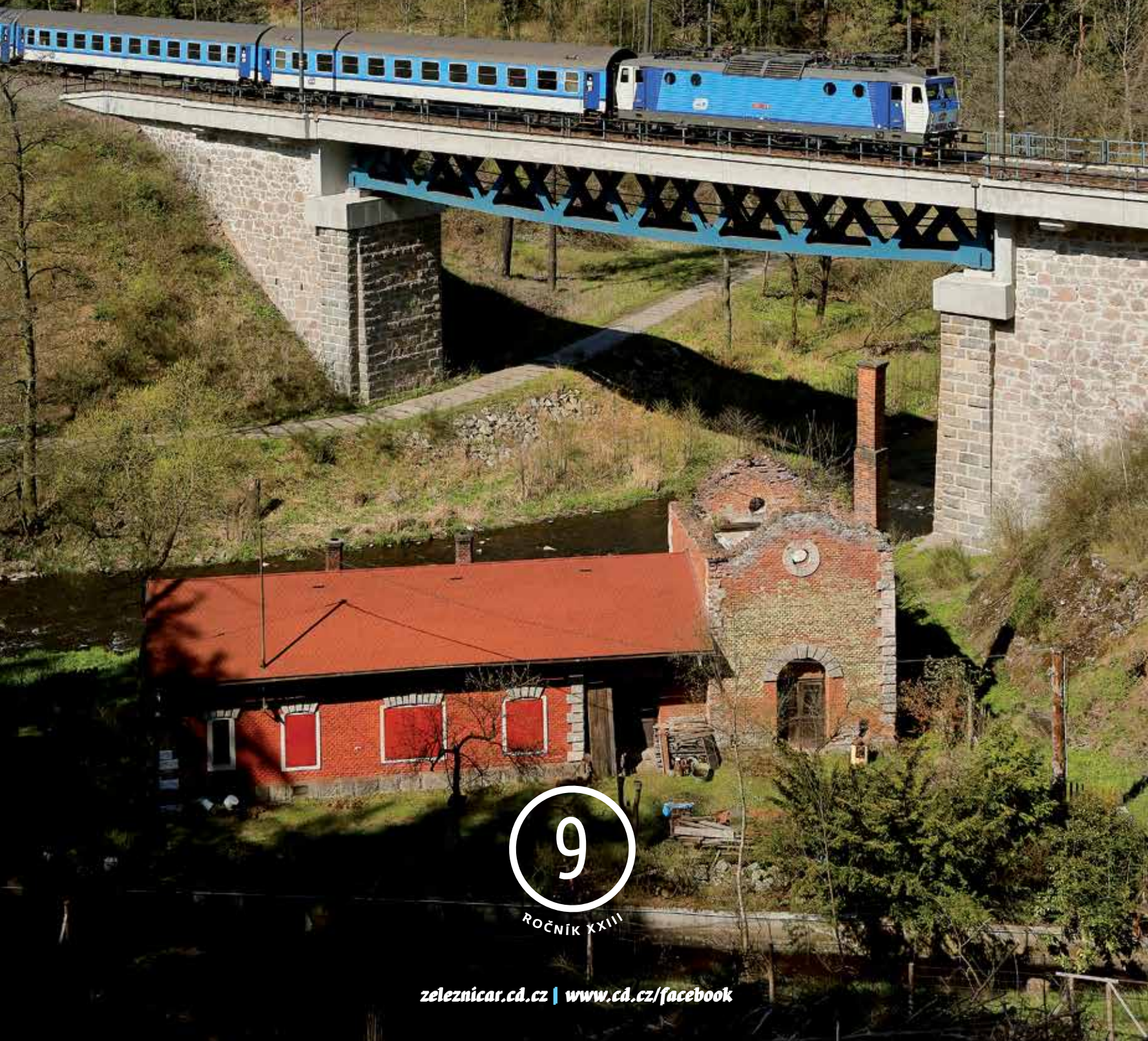


Železničář

3. KVĚTNA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



9

ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Hana Dluhošová,
ředitelka odboru investic,
hovoří o investičních
záměrech Českých drah.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Hospodaření **Skupiny České dráhy** loni ovlivnily dva zásadní faktory. Jedním byly rozsáhlé výluky a druhým výsledek arbitráže se Škodou Transportation.

