové vagony pro mezistátní vlaky EC/IC

Dopravce poptává až 50 komfortních rychlíkových osobních vozů pro mezistátní vlaky s rychlostí nejméně 200 km/h. „Kvůli rostoucímu počtu vlaků s nejvyšší rychlostí 160 km/h a na zahraničních tratích dokonce i více musíme doplnit vozidlový park o další osobní vozy splňující nejvyšší nároky na provoz rychlostí alespoň 200 km/h,“ objasnil předseda představenstva ČD Pavel Krtek. „Půjde o rámcovou smlouvu, ze které vzejde vždy pouze tolik vozů, kolik jich budeme potřebovat pro připravované spoje,“ upozornil.

Dopravce plánuje nasadit tento typ vozů na mezistátní vlaky EuroCity/InterCity. Největší uplatnění by měly najít na lince Praha – Brno – Bratislava – Budapešť. Vozy budou objednané jako velkoprostorové s různým uspo-

řádáním, např. jako vozy 1. nebo 2. třídy, pro přepravu osob na invalidních vozíčkách nebo s místy pro uložení jízdních kol. „Odpovídat musí současným nejvyšším standardům a uspořádání vnitřního interiéru našemu aktuálnímu designmanuálu, včetně moderního řešení informačního systému,“ popsal řešení vozů Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu.

Poptávka je i po rychlých motorácích

Za stejných podmínek ČD hledají dodavatele až 30 moderních bezbariérových motorových jednotek pro domácí rychlíkové spoje. „S vítězem soutěže uzavřeme rámcový kontrakt, který nám umožní odebrat jen přesně stanovený potřebný počet jednotek v konfiguraci podle požadavku zadavatele veřejné služby pro linky, na něž uzavřeme příslušné smlouvy o dopravní obslužnosti,“ řekl Pavel Krtek.

Pro konkrétní spoje mohou být jednotky v různé konfiguraci například jako dvou nebo třívozové s kapacitou 120 nebo 180 míst. Jejich výroba bude záviset na požadavcích zadavatele veřejné dopravy pro konkrétní linku. Všechny soupravy však budou mít společné prvky. „Motorové jednotky musí být konstruované pro rychlost nejméně 140 km/h. Stejně jako sou-

časné moderní soupravy budou klimatizované a bezbariérové. Velká část vnitřního prostoru včetně nástupních plošin bude nízkopodlažní,“ vyjmenoval náležitosti Michal Štěpán.

Jednotky budou vybaveny moderním audiovizuálním informačním systémem s monitory LCD. Využití přenosné elektroniky cestujících pro práci nebo relax umožní vybavení elektrickými zásuvkami 230 V a USB konektory stejně jako wi-fi zařízení pro šíření internetu. Vlak musí nabízet i dostatek místa pro uložení kočárků, jízdních kol nebo jiných objemných zavazadel.

Odebere se jen tolik vozů, kolik bude skutečně třeba

Dopravce také začal vybírat dodavatele až dvou desítek moderních bezbariérových elektrických jednotek pro vnitrostátní rychlíkové spoje. Stejně jako u předchozích projektů s vítězem soutěže uzavře rámcový kontrakt, který ČD umožní odebrat až 20 elektrických jednotek v předpokládané výši přibližně 4,6 miliardy Kč. Dodávky souprav, které budou zahrnovat detailní specifikaci pro konkrétní jednotky například v počtu vozů a kapacitě jednotek, pak vyjdou z požadavků objednavatele na stanovené lince. „Necháme opět vyrobit pouze takový počet vlaků a v takové konfiguraci, kolik jich budeme potřebovat na příslušný výkon objednaný naším zákazníkem. Předpokládáme rovněž možnost využití dotačních titulů,“ zdůraznil Pavel Krtek.

Přestože ČD počítají s variabilitou při objednání jednotek pro konkrétní linky, výrobce musí v soutěži splnit řadu podmínek a parametrů stanovených pro nové vlaky. „Nízkopodlažní vlaky musí jezdit rychlostí nejméně 160 km/h. Samozřejmě musí být klimatizace. Vlaky musí mít wi-fi a rovněž vhodný prostor pro automat na občerstvení. Ve velkoprostorových oddílech musí být sedačky za sebou se sklopnými stoly i proti sobě se stoly s rozložitelnými křídly tak, aby měli cestující možnost výběru místa,“ podotkl Michal Štěpán.

Hnací vozidla dostanou evropský zabezpečovač ETCS

Dopravce rovněž vybaví až 663 kolejových vozidel mobilní částí železničního bezpečnostního systému ETCS Level 2. Díky komunikaci mezi traťovým a vlakovým zařízením se zvýší bezpečnost provozu vlakových spojů. Nový zabezpečovací systém umožňuje včasné zastavení vlaků před návěstí stůj i při indispozici strojvedoucího stejně jako snížení rychlosti vlaku před jízdou do odbočky nebo před snížením traťové rychlosti například před obloukem o malém poloměru s výrazně nižší rychlostí oproti předchozímu úseku.

„Již nyní máme vybaveno 1 191 vozidel evropským komunikačním systémem GSM-R a 1 535 vozidel národním radiokomunikačním zařízením typu TRS. To umožňuje výpravčím nebo dispečerům SŽDC zastavit vlak při mimořádné události i na dálku generálním stopem,“ dodal Michal Štěpán. ◆

SPOLEHLIVÝ SIGNÁL VE VLAKU? AŽ ZA NĚKOLIK LET



Mobilní operátoři se v současnosti pyšní téměř stoprocentním pokrytím země, dovolat se z vlaku ale často znamená dlouhé minuty čekání, než se souprava dostane do míst, kde je kvalitní signál. Ale ani pak nemá cestující ještě zdaleka vyhráno. A samotní operátoři? Odkazují na dopravce. Do karet jim hraje i relativně bezzubá legislativa.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD, DB

Operátoři se v posledních letech chlubí, že venkovním GSM signálem pokrývájí více než 99 procent území. „Poslední dva roky navíc usilovně pracujeme na pokrývání regionu sítěmi čtvrté generace, tedy 4G LTE,“ připomněla Lucie Pecháčková, mluvčí společnosti O2. Jen pro železnici to stále jaksi neplatí, tedy alespoň podle měření, které provedl Český telekomunikační úřad (ČTÚ) ve spolupráci s Českými drahami. Testoval propustnost signálu do železničních vozidel. Mimo chodem, potíže s telefonováním mají zákazníci všech tří operátorů.

Operátoři s řešením případných nedostatků nemusejí nijak spěchat. Výtky jejich klientů navíc spolehlivě tlumí call centra. „Z hlediska sítí 3G a nižších operátoři mobilních sítí žádnou zvláštní povinnost směrem k železničním koridorům nyní nemají,“ konstatoval Martin Drtina, mluvčí ČTÚ. „Jejich povinnost směřuje pouze k celkovému pokrytí obyvatel mobilními sítěmi poskytujícími hlasové služby.“ A proč zmiňujeme zrovna cestující? Ze zkušeností víme, že operátoři nejprve pokrývají dálnice, byť by koridory a silniční tahy vyšších tříd měly být pokryty zároveň. Tato povinnost pro ně vychází z aukce rádiových kmitočtů. Proč to však nejde současně?

Problém? Okna s kovem

Argument, že po kolejích ročně České dráhy svezou stovky milionů lidí, dosud nezabíral. Operátoři nářky sice vnímají, odpovědnost ale přehazují právě na dopravce. „Problémem je, že každá vlaková souprava má kvůli své konstrukci a pokovení skel úplně jiný útlum, proto se signál v různých vlacích šíří různě,“ řekl mluvčí T-Mobilu Lukáš Hrabal s tím, že i jejich společnost si provedla měření. „A samotné pokrytí podél trati nezajistí, že signál uvnitř vagonu bude kvalitní,“ dodala Adéla Konopková z Vodafonu.

Operátoři navíc argumentují tím, že si pro zlepšení signálu mohou železniční dopravci pořídit takzvané opakovače – repeatery. Jde o zařízení, která dovedou signál přijmout a rozšířit dále po vagonu. Jenže repeater určený pro drážní provoz není „železo“ za pár korun, ale stojí několik stovek tisíc. České dráhy poskytují službu přepravy a nepodnikají v oblasti mobilní komunikace. Kvalita signálu je tedy ryze záležitostí operátorů.

Zatraceně vysoká cena

Například ve městech se dá telefonovat bez problémů. Potíže ale dělá i nabitá trolej a jiskření od lokomotivy, jízda v údolích či v úseku s členitým terénem nebo místem, které křížuje síť vysokého napětí. Takže rušiček vstupujících do jednoho zatelefonování je ohromné množství. Operátoři o všech negativně působících vlivech vědí a technická dokumentace ke každému vozu, ze které by mohli vyčíst potřebné parametry, není žádným tajemstvím. „Například my nemáme jiné druhy oken než ty, které používají i zahraniční dopravci. A to nehovím o vagoncích. Stejně jezdí po celé Evropě,“ prohlásil IT specialista Českých drah Jan Jasný.

Stále je tedy míč na straně firem poskytujících mobilní služby. „Rozmístění základních stanic je ovlivněno i ochotou vlastníků

JAK SE MĚŘILA KVALITA SIGNÁLU VE VAGONECH?

V únoru tohoto roku se uskutečnilo měření propustnosti signálu do vozů a jednotek Českých drah. „Princip měření je takový, že měřený vůz je ozařován signálem z generátoru ze vzdálenosti cca 50 metrů. Kmitočty testovacího signálu se plynule mění přes pásma mobilních sítí operátorů. Vhodnou všesměrovou anténou se měří intenzita signálu jednak před vozem a na několika místech uvnitř vagonu. Z rozdílu obou hodnot se zjistí útlum pro různá kmitočtová pásma pro systémy 2G, 3G a 4G,“ popsal Martin Drtina, mluvčí Českého telekomunikačního úřadu. ČTÚ se s Českými drahami domluvil na technickém zajištění měření pokrytí koridorů. To se uskutečnilo po uzavěře vydání, výsledky ještě nejsou známy. „Měřili jsme několik dní na předem vybraných vlacích, často ve vozech vybavených wi-fi,“ upřesnil Jiří Jeřeta, ředitel odboru ochodu osobní dopravy. Výsledky budou propočítány s údaji z měření propustnosti do vozů. Pak vznikne interaktivní mapa, ze které by měli lidé a zejména operátoři vyčíst, kde má konkrétní operátor kvalitativní rezervy a který vůz propouští více nebo méně signálu. „Aby si člověk zavola, neměl by signál spadnout pod hranici zhruba 103 až 105 dB. Dostí pak záleží ještě na typu telefonu a druhu sítě,“ konstatoval Jan Jasný, IT expert ČD. Měření propustnosti trvalo necelý týden, každý vůz byl testován 3 až 4 hodiny. A ve kterých vozech a jednotkách se měřilo?



- InterPanter
- RegioPanter
- Railjet
- CityElefant
- Pendolino
- vůz řady ABpee
- vůz řady Bdtee
- vůz řady Bmz
- vůz řady Bdmpee

příslušných staveb či pozemků k pronájmu za účelem jejich výstavby a samozřejmě též ochrana architektury či krajinného rázu. Pokrytí těchto oblastí lze zajistit za cenu vysokých nákladů. Navíc návratnost těchto investic je mizivá. Vzhledem k nákladnosti je proto posilování signálu otázkou dlouhodobého plánování,“ upozornila Lucie Pecháčková z O2. Rozvoj

sítí není nikterak levnou záležitostí, ovšem o to kvalitnější by mělo volání být. „Do výstavby nové generace sítí jsme investovali za poslední dva roky více než 5 miliard korun,“ vypočítala Adéla Konopková ze společnosti Vodafone.

Stožár s kompletní vysílací technologií vyjde na zhruba tři a půl milionu korun. Zákazníkem operátorů jsou i České dráhy a tedy i ony by chtě-



Instalace externí antény pro příjem GSM a LTE signálu ve vozech Bdmpee



KDE SE NEDOVOLÁTE?

Na všech webových stránkách v tuzemsku působících mobilních operátorů lze jednoduše dohledat mapy pokrytí. Z nich můžete vyčíst, kde je jaký druh sítě poskytován. Hluchá jsou pochopitelně místa v hlubokých údolích či jinak zastíněných prostorech. V případě koridorů mluvíme o úsecích mezi Planou u Mariánských Lázní a Stříbrem, u Březové nad Svitavou, Děčína, Chocně nebo mezi Blanskem a Brnem. Nedovoláte se ani v Klánovickém lese u Prahy.





Mapa spojů ČD, ve kterých je k dispozici připojení wi-fi.

ly za své peníze kvalitní služby. Platí například za mobilní datové sítě (4G LTE), které prakticky vysílá do některých jednotek a vagonů jako internet přes wi-fi. ČD využívají mobilní sítě i pro telemetrii, přenosy diagnostiky a komunikaci s přenosnými osobními pokladnami.

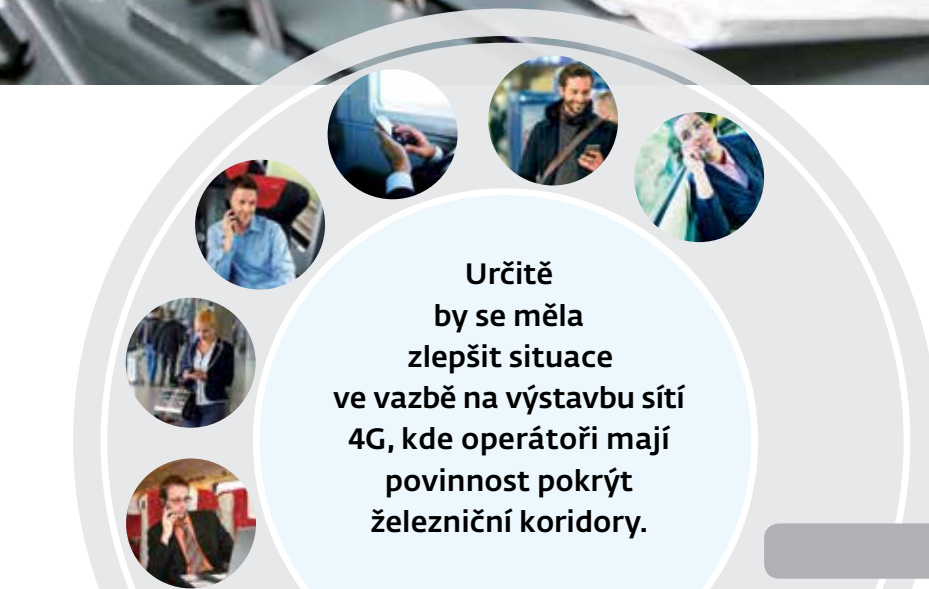
Model se osvědčil

České dráhy hledají cestu, jak se s operátory domluvit, a přiklání se i k řešení, kde by hlavní roli hrály repeatery. Podmiňují to ale vznikem konsorcia, v němž by byli všichni operátoři a ČD. Proč? Operátory vysoutěžené frekvence, respektive kmitočty, jsou jejich majetkem a dopravce s nimi nesmí nijak nakládat. „Nemůžeme frekvence operátorů s pomocí opakovače vzít a nasměrovat je do vozů. To mohou jen oni, ale neměl by to být technický problém,“ upozornil specialista Jasný. Podobný model konsorcia se už osvědčil Dopravnímu podniku hlavního města Prahy. Ten se spojil se všemi třemi operátory a pokryl všechny stanice, a nově do tunelu metra linky A mezi Dejvicemi a Nemocnicí Motol nainstaloval kabely vyzařující signál.

ČD udělají maximum, aby si lidé ve vlaku v klidu zatelefonovali. Technicky vzato – pak by stačil společný hardware pro všechny operátory, jenž by dokázal signál mobilních operátorů vyzařovat do salonu vozidel. Navíc by pak nebylo třeba financovat instalaci wi-fi do vozů, protože opakovače by kromě „volacího“ pásma GSM 900 mohly být nakonfigurovány i pro pásmo LTE 800, případně LTE 900 pro síť Vodafone.

Kvalitně? Možná v roce 2021

ČTÚ by měl tlačit operátory k výstavbě nových vysílačů. Na otázku, kdy bude od handrkování pokoj, nechce nikdo odpovědět. „Určitě by se měla zlepšit situace ve vazbě na výstavbu sítí 4G, kde operátoři mají povinnost pokrýt železniční koridory. Podle nás by celé věci pomohlo



**Určitě
by se měla
zlepšit situace
ve vazbě na výstavbu sítí
4G, kde operátoři mají
povinnost pokrýt
železniční koridory.**

NAŠE ZKUŠENOSTI ZE ZAHRAŇIČÍ

Projeli jsme několik zemí západní a střední Evropy a uskutečnili vlastní amatérské měření propustnosti. Nedopadli jsme nejhůře. Na kvalitu signálu jsme si nemohli stěžovat v Maďarsku, v údolí Duna je a blízkosti Budapešti. Tam nám operátor dokonce servíroval 4G internet i téměř plný signál do lůžkového a notně odhlučněného vozu WLABmz. Problémy s voláním jsme neměli ani v Rakousku, byť drobné krátkodobé výpadky jsme zaznamenali. Mizerný příjem ale náš telefon Samsung Galaxy A5 vykazoval v příhraničních oblastech Tyrolska. Podobné to bylo i na druhé straně Alp, za italským Milánem (město má signálem pokryté metro), směrem ke švýcarské hranici. Ve Švýcarsku, v okolí Lausanne a Ženevského jezera jsme byli opět spokojeni stejně jako v téměř celé Francii (mimo příhraniční oblasti u Švýcarska). Plný signál a příjem signálu 4G LTE nebo alespoň HSPA+ jsme registrovali v TGV prakticky po celé cestě z Paříže do Basileje a do Curychu. Zato v Německu se nám telefonovalo nejhůře za Drážďanami směrem k tuzemsku. Signál hlasových služeb tam haproval odhadem na polovině trasy. A 4G LTE? Ten se objevil jen sporadicky.

i zmapování celého stavu,“ nastínil další vývoj Martin Drtina z ČTÚ. Jenže jak sám dodává, do roku 2019 musí operátoři pokrýt síť 4G padesát procent koridorů, na úplné pokrytí mají čas až do roku 2021. Dobrou zprávou ale je, že výstavbě nových vysílačů se operátoři nebrání, stále však hledají co nejúspornější řešení. To

samozřejmě není nic špatného. A samostatnou kapitolou jsou regionální trati.