11-13 TÉMA

Jaká je **spokojenost se službami** národního dopravce? Odpověď nejen na tuto otázku přinesl pravidelný průzkum.

14 AKTUÁLNĚ

Dceřiná firma ČD Cargo si vylepší vozidlový park pěti lokomotivami řady **Vectron** od společnosti Siemens.

16-17 RECENZE

V další recenzi železničních modelů jsme se zaměřili na čerstvou novinku firmy PIKO, **lokomotivu BR 132** ve velikosti G.



18-19 CESTOPIS

Není nejdelší ani nejstrmější. Přesto vás **lesní úzkokolejka** vedoucí ze Szilvásváradu k Závojevému vodopádu nadchne.

20-21 HISTORIE

O drahé kovy byla za 2. světové války nouze. Němci tolerovali použití měděných drátů pro stavby, které považovali za důležité. A těmi byly i **trolejové sítě**.



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: Petr Slonek | **VEDOUČÍ 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 PŘEDPLATNĚ:** 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 *Romantický kaňon řeky Mže před stanicí Pavlovice*



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Za úlovkem lokomotivy řady 140 musel její autor **Jan Křevký** ujet 360 km tam i a zpět. Taková je vzdálenost z Ostravy-Orlové do Milovic, kde se legendární Bobina objevila v rámci akce PID Milovice 2016. Ze stejných míst pochází i snímek **Miloslava Běhounka**. Stroj řady 140 byl nasazen na pravidelné spoje rovněž během dne PID.



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

rok 2015 byl velmi náročný a vykázaná účetní ztráta není nic, s čím bych mohl být jako generální ředitel spokojený. Když bych však hlavní příčiny, což jsou vícenáklady spojené s výlukami, prohraná arbitráž kvůli lokomotivám řady 380 a vysoké úrokové náklady, eliminoval, byl by výsledek našeho celoročního snažení dokonce lepší, než jsme předpokládali v našem podnikatelském plánu. To svědčí o tom, že dokážeme obstát v ostré konkurenci, navzdory enormní výlukové činnosti udržet své zákazníky a jako firma fungovat efektivněji. Finančně bychom vykryli i nepředvídané události, jako byla tragická nehoda Pendolina ve Studénce. Nyní již víme, že oprava poškozené soupravy bude národního dopravce stát více než 200 milionů korun.

V průběhu loňského roku jsme dokázali vyřešit některé problematické případy z minulosti. Především mám na mysli odblokování patové situace na pražském Masarykově nádraží. Prodejem části nepotřebných pozemků jsme otevřeli cestu k revitalizaci celé lokality i historické budovy nádraží.

Ještě ve větší míře než doposud jsme se díky meziročně vyšším příjmům mohli věnovat údržbě vozidlového parku a samozřejmě jsme pokračovali v nákupu nových vlaků. Celá Skupina České dráhy, tedy včetně společnosti ČD Cargo, investovala 6,5 miliardy korun, což je zhruba výše ročních odpisů. Hodně jsme ale udělali i ve vztahu k handicapovaným, kterých s námi loni cestovalo přes pět tisíc.

Provoz railjetů mezi Prahou, Brnem a Grazem přinesl zvýšení počtu cestujících v mezinárodní i vnitrostátní přepravě a výměnu desítek starých vozů na mnoha rychlících lidé také vnímají jako velkou změnu k lepšímu. Nezapomněli jsme ani na regionální dopravu. V té jsme například nasadili dva nové RegioPantery pro přepravu cestujících na mošnovské letiště a do tamní průmyslové zóny.

V letošním roce na tento trend navazujeme. Kompletně nahrazujeme staré rychlíkové soupravy na lince Praha – Česká Třebová – Brno novými InterPantery a pokračují rekonstrukce vozů na linku Praha – Berlín – Hamburk. Jako přípravu na chystané tendry Ministerstva dopravy ČR jsme vypsalí výběrová řízení na vozidla pro dálkovou dopravu. Aktivně řešíme model financování společnosti po skončení smluv s objednateli v roce 2019 a držíme na uzdě zadlužení, které by se mělo příští rok začít snižovat.