Dodejme, že po LTE se zatím telefonovat nedá, vyjma sítě společnosti T-Mobile, která novou službu VoLTE (lze telefonovat přímo přes datovou síť LTE) nabízí, ale jen prostřednictvím těch nejdražších telefonů. ◇

Brno se stane hlavním domovem Panterů

Maloměřické depo v Brně se brzy stane jedním z domovů nových elektrických šelem Regio a InterPanterů. Nízkopodlažní jednotky zajišťují postupně od začátku roku vozbu na rychlíkových spojích na lince R19 z Brna přes Českou Třebovou do Prahy a od loňska také na lince R13 z Brna přes Břeclav do Olomouce. Jejich regionální sourozenci brázdí koleje na Brněnsku a Letovicku. Kvůli tomu se v Maloměřicích musel změnit režim práce jak pro zaměstnance pomocného provozu, tak pro údržbáře a opraváře. Navíc se zanedlouho pro panterův smečku začne stavět nová krytá hala.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Brněnští dostali předposlední březnový den malý dárek v podobě desáté pětivozové jednotky InterPanter a koncem dubna dorazí ještě poslední dva třívozové vlaky. Tím bude rychlíková flotila kompletní. Kratší jednotky 660.001 a 002 včetně „dlouhých“ strojů 661.001 až 004 jsou provozovány na lince R13 z Brna do Olomouce, zbývající dvě kratší a šest delších vozidel je postupně zařazováno na spojích linky R19 do Prahy. A to už je pořádná porce vlaků, které budou muset mít k dispozici kvalitní a vlastně i nepřetržitý servis.

Podle vrchního přednosty DKV Brno Františka Kozla se postupně měnila technologie organizace práce hlavně jak na pomocném provozu, tak v údržbářských a opravárenských týmech, která úderem 1. dubna přešla do ostřejšího provozu. „Maloměřické depo se vlastně stalo kombinovanou deponií nejen pro stávající elektrické a dieselové lokomotivy, ale především pro elektrické a motorové jednotky. Mi-

mo Panterů našly u nás domov starší jednotky řady 560, kratší i delší Regionovy, ale i ucelené soupravy sestavené z řídicích vozů, lidově zvaných Sysel, a elektrických strojů řad 242 a 363,“ vysvětlil vrchní přednosta.

Údržba a opravy hlavně v noci

Pro tak velké množství vlaků bylo ale nutné někde najít důstojné místo k jejich odstavení. Podle Františka Kozla se již podařilo „vyčistit“ depo od neprovozních vozidel a kusů určených k likvidaci, které zabíraly tolik potřebné místo. Dále se upravil jižní vjezd do maloměřického depa, kde se pro letošní rok plánuje i jeho zatrolejování. Tím se zjednoduší a hlavně urychlí vjezd do depa ze stanice Brno-Židenice. Podobnou proměnou projde v horizontu dvou let i severní vjezd do depa. Maloměřičtí se museli ujmout řady dalších servisních činností jako je například vysávání vakuových toalet nebo napouštění vody do jednotek. Samozřejmostí jsou pak různé správkárenské zásahy a v neposlední řadě i čištění vo-

zových skříní. „Tomu jsme museli přizpůsobit celý pracovní režim,“ doplnil Kozel. „Naší snahou je, aby každé vozidlo prošlo před další jízdou očištěno interiéru a podle aktuálního stavu exteriéru také myčkou skříní vozidel, kterou máme k dispozici přímo v Maloměřicích. Proto jsme na myčce zavedli nepřetržitý provoz.“

Velkou změnou prošla i samotná organizace práce údržbářských a správkárenských týmů, kde byla posílena práce v nočních směnách. Ne že by do této doby neexistovala v Maloměřicích práce v noci, ale s dílčími dodávkami Panterů se postupně měnila organizace práce. Jde o vlaky, které jsou řazeny na denních spojích s velkým proběhem kilometrů a prakticky jedinou možností, jak se věnovat jejich servisu, je noční doba zhruba od desáté večerní do čtvrté či páté ranní. Vzhledem k tomu museli být do Maloměřic někteří elektrikáři nebo zámečníci předisponováni i z jiných pracovišť, například z provozní jednotky Horní Heršpice.

Nová hala snad již napřesrok

Současný stav maloměřického depa je poněkud nevyhovující hlavně pro třívozové a pětivozové jednotky InterPanter, které se do stávajících hal jednoduše nevejdou. Vlaky se musí přistavovat pomocí posunovací dieselové lokomotivy na údržbářské kanály například v severní hale. Do ní se však na délku vejdu maximálně dva vozy, a tak se po nezbytné údržbě a opravě části vozidel musí celá jednotka za pomoci posunovací lokomotivy přestavit do jižní haly k dokončení údržby. Vzhledem k délce souprav je při těchto činnostech částečně zablokována i přesuvna mezi severní a jižní halou, což mnohdy komplikuje práci v depu. Tato neefektivní, ale hlavně kontraproduktivní činnost by měla do dvou let zcela zmizet díky nové hale. Ta vyrostě v těsném sousedství stávajícího jižního a severního terminálu.

V současnosti má depo zpracovanou studii proveditelnosti a je vypsáno výběrové řízení na zpracovatele projektové dokumentace. „Ideální by bylo mít pro letošní rok zpracován projekt, a pokud to bude možné, tak ještě připravit zadávací podmínky pro výběrové řízení na zhotovitele stavby. Je to ambiciózní cíl, ale vzhledem k dosavadní podpoře Odboru kolejových vozidel a dobré spolupráci se všemi dalšími zúčastněnými složkami Generálního ředitelství Českých drah je to reálný cíl,“ řekl František Kozel. Do nové haly, která bude mít dvě koleje, se pohodlně vejdu dvě pětivozové jednotky InterPanter, respektive dva třívozové vlaky. Součástí nové haly budou i další technologie umožňující provádět údržbu a opravy uvedených vozidel v podmínkách odpovídajících kvalitě a úrovni udržovaných vozidel. ◆



Maďarská rarita: okružní IC přes půl země

Zajímavostí na železnici nikdy není dost. Jednou takovou raritou nedaleko od našich hranic je provozování takzvaných okružních InterCity vlaků v Maďarsku. Jejich trasa propojuje dvě největší budapeštská nádraží Nyugati a Keleti. Spojení začalo fungovat teprve před několika lety, ale cestující si ho záhy velice oblíbili.

GABRIEL KORCSMÁROS | FOTO: SZABOLCS KÁROLY, VÁCLAV RUBEŠ

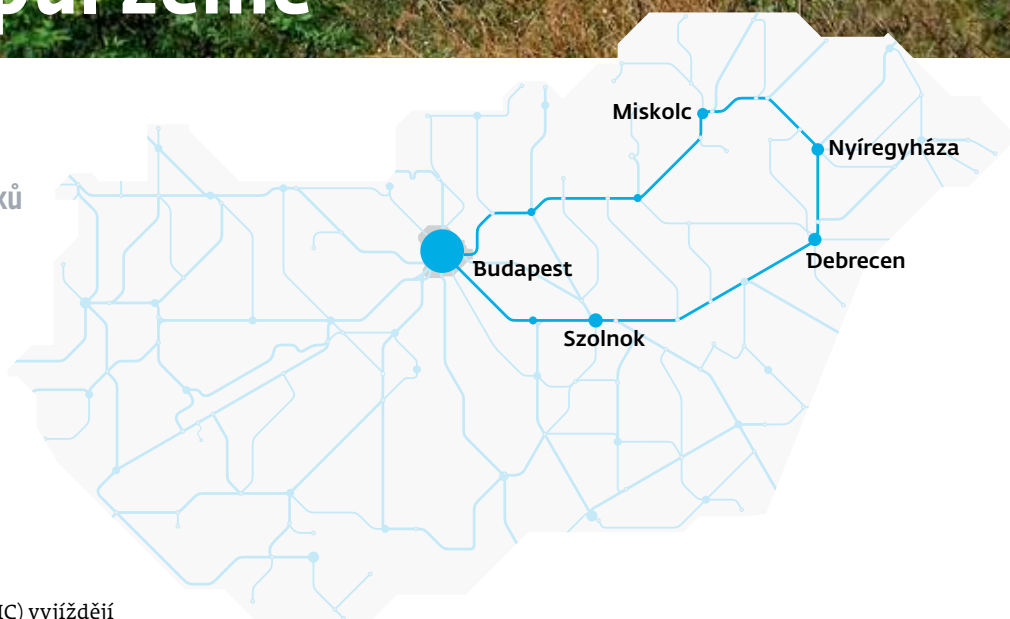
MÁV-START, provozovatel osobní železniční dopravy v Maďarsku, již dlouhá léta vypravuje vnitrostátní dálkové vlaky kategorie InterCity, jež tvoří páteřní linky osobní dopravy v zemi. V Maďarsku zatím konkurence v osobní dopravě neexistuje a v nejbližší době se s tím ani nemůže počítat. Veškerou železniční dopravu ve veřejném zájmu objednává stát od dvou národních železničních společností, MÁV-START a GYSEV (Raaberbahn – smíšená rakousko-maďarská společnost, je ovšem napůl státní). Dokonce v zemi existuje zákon nařizující železničním společnostem provozovat spoje, které přímo spojí každé župní město s Budapeští. V Maďarsku je celkem 19 krajů a hlavní město se zvláštním statutem.

Spojují čtyři župní města

V roce 2006 vedení Maďarských státních drah (MÁV) rozhodlo o provozování okružních InterCity vlaků, které propojily hned čtyři župní neboli krajská města s Budapeští. Díky tomu je možné bez problémů absolvovat cestu vlakem z Budapešti-Nyugati do nádraží Budapešť-Keleti, přičemž se člověk může pokochat velkou pustou na východě Maďarska a spatřit krásy národního parku Hortobágy. Okružní IC vlaky

(Kör-IC) vyjíždějí po trase Budapest-Nyugati – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Szerencs – Miskolc – Budapest-Keleti a opačně. Spoje jezdí každé dvě hodiny mezi osmou hodinou ranní a čtvrtou odpolední z obou budapeštských nádraží jiným směrem.

Jelikož je stanice Nyíregyháza na severovýchodě Maďarska dostupná z Budapešti jak z jihu (trati číslo 100 přes Szolnok a Debrecín), tak i ze severu (trati číslo 80 přes Miskolc a Szerencs) a jedná se o přibližně stejný počet kilometrů, na železnici vymysleli, že vytvoří zajímavý okruh. Navíc se do stanice Nyíregyháza sbíhají koleje tak, že z jižního směru Debrecína trať pokračuje dále ve směru Szerencs a Miskolc a severní trať od Miskolce vede stejnou kolejí na jih, směrem na Debrecín. Odpadá složité objíždění soupravy a další úkony nezbytné k pokračování jízdy. Tím se ušetří čas a výrazně zjednoduší samotné provozování spoje. Celkem okružní IC vlaky ujedou za jeden okruh na východě země 540 kilometrů a v podstatě spojí dvě největší budapeštská nádraží Nyugati a Keleti.



Jména dostaly po květinách a ptáčích

Okružní IC vlaky si cestující rychle oblíbili, všechny jsou povinně místenkové a mají i svá jména. Nazývají se podle

chráněných druhů květin a ptáků v Národním parku Hortobágy.

Spoje vyjíždějící z Keleti pu., čili severní trasou, jsou květiny: Dália, Jázmin, Kamilla, Rózsa a Tulipán. Naopak vlaky mířící z Nyugati pu., čili jižní trasou, jsou ptáky: Holló, Páva, Rigó, Kócsag a Vércse.

Co se týče sestavy, řazení vlaků, dá se říct, že MÁV-START se snaží nasadit ty nejnovější vozy, co má.

Jedná se o vagony IC druhé a třetí generace (z vozů kategorie IC+ jsou pouze 2 kusy a zatím se jen zkoušejí). Hnacím vozidlem jsou nejčastěji lokomotivy TRAXX, řady 480, ale turnusově se objevují i Szili řady 432. Zajímavostí je také to, že v rámci vyrovnávání výkonů jezdí na okružních IC vlacích i české soupravy, které pokračují z Keleti jako IC 566 Rózsa a druhý den se vrací jako IC 650 Holló do Keleti, aby se pak odpoledním Csárdásem dostaly zpět do Prahy. ♦

V roce 2006 vedení Maďarských státních drah rozhodlo o provozování okružních InterCity vlaků, které propojily čtyři župní města s Budapeští.



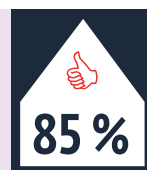
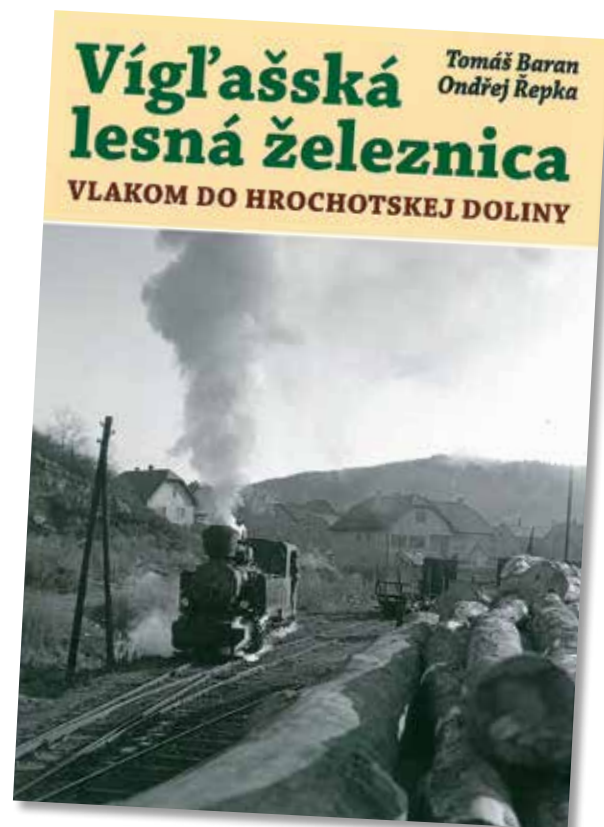
RECENZE

Víglašská lesná železnica



Košické vydavateľstvo Harlequin vydalo ke konci loňského roku pôvabnou „príruční“ publikaci o zaniklé Víglašskej lesnej železnici. Knížička autorů Tomáše Barana a Ondřeje Řepky připomíná bohatou historii této pozapomenuté dráčky na úzkém rozchodu, která byla v roce 1975 zrušena. Řada černobílých i barevných fotografií, ale i map a náčrtů vytištěných na kvalitním křídovém papíře evokuje zaniklou slávu parních lesních železnic na Slovensku. Připomíná, že například každý den o půl šesté ráno vyjížděl z Víglaše nedaleko Zvolena osobní parní vlak, který musel zdolat 23 kilometrů do Hrochotské doliny. Na horské trati mu cesta trvala dnes neuvěřitelných 2,5 hodiny. Vlak nevezl ale jen osobní vozy, ale pochopitelně i oplené nákladní vozy určené pro vytěžené dřevo, které se sváželo i speciálními nákladními „kursy“. Dílko vybavené 36 neotřelými fotografickými záběry lze zakoupit například v Pragomodelu v Klimentské ulici v Praze za 110 Kč.

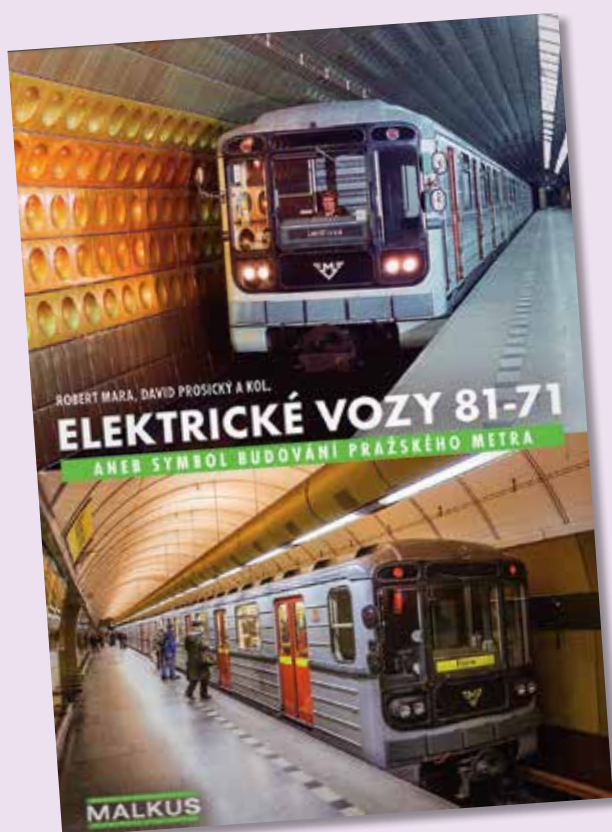
(MH)



Elektrické vozy 81-71 Aneb symbol budování pražského metra

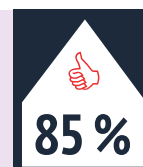
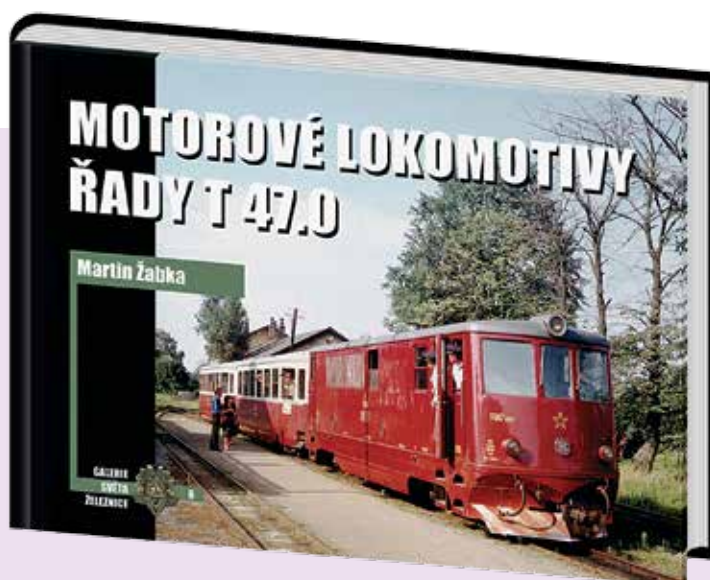
Začátkem dubna přišel na trh další díl z oblíbené edice o vozidlech pražského metra z produkce vydavatelství MALKUS. Třetí díl se věnuje sovětským vlakům typu 81-71 a navazuje tak na první díl o české prototypové jednotce R1 a současně druhé pokračování věnující se sovětským vozům řady Ečs. Nový svazek, který pochází z pera Roberta Mary a Davida Prosíckého, dopodrobna mapuje historii, provoz a techniku těchto vozidel, jež se staly bezkonkurenčně nejpočetnějšími představiteli vozidlového parku pražského metra. Nová řada symbolizuje začátky provozu na lince A, která byla sklonově velmi náročná a nebylo na ní již možné provozovat starší a konstrukčně nevhodné vozy Ečs ze začátku sedmdesátých let. Prototypová souprava 81-71 vznikla v roce 1976 a sériové vozy začaly jezdit na lince A od roku 1978. Celkem bylo do Prahy dodáno 507 vozů (!) řady 81-71, z nichž 93 pětivozových souprav bylo v letech 1994 až 2011 postupně modernizováno a dodnes slouží na linkách A a B. Podrobně napsaná kniha má na 403 stranách na kvalitním křídovém papíře desítky mnohdy dosud nepublikovaných barevných i černobílých fotografií, map a náčrtů, včetně podrobných tabulek. Za cenu 999 Kč lze dílo pořídit například v Informačních centrech Dopravního podniku hlavního města Prahy.