Postupnými kroky tak pokračujeme v naplňování naší strategie být síťovým dopravcem první volby, společností řízenou podle mezinárodních principů corporate governance, která dlouhodobě obstojí oproti konkurenci, a firmou respektující princip udržitelnosti v oblasti životního prostředí.



Pavel Krtek

předseda představenstva ČD



Multimediální Protidrogový vlak projede celou republiku

Na vůbec první cestu po Čechách se koncem dubna vydal preventivní Protidrogový vlak. V něm je zařazena šestice stříbrných vozů, z nichž čtyři nabízejí program zaměřený na rozšíření dosavadních přístupů a metod primární protidrogové prevence. Hlavní devizou je 5D metoda, možnost vstřebávat potřebné informace všemi smysly. Na železnici není vlak úplně neznámý. Už minulý rok přivítal tisíce návštěvníků na nádraží v pražských Dejvicích. Za nápadem stojí vizionář Pavel Tuma a jeho projekt Revolution Train. České dráhy jsou dopravcem a zároveň hlavním partnerem. Termíny a zastávky najdete na www.revolutiontrain.cz. (HOL)

Na třinecké nádraží opět mohou cestující

Drážní úřad 20. dubna po kontrolní prohlídce rekonstruovaných prostor výpravní budovy a po důkladné kontrole všech potřebných dokladů povolil zkušební provoz na třineckém nádraží. Od předminulého týdne tak cestující mohou využívat nově zrekonstruované prostory nádraží v Třinci. Oficiální slavnostní otevření nádraží se plánuje na konec května. Nádraží se opravovalo od konce roku 2014 a rekonstrukce měla skončit loni v prosinci. Stála 50 milionů korun. (RED)



V Cyklohračku přiby

Rodinný vlak Cyklohraček se se začátkem letošní cyklistické sezony pořádně rozrostl. Rozšířil se o nový vůz přestavěný na velkou pojízdnou hernu s balónkovitým, stavebnicemi a skluzavkou. Ta rozšířila stávající dětský koutek. Na trasu z Prahy přes Okoř do Slaného a dále do železničního muzea ve Zlonicích se zážitkový

Rychlíky z Prahy do Brna ovládly šelmy

Výhradně nové elektrické jednotky InterPanter obsluhují rychlíkovou linku R 19 z Brna do Prahy. Nahrazování starých souprav novými vlaky začalo počátkem letošního roku. Od konce ledna začala linku obsluhovat první jednotka a v následujících týdnech přicházely od výrobce další. Od prvního květnového dne jsou všechny rychlíkové spoje z Prahy do Brna a zpět přes Českou Třebovou již jen v režii nových šelem. Linku obsluhuje osm nových vlaků, z nichž je šest pětivozových a dva třívozové. (RED)





la herna s balonky

vlak poprvé vypravil v sobotu 23. dubna. O jízdy je u veřejnosti velký zájem, jen za poslední dvě sezony v něm České dráhy převezly více než pětadvacet tisíc cestujících a jejich kol. V Cyklohráčku se neplatí žádné speciální jízdné, stačí pouze běžné jízdenky ČD nebo doklady PID. (HOL)



Kontaktní centrum zamířilo do nového

Do zrekonstruovaných a větších prostor se na pražském Masarykově nádraží přestěhovalo Kontaktní centrum ČD. Původní prostory a technologie byly již nevyhovující. Novinkami jsou například oddělené toalety nebo odpočinková místnost. Zaměstnanci jsou nyní připraveni odbavovat až milion telefonátů ročně včetně SMS a e-mailů. Dříve jich dokázali vyřídit okolo osmi set tisíc. S rekonstrukcí dělání začali v roce 2014, kompletně hotovi byli v polovině letošního dubna. Podle vedoucího centra Petra Gregora jeho lidé celý provoz ještě testují, nicméně garantují, že zákazník není o nic ochuzen. Naplno se centrum rozjede 15. května. (HOL)