(MH)



Motorové lokomotivy řady T 47.0

V knižní řadě Galerie Světa železnice vydalo v polovině dubna nakladatelství Corona poutavou obrazovou publikaci Motorové lokomotivy řady T 47.0 z pera Martina Žabky. Jednou z prvních řad, které přispěly k zhospodárnění provozu na našich tratích po druhé světové válce, byly i úzkorozchodné lokomotivy řady T 47.0, o nichž pojednává tato kniha. Přestože první návrhy těchto lokomotiv sahají již do čtyřicátých let a objednávka na šestikusovou první sérii pochází z roku 1948, byl první stroj výrobně dokončen teprve v létě 1954. Od roku 1958 tedy bylo na pěti úzkorozchodných tratích ČSD provozováno jednadvaacet lokomotiv řady T 47.0. V současné době existuje celkem třináct strojů, z nichž větší část je provozní. Na 256 stranách knihy podlouhlého formátu, na nichž je 149 barevných a 127 černobílých fotografií si zájemci o železniční techniku přijdou opravdu na své. Knihu lze za 850 Kč zakoupit například ve firmní prodejně nakladatelství Corona v pasáži Hyberské ulici. (MH)



Z Prešova na Sigord



Podtitul Pionierska železnica v knize Slavomíra Kontúra na první pohled vyvolává spíše negativní asociace. Když jsem uvnitř viděl spoustu výkresů a pěkně reprodukovaných fotek, začala moje zvědavost narůstat. Nejenže zobrazuje snímky z krátké doby provozu, ale pánové Igor Hoření v roce 1982 a dokonce vyhlášený saský „párař“ Günter Meyer v roce 1972 zachytili i fázi chátrání. Když jsem se začel do textu, místy neobvykle přerušeno rozhovory s pamětníky, šlo se jen těžko odtrhnout. Na 11,3 km úzkokolejky ze stanice Šváby, respektive Prešov-Pionier do Sigordu vedených ve stopě staré lesní železnice vznikalo podle vzoru jiných pionýrských drah (Košice 1955). Ač roku 1957 dostalo „požehnaní“ KNV, MNV i okresních a krajských výborů komunistické strany, které ji zařadily do stranického plánu, budování se potýkalo s neskutečnými problémy, včetně nedostatku peněz. Stavba za pomoci brigádníků se vlekla od léta 1959 do léta 1965, úseky byly otvírány salámovou metodou. Téhož roku byl zároveň ukončen parní provoz. Jen pět let na to úřady nedoporučily kvůli špatnému technickému stavu sezonu zahájit a od té doby začalo rychlé odumírání. Autor za pomoci četných spolupracovníků dal knize vše. Má 352 stran B5, vydal ji prešovský FORNEX plus a vytiskla tiskárna GRAPHICS STUDIO Košice, cena činí 599 Kč. A do slovenštiny se jistě rychle vpravíte. (MN)



Novojičínsko: navštivte perlu

Novojičínska dosáhla Severní dráha císaře Ferdinanda, lidově zvaná Ferdinandka, 1. května 1847. Právě tehdy byl slavnostně otevřen úsek z Lipníku nad Bečvou do Bohumína. Jednou z nových mezistanic byl i Suchdol nad Odrou, který se stal výchozím bodem pro několik regionálních tratí směřujících do Nového Jičína, Fulneku a Budišova nad Budišovkou. Projedme se dnes společně projet motorovými vlaky po těchto tratích, které skrývají mnohá překvapení.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Putování začínám v Suchdole nad Odrou, kde zastavují například všechny rychlíky spojující po většinu dne v hodinovém intervalu Brno s Ostravou a Bohumínem. Nejprve se vydávám na novojičínské nástupiště, kde čeká žlutozelená Regionova, která mě po necelé čtvrt hodině jízdy vysadila ve stanici Nový Jičín město. Právě tato stanice loni vyhrála soutěž o nejkrásnější nádraží v Česku. Odtud je to již co by kamenem dohadil do centra města.

Město klobouků, generála Laudona a písničkáře Karla Kryla

Po necelých deseti minutách chůze se ocitám na hlavním náměstí obklopeném rozmanitými historickými domy. Turisticky nejzajímavější je ale Laudonův dům, kde sídlí také Informační centrum. V infocentru si lze prohlédnout interaktivní expozice a obdivovat tu lze například výrobu klobouků, které jsou díky továrně Tonak symbolem Nového Jičína. Podívat se můžete i na životopis slavného generála Laudona, jenž ve stejném domě roku 1790 zemřel. A pro fanfy železnice doporučuji procházku na bývalé novojičínské horní nádraží.

Z náměstí procházím uličkou nazvanou 28. října, přecházím hlavní silnici a po několika desítkách metrů dojdu k ulici Karla Kryla. Opravdu Karla Kryla. Slavný bard v Novém Jičíně dlouhá léta žil. Míjím kruhový objezd a kroky mě vedou Máchovou ulicí až na roh Nádražní. Pak vpravo bok a zanedlouho jsem u bývalé stanice Nový Jičín horní nádraží, kterou stále připomíná původní cedule na výpravní budově. Ta dnes ale slouží zcela jiným účelům. A navíc místo pražců a kolejí vede dále k Hodslavicím a Hostašovicím cyklostezka. Každého asi napadne, proč město mělo dvě vzájemně nepropojená nádraží a navíc každé na jiném konci města.



Suchdol nad Odrou

Nový Jičín



Jak to bylo s dvěma nádražími v Novém Jičíně

Roku 1869 vznikl první projekt železničního napojení Nového Jičína na hlavní trať, takzvanou Ferdinandku, ale až o čtyři roky později město podepisuje koncesi na stavbu trati Opava – Nový Jičín – Trenčín, jejíž výstavba začala v roce 1873. Po krachu na vídeňské burze její stavba následující rok skončila. Město Nový Jičín však železnici nutně potřebovalo, první vlaky nicméně dorazily do dnešní stanice Nový Jičín město až v prosinci 1880.

O pět let později začala Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) vyjednávat o stavbě dráhy z Kojetína přes Valašské Meziříčí, Hodslavice (později Hostašovice) a Český Těšín do polského Bialska. Tehdejší novojičínský starosta Fux si díky konexím na nejvyšších místech ve Víd-

ni doslova vydupal ze země koncesi na spojovací dráhu právě z Hodslavic do Nového Jičína. A to přes tvrdý odpor KFNB – odbočku považovala za nerentabilní a hledala způsob, jak výstavbě zabránit. To se nakonec podařilo, neboť šikovní právníci KFNB našli řešení. Příkaz ministerstva zněl k vybudování trati Hodslavice – Nový Jičín, ale nikde nebyla zmínka o tom, že by se dráha měla napojit na stávající trať vedoucí z městského nádraží do Suchdola nad Odrou. A tak KFNB postavila horní nádraží na jižním okraji města, asi kilometr od stávajícího nádraží. Tento stav vydržel až do roku 2009, kdy byla trať poškozena při ničivé povodni a následně definitivně uzavřena. Na jejím tělese vznikla cyklostezka.

severní Moravy



Budišov nad Budišovkou



Do Fulneku za J. A. Komenským

Ale již honem z Nového Jičína na opačnou stranu „Ferdinandky“. Vláček míjí cestou do Suchdola nad Odrou Kunín, kde se nachází jeden z nejceněnějších barokních zámků na Moravě postavený v roce 1734. Dostupný je od železnice pouze ze zastávky Šenov u Nového Jičína. V Suchdole nad Odrou se zastavují na dobrou kávu v místní pekárně, která je přímo ve vestibulu výstavného historického nádraží, a za chvíli usedám do vlaku. Motoráček mě za necelou čtvrt hodinu odveze do historického Fulneku, města vyhlášeného Památkem Jana Amose Komenského, který zde v letech 1618 až 1621 vedl bratrský sbor. K němu i na stejnojmenné náměstí je to od nádraží asi deset minut pěší chůzí Ma-



sarykovou ulicí. Při pohledu z náměstí mě zaujal komplex kostela Nejsvětější trojice, nad nímž se vypíná fulnecký zámek. Kdo by se chtěl zdržet na Fulneku déle, může se vydat za objevování pozůstatků plánované železniční trati Opava – Trenčín, která měla propojit Fulnek s Hradcem na Moravici. Na trase najdeme kamenné propustky, zářezy pro vedení původního drážního tělesa s náznakem stavby tunelu, vyvýšené násypy, ale i mostních pilíře. Nejvíce stavebních artefaktů se nachází mezi Skřípovem, Lukavcem a Fulnekem.

Budišovkou údolím Odry

Motoráčkem řady 810 se vydávám do podhůří Nízkého Jeseníku. Z počátku jedeme souběžně s hlavní koridorovou tratí ve směru na Polom a asi po dvou kilometrech se dráha stáčí směrem na Mankovice. Při výstavbě trati koncem 19. století na tamní zastávce narazili dělníci na bronzový poklad, který byl odevzdán do olo mouckého muzea. V Mankovicích je k vidění i památný strom – lípa srdčitá, jejíž věk se zřejmě shoduje se stářím trati. Za chvíli už mě vítají Odry, první město na horním toku stejnojmenné řeky s výpravní jednopatrovou budovou z let 1890–91.