Zástupci ČD jednali v Berlíně o spojení z Prahy do Mnichova

Už počtvrté jednali v půlce dubna zástupci Českých drah a SŽDC v Berlíně o podpoře železničního spojení Praha – Mnichov. Pro větší konkurenceschopnost železnice je podle předsedy představenstva ČD Pavla Krtka nutné, aby se cesta z Prahy do Mnichova zkrátila ze současných šesti na 4,5 hodiny. Pak by zde mohlo jezdit až sedm párů vlaků denně místo nynějších čtyř. Pro českou stranu bylo klíčové vystoupení poslance spolkového Bundestagu Karla Holmeiera. Jako zástupce Bavorska zdůraznil, že se hraje o co nejrychlejší dosažení požadovaného stavu spojení. Zkrácení jízdní doby bude ale vyžadovat rekonstrukci trati, která je z velké části jednokolejná a mnoho úseků není elektrifikovaných. (RED)



Cestující na Chebsku se v dubnu projevili novou motorovou jednotku Coradia Lint od výrobce Alstom. Motorák začal zajíždět z Německa do Čech, přičemž na české straně hranice obsluhuje tři zastávky na nové přeshraniční trase Marktredwitz – Cheb. Původně měly na trati z Aše do bavorského Hofu, otevřené loni v prosinci, jezdit soupravy výrobce Pesa Link. Německý provozovatel ale nakonec upřednostnil jednotky Coradia Lint41. Celkem jde o 12 vlaků. (RI)

V Česku se objevila jednotka Coradia Lint

FOTO: ČD, RICHARD JAKL

Investujeme do nových vozů, i do jejich bezpečnosti

České dráhy se chystají v dalších letech investovat několik miliard korun. Chtějí hlavně reagovat na potřeby trhu a nalákat další cestující. Nemalé finanční částky by tedy měly jít na obnovu parku kolejových vozidel, ale i na jejich bezpečnost a rozvoj služeb. Pomoci by měly také dotace z Bruselu. O plánech hovořila ředitelka odboru investic národního dopravce Hana Dluhošová.

JOSEF HOLEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

S podporou evropských dotací České dráhy nakupují řadu let. Kolik vozidel a v jaké hodnotě bylo již pořízeno s pomocí Regionálního operačního programu (ROP) a Operačního programu Doprava (OPD)?

S dotační podporou ROP jsme nakupovali výhradně železniční kolejová vozidla pro regionální dopravu. Bylo jich celkem devadesát, přičemž devětasedmdesát z nich bylo nových a jedenáct zmodernizovaných. Tím mám na mysli jednotky rodiny Regio, tedy Panter, Shark, Spider a Regionova. Celkově se jednalo o investice v hodnotě 7,5 miliardy korun, z toho na dotacích jsme získali skoro 3 miliardy korun. Pro dálkovou dopravu jsme využili možnosti OPD a nakoupili šest nových elektrických jednotek InterPanter. Za ně jsme dali 1,1 miliardy korun s tím, že částka bude kompletně pokryta z dotací. InterPantery jsou nasazeny na linku R13 spojující Brno s Břeclaví a Olomoucí. Ráda bych ale zmínila, že za posledních 8 let ČD investovaly do obnovy kolejových vozidel nejen s podporou dotačních programů, ale i bez ní, tedy z vlastních zdrojů. Hodnota takto nakoupených či modernizovaných kolejových vozidel činila dalších více než 30 miliard korun. Tím byl skokově omlazen vozový park.

Jaký objem peněz chtějí v následujících letech České dráhy utratit a jaké zdroje využít?

Na každý rok máme v oblasti investic naplánovaný určitý objem finančních prostředků. Hlavním cílem Českých drah je investovat do nových železničních kolejových vozidel tak, abychom uspěli v nabídkových řízeních na zajištění dopravní obslužnosti na vybraných linkách vyhlašovaných objednateli tedy, ministerstvem dopravy nebo kraji, a tím mohli získat dotační podporu z OPD 2. Půjde tedy opět o Operační program Doprava ale pro druhé programové období. Jsou ale i jiné možnosti spolufinancování.

Až skončí možnost čerpání prostředků z OPD 2, jak bude řešen nákup dalších vozidel?

Program OPD 2 skončí v roce 2023. Po tomto období jsme připraveni nakupovat vozidla z vlastních zdrojů, pokud nebudou v tu dobu jiné možnosti. Respektive průběžně nakupujeme z vlastních zdrojů, nicméně pokud je možnost, samozřejmě využijeme dotačních titulů. Máme schválenou takzvanou Střednědobou strategii obnovy železničních kolejových vozidel a podle ní připravujeme investiční kroky až na 10 let dopředu. Máme tedy rozplánováno, jaká vozidla budeme nakupovat a za jaké finanční prostředky. V zásadě jednou ročně tuto strategii aktualizujeme

ve vazbě na dění na přepravním trhu, legislativní změny nebo průběh jednotlivých zakázek.

Můžete prozradit, o která vozidla půjde?

Máme v plánu pořídit nové elektrické a motorové jednotky pro dálkovou i regionální dopravu a osobní vozy 1. a 2. třídy pro dálkovou mezinárodní dopravu. Shromažďujeme podklady pro možný nákup lokomotiv pro dálkovou dopravu. Materiál bude předložen orgánům společnosti ještě do konce tohoto roku. Vícesystémové rychlé lokomotivy aktuálně potřebujeme, přechodný nedostatek budou ČD řešit pronájmem 10 lokomotiv, které by měly jezdit do Německa a Rakouska. Zakázku vypisujeme v těchto dnech.

ČD vypsalý veřejnou zakázku na dodávky systému ETCS, respektive její mobilní části. I na tento projekt lze čerpat nějaké dotace?

Touto mobilní částí zabezpečovacího systému ETCS budou vybavena vozidla Českých drah určená pro jízdu po koridorech. Předpokládáme, že tímto zařízením vybavíme více než šest set kusů vozidel. Zakázku jsme vypsalí na základě unijního požadavku na zabezpečení všech hlavních evropských železničních tahů společným systémem. Cílem je zvýšení bezpečnosti provozu na českých tratích a sjednocení systému s Evropou. Výstavba pozemní části technologií ze strany Správy železniční dopravní cesty již probíhá. Co se týče dotací, využít je můžeme a České dráhy již podaly dotační žádost s možností čerpání dotačních prostředků v rámci programu CEF (Connecting Europe Facility - Nástroj pro propojení Evropy - pozn. red.) s možností získání dotace až do výše 85 procent. Doufám, že jsou naše šance vysoké. Výsledky by měly být známy na konci tohoto roku. Z toho vyplývá, že České dráhy směřují své investice nejen do nákupu či modernizace vozidel, ale i za účelem zvýšení bezpečnosti jejich provozu.

”
Máme v plánu pořídit nové elektrické a motorové jednotky pro dálkovou i regionální dopravu, osobní vozy 1. a 2. třídy pro dálkovou mezinárodní dopravu a rovněž shromažďujeme podklady pro možný nákup lokomotiv pro dálkovou dopravu.



HANA DLUHOŠOVÁ

Studovala na gymnáziu v Bohumíně a poté získala inženýrský diplom na Fakultě stavební ČVUT Praha. U Českých drah začala pracovat po promoci v roce 1994. V rámci společnosti České dráhy působila nejprve na Technické ústředně dopravní cesty, rok byla tiskovou mluvčí a poté pracovala na vedoucích pozicích odborů, nejprve majetkového podnikání, poté správního. V roce 2005 se stala ředitelkou Správy rekreačního a domovního majetku Praha. Šéfkou Odboru investic ČD je od roku 2006. Jejími koníčky jsou cestování, golf a lyžování.


ČD vyhlásily veřejné zakázky na dodávky vozidel formou rámcových smluv. Kdy budou tato vozidla tedy dodána?

V případě vyhlášených veřejných zakázek na dodávky nových elektrických a motorových jednotek pro dálkovou dopravu bude záležet na časovém harmonogramu vyhlášení nabídkových řízení ze strany objednatele, tedy ministerstva dopravy. Chceme být časově připraveni na avizovaná nabídková řízení, proto volíme cestu uzavírání rámcových smluv. Obecně nám nákup nových vozidel formou rámcových smluv umožňuje být nejen flexibilní v čase, ale objednávat vozidla až podle skutečných potřeb, uzavřených smluv na zajištění dopravní obslužnosti a dostupnosti finančních prostředků. Předpokládáme, že tyto jednotky by mohly být nasazovány postupně od roku 2018. Co se týká vyhlášené veřejné zakázky na dodávky osobních železničních vozů pro dálkovou mezinárodní dopravu, zde očekáváme dodávky v roce 2019. Vše ale závisí i na délce trvání procesu veřejné zakázky, tedy na době od jejího vyhlášení až k datu podpisu smlouvy s vítězem. V průměru se tato doba pohybuje v rozmezí od 6 do 12 měsíců. Určitě se jedná o zajímavé zakázky pro hodně uchazečů. Proto lze očekávat velký soubor a ČD by mohl přinést výhodné cenové a obchodní podmínky.