Vlak pokračuje údolím lesnatých úbočí Oderských vrchů a v několika místech se přimyká k řece Odře. Za Heřmánkami trať opouští řeku Odru, dostává se do údolí říčky Čermné a pokračuje do malebné zastávky Klokočov, postavené mimo veškerou zástavbu. Ta dříve sloužila k dobírání vody pro par-

ní lokomotivy před stoupáním do stanice Vítkov. Dodnes je na nádraží vodní jeřáb, který se používá jen příležitostně.

Horská trať překonává 28 promile

Za Klokočovem začne motoráček zabírat, protože začínáme šplhat do kopců k Vítkovu. Stoupání na sedmi kilometrech trati dosahuje až 28 promile, ostrými oblouky se dotýkáme výběžků Nízkého Jeseníku a vjíždíme do stanice Vítkov v nadmořské výšce 475 metrů. V bývalém hornickém městě se dolovalo v minulosti zlato a stříbro a v blízkosti byly založeny lázně. Nádraží se proto původně jmenovalo Vítkov – Jánské Koupele. Ve Vítkově některé vlakové spoje končí, proto se dá vyjít na krátkou vycházku městem, kde je dominantou monumentální kostel Nanebevzetí Panny Marie z roku 1918 postavený ve tvaru kříže. Ve Vítkově se narodil i Jan Zajíc, který se na protest proti okupaci vojsky Varšavské smlouvy upálil 25. února 1969. Je po něm pojmenováno vítkovské náměstí.

Další spoj za Vítkovem stoupá na náhorní rovinu a přes Čermnou dosahuje Svatoňovic, kde je současně i nejvyšší bod na trati – 539 metrů nad mořem. Ze Svatoňovic se dá zhruba za půl hodinky dojet k přehradě Kružberk, jejíž hráz prochází rekonstrukcí. Kdo nechce vystupovat, může pokračovat vlakem až do koncové stanice v Budišově nad Budišovkou, kde nacházíme původní výpravní budovu z roku 1891. Tady moje putování končí, a tak nezbyvá než se vrátit zpět do Suchdola nad Odrou. V rychlíku domů už jen vzpomínám na neotřelou krajinu Novojičínska. ♦

ŠOTOINFO:

Regionální dráhy na Novojičínsku jsou tvořeny trojlístkem tratí, které vycházejí z jednoho bodu – Suchdolu nad Odrou. První z nich, opatřená číslem 276, směřuje do 39 km vzdáleného Budišova nad Budišovkou, druhá s číslem 277 spojuje deset kilometrů vzdálený Fulnek a nakonec číslo 278 patří osmikilometrové lokálce do Nového Jičína. Na tratích do Fulneku a Budišova se pohybují zpravidla motorové vozy řady 810, do Nového Jičína ale naopak zájždí nízkopodlažní Regionovy.



Vítkov



HISTORIE

Hlavní nádraží v Berlíně slaví první

Zní to neuvěřitelně, ale až do roku 2006 neměl Berlín nikdy v historii hlavní nádraží. Do té doby neexistoval středobod, v němž by se spojovaly všechny železniční tratě vedoucí do německé metropole. Dlouhé desítky let museli cestující překonávat značné vzdálenosti, pokud se potřebovali dostat z jednoho nádraží na druhé kvůli přestupu a další cestě jiným směrem.

DIETER KOSCHMANN | FOTO: MARTIN HARÁK, DREAMSTIME

Fridrich Vilém III., vládce Pruska, byl ve vztahu k železnici skeptikem. Vše nejlépe dokumentuje jeden z jeho výroků. „Němuhu spatřovati žádnou velkou blaženost v tom, že budu v Berlíně nebo v Postupimi o pár hodin dříve.“ To řekl v říjnu 1835. V prosinci vyjel na území Německa první vlak, a to z Norimberka do Fürthu. O tři roky později, 29. října 1838, byl zahájen provoz železnice mezi Berlínem, přičemž první berlínské nádraží leželo

nedaleko dnešního postupimského náměstí. A k tomu jedna dobová zpráva z berlínských novin Vossische Zeitung: „Tohoto dne ve 12 hodin konalo se otevření celé dráhy odsud až do Postupimi tak slavnostním způsobem, jak by si bylo možné jen přát. Přítomní princové královského domu rozhodli se počtiti a přijmouti pozvání Ředitelství dráhy a býti při zahajovací jízdě.“ Prusko se stalo průkopníkem železnic. O pět let později zahájila provoz první pruská dálková trať Berlín – Štětín vedoucí k břehům Baltského moře.

Železniční metropolí se stává Berlín

Po roce 1838 se Berlín postupně stal železniční metropolí, vzniklo sedm architektonicky reprezentativních dálkových nádraží – novostaveb prvních stanic privátních společností. V roce 1838 Potsdamer Bahnhof, o čtyři roky později Frankfurter / Schlesischer Bahnhof, v roce 1846 Hamburger Bahnhof, následovaný roku 1868 Görlitzer Bahnhof, v roce 1871 Leichter Bahnhof, o dalších pět let později Stettiner Bahnhof a nakonec v roce 1880 Anhalter Bahnhof. Pouze dnešní Ostbahnhof – tedy Východní nádraží, dříve nazývané jako Frank-

furter / Schlesischer Bahnhof nebo také méně obvykle Hauptbahnhof, má ještě nostalgické rysy s klasickou ná-

dražní halou. Budovu Hamburger Bahnhof připomíná architektonicky cenná čelní fasáda – dnes je součástí kulturního centra a muzea.

Stavba odpovídá současným trendům

Exteriér dnešního berlínského hlavního nádraží působí funkcionalisticky. Odpovídá moderním trendům. Není každému po chuti, domnuje v něm ale duch doby. Otázka, zda je nádraží krásné, se neklade. Lze na ni odpovědět jen subjektivně: Krása byla vždy čímsi relativním v poměru k něčemu jinému. V Německu ještě naštěstí existují stavebně vydařenější nádražní budovy. Ty jsou právem velebenými a velmi honosnými vstupními branami do daných měst a lze je označit jako katedrály stavebního umu. Příkladem je hlavní nádraží v Hamburku. A tyto honosné stánky jsou i nadále výkonnými dopravními a provozními uzly.





kulatiny



Desetileté jubileum berlínského hlavního nádraží (služební zkratka BHB) stojí za připomenutí. V září 1995 bylo přijato usnesení o plánu ohledně severojižního železničního spojení v Berlíně. Stalo se předzvěstím stavby hlavního nádraží. V roce 2004 byly v podzemní části položeny první koleje a začalo se s montáží 54 eskalátorů. A 26. května 2006 bylo konečně hotovo. Po šestiletém zpoždění uvítalo největší evropské nádraží křižovatkového typu první



čestné hosty. Na slavnostním otevření se objevili například spolková kancléřka Angela Merkelová, úřadující primátor Berlína Klaus Wowereit a tehdejší šéf Deutsche Bahn Mehdorn. Pravidelná železniční doprava sem začala jezdit 28. května 2006.

Z provozního hlediska je berlínské hlavní nádraží gigantem. Ve spodní části najdeme osm kolejí se čtyřmi nástupišti – s čísly 1 až 8 pro dálkovou a regionální dopravu. Naopak v horní je šest kolejí, tři nástupiště – čísla 11 až 14 pro dálkovou a regionální dopravu a také koleje 15 a 16 pro městskou dráhu S-Bahn na spojení východ-západ. V budoucnu bude na BHB končit kromě již existující linky metra U55 také nová linka S21, která povede od severní části okružní trasy S-Bahnu.

Zlepšit bezpečí a servis

Berlínské hlavní nádraží leží v té nejlepší lokalitě – nedaleko Braniborské brány v přímém sousedství a vizuálním kontaktu s proslulou nemocnicí Charité a se spolkovým kancléřstvím. Krátká ulice na nábřeží dostala název Listova. Friedrich List (1789-1846) byl německý národohodopodář, průkopník železnic, politik, diplomat a publicista. Zasloužil by si rozhodně větší poctu.

A má náš „oslavenec“ nějaká přání? Samozřejmě. Hodilo by se více zaměstnanců DB dbajících o servis a bezpečnost, aby se konečně učinila přítrž čmáranicím a znečišťování například na vjezdech do tunelů. Železničář-



ky a železničáři pracující na hlavním nádraží si zaslouží srdečné poděkování za svou nepřetržitou práci.

Šéf a vedoucí nádražního managementu Thomas Hesse si stavbu pochvaluje. „Podařilo se nám vybudovat uprostřed Berlína mistrovské architektonické a stavební dílo. Se svými cca 300 tisíci cestujícími a návštěvníky denně je hlavní nádraží dnes největším křižovatkovým nádražím Evropy. Hlavní nádraží nenabízí pouze moderní infrastrukturu, ale je i mezinárodním vývěsním štítem a jednou z berlínských atrakcí. Neustále se soustřeďujeme na kvalitu, bezpečnost a čistotu. Těmto výzvám čelí naši zaměstnanci každý den s bravurou. Těšíme se i v tomto jubilejním roce na mnoho dalších návštěvníků a cestujících,“ dodal ke kulatému výročí.