Do čeho je nutno investovat, aby ČD byly plně konkurenceschopné?

Není to jen o investicích do kolejových vozidel, ale i o investicích do IT technologií, kdy podporujeme například rozvoj e-Shopu, mobilních aplikací s nabídkami Českých drah, modernizaci In-Karty, ale také nákup nových přenosných osobních pokladen atd. Abychom byli konkurenceschopní, musíme jednoznačně zvyšovat kvalitu služeb. Tady mám na mysli třeba poskytování internetu pomocí wi-fi, zavádění informačního a rezervačního systému pro cestující, palubního portálu a další. A protože musí být vozidla i udržována, je nutné investovat i do opravárenských a údržbových kapacit Českých drah. Jedná se například o stavební rekonstrukce hal, výstavby myček, zatrolejování kolejíšť a areálů, vytvoření komplexu pro soustružení podvozků vozidel, nákupy nástrojů pro defektoskopii kol a dalšího vybavení pro údržbu a zabezpečení provozu čím dál více moderního parku železničních kolejových vozidel národního dopravce.

Jak těžké je obstát v oboru, který je doménou spíše mužů? Musíte mít ramena a ostré lokty, anebo stačí ženská eleganc a přirozený půvab?

Víte, v prostředí, ve kterém převažují muži, se pohybuji vlastně již od dětství. Pak jsem vystudovala obor stavebnictví, který je rovněž spíše doménou mužů, a nyní pracuji u Českých drah, takže asi neumím úplně posoudit, zda jako žena musím mít ramena a ostré lokty, anebo stačí ženská eleganc a přirozený půvab. Na to se budete muset zeptat našich mužů... Musím přiznat, že není vždy jednoduché usměrnit a vybalancovat požadavky jednotlivých odborných úseků za situace, kdy schválený rámec investic je nepřekročitelný. Každopádně prostředí plné čísel, techniky a někdy i ostrých jednání je pro mě neustálou výzvou, inspirací a motivací. 

Hospodaření skupiny ČD ovlivnily výluky i arbitráž



Počet zákazníků na úrovni 170 milionů, vyšší tržby z osobní přepravy a nižší náklady na naftu i elektřinu, to bylo příslibem meziročního zlepšení hospodaření Českých drah v roce 2015. Vícenáklady vyvolané opravami tratí a prohraná arbitráž se Škodou Transportation však dostaly segment osobní dopravy do více než miliardového mínusu, což se při konsolidaci projevilo ve výsledku celé Skupiny ČD.

RADEK JOKLÍK | FOTO: KOLÁŽ ČD

Skupina České dráhy tak loni vykázala podle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ztrátu po zdanění 1,375 miliardy korun. Zvýšené náklady vyvolané výlukovou činností Správy železniční dopravní cesty a prohraná arbitráž se Škodou Transportation se přitom na tomto výsledku podílely sumou více než 1,2 miliardy korun, které zaplatil segment osobní dopravy. Jeho hospodaření přitom dlouhodobě zatěžují vysoké nákladové úroky kvůli zadlužení a loni se v tržbách z mezinárodních přeprav odrazila i uprchlická krize, která na podzim zastavila růst jejich tržeb.

Dopravce platil náhradní autobusy

„Bez výluk a prohrané arbitráže by ale skončil segment osobní dopravy nad plánem a přiblížil by se vyrovnanému hospodaření,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek. „Správa železniční dopravní cesty opravila řadu tratí, v průběhu

roku 2015 však kvůli tomu na mnoha místech zásadně omezila nebo zcela zastavila dopravu. Vzniklou ztrátu nám kompenzovala jen částečně a půl miliardy za zvýšené osobní náklady, náhradní autobusy a další výdaje šlo bohužel z našeho vlastního rozpočtu,“ dodal. Právě kompenzace vícenákladů způsobených pracemi na infrastruktuře jsou předmětem diskuze v resortu dopravy. České dráhy samozřejmě zkvalitnění železniční sítě vítají, za její používání ale SŽDC každoročně zaplatí necelé dvě miliardy korun a nemohou při opravách kolejí či přejezdů doplácet další stovky milionů ze svého.

„Významný dopad na naše loňské hospodaření měl také nečekaný výsledek sporu se Škodou Transportation o pozdní dodávku lokomotiv řady 380. Ten se negativně odrazil částkou zhruba 700 milionů korun. Jednání se společností Škoda Transportation o případném smírném řešení nepřineslo uspokojivý výsledek, nápravy v podobě zrušení rozhodčího nálezů se domáháme u soudu.

I když věřím, že se nám podaří získat peníze zpět, v účetnictví se tento mimořádný výdaj loni projevil, a segment osobní dopravy se i kvůli němu propadl do účetní ztráty 1,398 miliardy korun,“ doplnil Pavel Krtek.

Nákladní doprava vykázala zisk

Naproti tomu segment nákladní dopravy vykázal zisk téměř půl miliardy. V průběhu loňského roku se ČD Cargo potýkalo se sílící konkurrencí kamionové dopravy, kterou nastartovala levná nafta. Také na nákladní dopravu dopadla v roce 2015 rozsáhlá výluková činnost SŽDC a v mezinárodním měřítku negativně poznamenala výsledek jejího hospodaření stávka strojvedoucích v Německu. Přesto se díky vyšší efektivitě a úsporám podařilo ČD Cargo překročit podnikatelský plán. „Je potřeba zdůraznit, že ČD Cargo operuje v ostrém konkurenčním prostředí, což se odráží ve snižování marží a dochází i ke ztrátě některých přeprav. Ty se snaží naše největší dcera nahradit nejen doma, ale také v zahraničí. Slibně se pro nás rozvíjí například přepravy z baltských přístavů a z polské části Slezska. Abychom v tom mohli pokračovat, musíme investovat do nového vozidlového parku. První vlašťovkou je v tomto směru nákup pěti nových lokomotiv Vectron určených primárně pro mezinárodní dopravu od střední Evropy po přístavy země Beneluxu a Německa,“ uzavřel generální ředitel ČD Pavel Krtek. ◆



Příprava prodeje nádraží SŽDC je v závěrečné fázi

Dlouho diskutovaný a sledovaný prodej nádraží Českých drah Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) získává postupně po mnohaměsíčním vyjednávání souhlasná stanoviska. Transakci nejprve počátkem dubna odsouhlasilo představenstvo Českých drah a neprodleně poté i dozorčí rada společnosti. Definitivně ji musí stvrdit ještě řídicí výbor ČD. Ten v únoru posvětil samotný záměr prodeje, v souladu s prosincovým Usnesením vlády ČR.

PETR SLONEK | FOTO: ČD

O péči správce infrastruktury by tak v dohledné době měly přejít stovky budov, ale i zaměstnanci, kteří se o ně starají. Záměr prodeje části závodu vyčleněné do organizační složky „Železniční stanice“ schválila na sklonku loňského roku vláda České republiky. Ministerstvo dopravy krok považuje za pokračování transformace tuzemské železnice s tím, že České dráhy se budou moci naplno věnovat svému hlavnímu poslání, tedy činnosti osobního dopravce. SŽDC budou čekat nezbytné opravy či celé rekonstrukce nádraží, počítá se přitom i s pomocí evropských fondů. Správce infrastruktury má také zajistit, že nádraží budou i nadále sloužit veřejnosti.

V transakci není Masarykovo a brněnské hlavní nádraží

Cena převáděné části závodu vyplývá z nejnovějšího znaleckého posudku společnosti (soudem byl určen znalec – odborná firma) PricewaterhouseCoopers a činí 3,31 miliardy korun. Jedná se dohromady o 1 569 budov. Součástí prodeje má být i pražské hlavní nádraží, naopak se netýká pražského Masarykova nádraží nebo hlavního nádraží v Brně. Část závodu v sobě zahrnuje i více než tři stovky zaměstnanců. U nádražních budov, jež se nepřevádějí, hrají vesměs podstatnou roli nedořešené majetkoprávní vztahy a v případě jihomoravské metropole situaci kromě developerského projektu komplikuje také nedořešená otázka přesunu stanice do jiné lokality.