Partnerství napříč Evropou

Stanice navázala partnerství s několika evropskými nádražními, v roce 2005 s Paříž – Gare du Nord a Moskva – Bělorusskij vokzal, a v roce 2006 s kodaňským Kopenhavens Honvedbanegard, varšavským hlavním nádražím Warszawa Centralna a římským Roma Termini. V roce 2007 také s hlavním nádražím v Curychu. Deset let neznamená v měřítku historie prakticky nic. Přesto patří berlínskému hlavnímu nádraží naše gratulace a přání všeho nejlepšího v budoucnosti stejně tak jako všem železničkám a železničářům, kteří na této evropské křižovatce pracují. A také ať i v budoucnu můžeme na berlínském hlavním nádraží vidět přijíždějící a odjíždějící vlakové soupravy s logem Českých drah. ◆





Řešení přetížených tratí na Moravu přes Českou Třebovou je nezbytné

V Železničáři č. 6 jste ve vaší pravidelné rubrice „Přečetli jsme za vás“ přinesli zkrácenou verzi článku vydaného 29. února letošního roku deníkem MF Dnes s titulkem „Z Čech na Moravu chybějí koleje“. Text se zabývá velkou vytížeností železničních tratí mezi Prahou a Moravou, konkrétně kolejí vedoucích přes Českou Třebovou. K dané problematice bych měl několik poznámek. Řešení kapacity trati Praha – Česká Třebová je naprosto nezbytné, a to prostřednictvím realizace vysokorychlostní trati Praha – Brno – Ostrava, jak se o tom ostatně uvažovalo již před dvaceti roky a jak to rovněž doporučovala Asociace vysokorychlostní železniční dopravy od svého vzniku v roce 1992. Kdyby se k novostavbě opravdu přistoupilo, mohly by na ni být převedeny mnohé dálkové a expresní vlaky a oprava dnešní trati mohla proběhnout bez obrovských provozních ztrát při menším objemu dopravy a přepravy. Navíc je už nyní zcela zřejmé, že na nyní přetížené trati dojde k postupnému zavádění pomalých jízd, neboť v mnoha úsecích se projevuje povážlivý rozpad geometrické polohy koleje.

ANTONÍN JANOVSKÝ

Vyhledávání přejezdů v mapových podkladech

Už v roce 2009 zavedla SŽDC jednotný systém označování železničních přejezdů (P+číslo). Ve správě SŽDC je přes osm tisíc přejezdů, systém využívají nejen drážní instituce, ale hlavně složky IZS, neboť při oznamování nehody či uváznutí auta na přejezdu budeme operátorem dotázáni právě na číslo přejezdu. Nyní umožnila kartografická redakce portálu mapy.cz vyhledávat tyto přejezdy přímo v mapách. Pokud na stránce zadáte do vyhledávání označení přejezdu například P4892 – zobrazí se v mapách s další nabídkou zobrazení, která je u daného přejezdu k dispozici – panorama, 3D, fotky či ptačí pohled. Lze zvolit i leteckou mapu. Druhou možností je do vyhledávání zadat „železniční přejezd“. Ve zvoleném výseku mapy se zobrazí všechny přejezdy včetně jejich seznamu vpravo. Při vyhledávání více přejezdů v mapách jsou přejezdy zobrazovány většinou šedým kolečkem. To je proto, že přejezd dosud nikdo nevyfotil. Po nahrání fotografie budou místo šedých koleček zobrazovány přímo náhledy přejezdů. Přidat fotografii může každý ze čtenářů Železničáře, návod se zobrazuje u každého vyhledaného přejezdu.

PAVEL ŠMERÁK

Poděkování za záchranu zapomenutých platebních karet

Ve čtvrtek 10. března jsem cestovala vlakem z Pardubic do Prahy. Při nákupu jízdenky ve stanici Pardubice jsem u pokladny zapoměla pouzdro se třemi platebními kartami. Na ztrátu jsem přišla až za několik hodin. K mému velkému překvapení mi odpoledne telefonovala dozorčí stanice Pardubice s tím, že mé ztracené platební karty má u sebe. Musela mě vypátrat jen podle jména a příjmení uvedeného na platební kartě, což vůbec nebylo její povinností. Chtěla bych vyjádřit velké poděkování pokladním i dozorčí stanice v Pardubicích, kteří karty uschovali a vrátili mi je. Považuji to za výjimečné a obdivuhodné. Vděk chci vyjádřit tímto poděkováním, přála bych si ale, aby se o něm dozvěděli i nadřízení.

JANA STAŇKOVÁ

Odpověď redakce: Zapomenutého pouzdra s platebními kartami na pokladně si všimla osobní pokladní ŽST Pardubice hl. n. paní Eva Šimonová, která jej předala dozorčí osobní přepravě ve směně paní Daniele Ilkové. Ta zjistila majitelku a kontaktovala ji. Zaměstnankyním za vzornou reprezentaci naší společnosti kromě poděkování budou uděleny i finanční odměny.

EVA MEDUNOVÁ, MANAŽERKA RP ZAP PARDUBICE

Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: zeleznicar@cd.cz

České dráhy si pronajmou lokomotivy pro Německo

Vedení Českých drah dostalo volnou ruku k doplnění lokomotivní flotily. Stane se tak formou pronájmu. Řídicí výbor jako nejvyšší orgán společnosti schválil vypsání soutěže na desetiletý pronájem deseti strojů, předpokládaná hodnota přesahuje miliardu korun. Lokomotivy mají v první řadě tahat expresy mezi Prahou a Hamburkem, kde drahám selhal plán s nasazením nových škodovek. Dráhy nyní urgentně potřebují třísystemové stroje pro rychlost až 200 kilometrů v hodině, aby mohly plnit smlouvu s Deutsche Bahn. Německý dopravce zaštitěný sankční hrozbou tlačí na to, aby hamburské expresy jezdily už od prosince bez přepřahání. V úvahu tak připadá především pronájem strojů Siemens Vectron, které mohou jezdit v Evropě bez omezení. Požadavky by zřejmě splnily i starší Taurusy, taktéž od Siemensu. V soutěži tak půjde především o klání leasingových společností a jejich volných kapacit. Například server iDnes.cz před nedávnem psal o jednání zástupců drah s rakouskou European Locomotive Leasing, která půjčuje Vectrony i českému RegioJetu.

E15 31. 3. 2016

Železniční nákladní dopravci založí sdružení podobné Česmadu

Železniční nákladní dopravci se cítí diskriminováni, a to jak vůči silniční dopravě, tak i v porovnání s osobní železniční dopravou. Chtějí proto založit Železniční sdružení nákladních dopravců (ŽESNAD), které by se mělo stát partnerem státním orgánům v oblasti nákladní železniční dopravy. „Diskriminováni se budoucí členové cítí například ve zpoplatnění železniční nákladní dopravy, rozdílnými cenami za odběr elektrického proudu a v neposlední řadě v přístupu na železniční síť v případě omezené kapacity,“ uvedli dopravci. Asociace podle nich bude rovněž intenzivně podporovat snahu o zrovnoprávnění podmínek provozování všech dopravních cest. Zakládajícími členy jsou například ČD Cargo, Metrans Rail, AWT, LTE, RM-Lines, IDS Cargo nebo UNIPETROL Doprava. Zájem o spolupráci se sdružením projevuje prý i řada dalších dopravců, založení sdružení se předpokládá během dvou měsíců. Sdružení by mělo být partnerem vlády, parlamentu a ministerstva dopravy při prosazování ekologického převedení nákladní dopravy ze silnic na železnici. Mělo by být protiváhou Sdružení automobilové dopravy (ČESMAD). ČTK 31. 3. 2016

Oprava Pendolina ze Studénky vyjde na 211 milionů korun

Rychlovlak Pendolino poškozený při železničním neštěstí ve Studénce na Novojičínsku se na koleje vrátí do dvou let. Oprava vozidla vyjde na 7,72 milionu eur (téměř 211 milionů korun). Smlouvu na opravu řídicího vozu soupravy a jednoho vozu koncem března podepsaly České dráhy s italským výrobcem vozidla, společností Alstom. Řekl to mluvčí Českých drah Radek Joklík. Jednotka by měla být opravená do 23 měsíců od podpisu smlouvy. Oprava je časově náročná zejména proto, že česká Pendolina patří k předchozí generaci strojů, které italská strojírna už řadu let nevyrábí. Budou se tak muset znovu vyrobit některé náhradní díly, které se již v Pendolinech třetí generace nevyužívají. Při loňském červencovém střetu Pendolina s kamionem na přejezdu ve Studénce zahynuli tři cestující. Další dvacet lidí včetně strojvedoucího se vážně zranilo. Původní odhad škody na rychlovlaku činil 150 milionů korun. Polský řidič kamionu Slawomir Wojciech Sondaj, který srážku na přejezdu zavinil, byl už za obecné ohrožení odsouzen k 8,5 roku vězení.

ČTK 30. 3. 2016

Dozorčí rada Českých drah schválila převod nádraží

Dozorčí rada Českých drah schválila prodej nádraží Správě železniční dopravní cesty. Nádražní budovy a zaměstnance, kteří se o ně starají, jí dráhy mají převést za 3,31 miliardy korun. Cena vyplývá z nejnovějšího znaleckého posudku. Datum plánovaného převodu zhruba 1 500 budov zatím dopravce nevěděl, převod musí ještě posvětit řídicí výbor ČD. Státní správě železnic dal kontrolní orgán drah přednost před nabídkou realitní skupiny CPI Property Group podnikatele Radovana Vítka, která za nádraží nabízela čtyři miliardy korun. Podle MF Dnes dojde k převodu nejdříve v červnu, přesný termín a detaily oznámí České dráhy až po schválení řídicím výborem. Ministerstvo dopravy krok považuje za završení transformace české železnice s tím, že České dráhy se budou moci naplno věnovat svému hlavnímu poslání, tedy provozování vlaků. SŽDC se zase bude moci naplno vrhnout na rekonstrukci často zdevastovaných nádraží, počítá přitom s pomocí evropských fondů. Součástí převodu budov má být i pražské hlavní nádraží, naopak se netýká pražského Masarykova nádraží nebo hlavního nádraží v Brně.

ČTK 7. 4. 2016



Česká republika Železná Ruda – Hotel Ostrý

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



Česká republika – Liberec WELLNESS HOTEL BABYLON****

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

NABÍDKA ČD TRAVEL

Česká republika Lipenská přehrada – Hotel Aktiv a Hotel Jestřábí

Poslední volná místa v hotelu Aktiv v termínu 28. 5.-4. 6. a v termínu 25. 6.-2. 7. V Hotelu Jestřábí je volno od 4.-11. 6., 11. 6.-18. 6. a poté termíny 2. 7.-9. 7., 20. 8.-27. 8. a také 3. 9.-10. 9. a 10. 9.-17. 9. **Prodej bude v dubnu po vyčerpání kapacit pro tento rok uzavřen. V případě zájmu volejte na tel.: 972 243 054.**



Slovensko – Bešeňová

Kombinovaný pobyt na 3 noci v hotelu Bešeňová*** v Bešeňové a 3 noci ve Vysokých Tatrách v hotelu FIS*** zahrnuje ubytování s polopenzí, 2 celodenní vstupy do termálního parku Gino Paradise Bešeňová, vstupy do wellness centra v hotelu FIS, komplexní cestovní pojištění. Doprava je vlastní. **Cena v letních termínech 6 650 Kč po dotaci/dospělá osoba a pobyt, slevy pro děti. Více na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 055.**



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



ČD Cargo a.s.,
Provozní jednotka Praha
hledá vhodné uchazeče
na pozici

STROJVEDOUČÍ

Požadavky:

- vzdělání střední odborné ukončené maturitou (nebo výučním listem v oborech strojní, elektro, dopravní, stavební)
- trestní bezúhonnost

Nabízíme:

- stabilní zaměstnání s dlouhodobou perspektivou
- místo výkonu práce na pracovištích Praha Libeň a Nymburk
- týden dovolené navíc
- příspěvek na životní pojištění a penzijní připojištění

V případě zájmu o pozici nám zašlete váš profesní životopis na adresu:

bohuslav.dedecek@cdcargo.cz.

Příběh Pražského jara: 1946 – 2016

Letošní ročník hudebního festivalu Pražské Jaro nabízí skvělý mix tradice a experimentu. 98 orchestrů, komorních ansámbľů a sólistů z 23 zemí světa vystoupí od 12. května do 4. června v 17 koncertních sálech Prahy. Specialitou je akcent na hudbu pobaltských národů a Španělska.

Se vstupenkou Pražského jara do galerie

Se vstupenkou na Pražské jaro 2016 získáváte slevu 20% do všech expozic Národní galerie v Praze a do Centra současného umění DOX.

Tři z vás mohou vyhrát po dvou vstupenkách na koncert Guarneri Trio Prague, jenž se uskuteční v sobotu 21. 5. ve Dvořákově síni Rudolfiny. Na Pražském jaru oslaví trio 30 let existence ve stejném hráčském složení.



Podle čeho si soubor zvolil jméno?

- podle stejnojmenné řeky v Itálii
- podle hory v Dolomitech
- podle stavitele smyčcových nástrojů Giuseppa Guarneri del Gesù

Odpovědi pošlete do pátku 6. května na e-mail zeleznicar@cd.cz, do předmětu pište heslo soutěž – Pražské jaro a nezapomeňte uvést svou adresu.

Vlak+ PRAŽSKÉ JARO

Cestujte na Pražské jaro vlakem Českých drah a získejte 50% slevu na jízdném!

- Jízdenku Vlak+ Pražské jaro získáte na požádání v kterékoliv pokladně Českých drah nebo u průvodčího ve vlaku.
- Sleva se vztahuje na zpáteční jízdenku z kterékoliv stanice v České republice do Prahy s datem nástupu jízdy od 8. 5. do 6. 6. 2016. Jízdenku lze zakoupit od 14. 3.
- Sleva Vlak+ Pražské jaro činí 50% z obvyklého jízdného (u dětí do 15 let z poloviny obvyklého jízdného) a nelze ji slučovat s jinými slevami.
- Platnost jízdenky je 7 dnů. Jízdu ve směru tam je nutno nastoupit v první den platnosti.
- **Při cestě zpět je nutné prokázat se průvodčímu vstupenkou na Pražské jaro 2016.** V opačném případě je cestující povinen doplatit cenu jízdného do výše, na niž prokáže nárok. Datum konání koncertu musí být v intervalu mezi prvním a posledním dnem platnosti jízdenky.
- Slevu nelze uplatnit on-line.
- Slevu Vlak+ Pražské jaro lze uplatnit na všechny spoje Českých drah (u povinně místenkových vlaků/vozů je nutné zakoupit místenku).

soutěž

f

Jedeme
vlakem!



OD 23. DUBNA DO 30. ŘÍJNA 2016

Za železničními klenoty do Lužné u Rakovníka

Návštěva ČD Muzea v Lužné u Rakovníka patří ke každoročním tradicím snad všech příznivců železniční nostalgie. Letos zde zahajují návštěvnickou sezonu dráhy jsou přístupné o víkendech a svátcích, během letních měsíců dokonce každý den kromě pondělí. V muzeu mohou zájemci absolvovat prohlídku s průvodcem, který poskytne nejen poutavý, ale hlavně fundovaný výklad o železnici a její historii. I v tomto roce pořádají v ČD muzeu zajímavé tematické akce a oblíbené nostalgické jízdy. V polovině května se uskuteční První parní víkend, kdy pojedou z pražského Masarykova nádraží do Lužné u Rakovníka a zpět parní vlaky. Kalendář akcí, ceník vstupného a další informace najdete na www.cdmuzeum.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Lužná u Rakovníka



OD DUBNA DO ČERVENCE 2016

Výstava, která zpříjemní čekání na vlak

Po vybraných nádražích v Moravskoslezském kraji putuje výstava o záchranných projektech, na nichž se podílí ostravská zoologická zahrada. Zoo Ostrava se věnuje nejen chovu ohrožených druhů, ale vydatně přispívá také k ochraně přírody a to i v místech tisíce mil daleko. Je zapojena do 14 projektů realizovaných v Evropě, v Asii a Africe. Podporuje boj proti nelegálnímu obchodu se zvířaty na Sumatře nebo záchranu největší antilopy světa v Senegal. Spolupracuje rovněž na několika repatričních projektech, jejichž cílem je posílit divoké populace ohrožených evropských druhů vypouštěním jedinců odchovaných v lidské péči do přírody. Do konce dubna si můžete výstavu prohlédnout na ostravském hlavním nádraží, v květnu bude k vidění na nádraží Ostrava-Svinov, v červnu si její prohlídkou můžete zkrátit čas při čekání na vlak na nádraží v Bohumině a v červenci na nádraží Opava východ.

Nejblíže železniční stanice:
Ostrava hl. n./Ostrava-Svinov/Bohumín/Opava východ



23. DUBNA 2016

Expresem Svatý Jiří nejen na Řípskou pouť

V sobotu 23. dubna pojedou zvláštní parní vlak Svatý Jiří tažený lokomotivou Bulík (464.008) z roku 1935. Vlak sestavený z historických osobních vozů ze 40. let minulého století odjíždí z nádraží Praha-Braník v 9 hodin. Na trase vlaku si můžete vybrat z bohatého kulturního programu. Pro rodiny s dětmi bude parní vlak především atraktivním způsobem dopravy na tradiční Řípskou pouť pořádanou obcí Krabčice, která se koná nedaleko od zastávky Ctiněves. A pokud patříte mezi vyznavače zlatavého moku, jen pár set metrů od zastávky najdete také Podřipský rodinný minipivovar. Od cílové stanice parního vlaku ve Zlonicích bude zajištěna kyvadlová autobusová doprava k železničnímu muzeu v Lisovicích, kde lze absolvovat poutavou prohlídku spojenou s jízdami historickou malodráhou. Více informací včetně jízdního řádu naleznete na internetových stránkách www.cd.cz/zazitky.

Nejblíže železniční stanice/zastávka:
Praha-Braník/Ctiněves/Zlonice



23. A 24. DUBNA 2016

Na Festival otevřených sklepů se slevou

Letos se koná už 8. ročník Festivalu otevřených sklepů, který zahájí 23. a 24. dubna akce Jaro na Strážnicku. V Petrově, Kozojídkách, Strážnici a Blatnici pod Svatým Antonínkem otevře své sklepy třicátka vinařů a těšit se můžete nejen na degustaci vín a osobní setkání s vinaři, ale také na bohatý doprovodný program včetně koncertů cimbálek a dalších kapel. Registrační místo festivalu je v Domě kultury Strážničan ve Strážnici (Veselská 41), kde se budou vydávat startovací festivalové tašky s průvodcem a degustační skleničkou. Mezi obcemi vás zdarma přepraví festivalová autobusová doprava. Pokud do Strážnice přijedete vlakem, můžete získat po předložení jízdenky ČD slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě (jízdenka musí mít cílovou stanicí Strážnice a platnost 22., 23. nebo 24. 4. 2016). Vstupenky, na něž budete uplatňovat slevu, je nutné rezervovat na hana.alexova@nap.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Strážnice