Českým drahám zůstávají v majetku mnohé pozemky ve stanicích pod dopravní cestou. Jedná se přibližně o 40 milionů metrů čtverečních.

Sledovaným termínem transakce prodeje části závodu je datum 1. června 2016. Záležet bude však nyní ještě na postoji řídicího výboru ČD, který musí s transakcí vyslovit souhlas a udělit pokyn k podpisu zásadních smluvních dokumentů. Na straně SŽDC byla transakce kladně projednána správní radou, jejíž pozitivní stanovisko bylo pro převod nezbytné. Nutnou podmínkou celého procesu je alokace finančních prostředků tak, aby v souladu s textací kupní smlouvy mohly proběhnout příslušné platby ze SŽDC na účet národního dopravce. Termíny je nutné bezpodmínečně dodržet, proto musí Ministerstvo dopravy ČR v návaznosti na Usnesení vlády ČR z prosince 2015 předložit vládě ČR další materiál, který navrhne řešení finančního krytí převodu.

Budovy musí zůstat přístupné všem

Prodejem železničních stanic správci infrastruktury se podle záměru Ministerstva dopravy ČR naplní zásadní předpoklady pro fungování liberalizovaného systému železnice. Služby na všech nádražích budou poskytovány cestujícím a všem oprávněným dopravcům na nediskriminačním základě.

Železniční stanice a zastávky, které již dnes státu patří, se budou spravovat jednotně s těmi objekty, které budou do péče SŽDC předány v rámci zamýšlené transakce. Potřebné investice do staveb železničních stanic se následně

PŘEDMĚTEM TRANSAKCE JE ÚPLATNÝ PŘEVOD:

- nádražních budov pro poskytování služeb osobní železniční dopravy,
- pozemků pod nádražními budovami včetně pozemků sloužících pro plnění jejich funkcí (například přístupových cest),
- dalších budov, které potřebuje SŽDC pro provozování dráhy,
- movitých věcí, které užívají zaměstnanci správy výše popsaného nemovitého majetku (pracovní stroje a zařízení, dopravní prostředky, inventář kanceláří, výpočetní technika, drobný hmotný majetek),
- finančního majetku,
- zaměstnanců zajišťujících správu majetku, průřezové a podpůrné činnosti, jakož i servisní činnosti (úklid, apod.).

uskutečnit prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury v podobě úprav nedílné součásti železniční infrastruktury, popřípadě s využitím strukturálních fondů EU.

Nezapomnělo se ani na zaměstnance

Součástí prodeje části závodu jsou i budovy, které potřebuje SŽDC k provozování dráhy, včetně příslušenství, tedy inženýrských sítí. Jedná se o budovy nyní příslušející ČD, které využívá nebo spoluvyužívá správcem infrastruktury, působí v nich jeho zaměstnanci a jsou zde případně nezbytné technologie.

Převádět se bude také nezbytný movitý majetek a zaměstnanci ČD spravující příslušné nemovité věci, dále pracovníci zajišťující pro správu majetku podpůrné a průřezové činnosti a ti, jejichž činnost spadá do oblasti obsluhy nádraží, jako je úklid veřejně přístupných prostor, a systémově nepatří do činností dopravce. ♦

DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Problematika zdravotních prohlídek strojvedoucích. Podle § 46d odst. 1) zákona o dráhách prokazuje zdravotní způsobilost žadatel lékařským posudkem vydaným lékařem závodní preventivní péče, obdobně hovoří i § 3 vyhlášky č. 101/1995 Sb. Tato právní úprava je již ale fakticky zastaralá a je nutné mít na paměti též zákon č. 373/2011 Sb. o specifických zdravotních službách, neboť ten je pro tuto oblast aktuálním právním předpisem.

Lékař je tedy oprávněn vystavit posudek o zdravotním stavu žadatele pouze v případě, má-li uzavřenou smlouvu o poskytování pracovních lékařských služeb podle uvedeného zákona č. 373/2011 Sb. Který lékař, resp. zdravotnické zařízení tuto zákonnou povinnost splňuje, lze vyčíst např. z Národního registru poskytovatelů zdravotních služeb.

Upozorňujeme strojvedoucí, aby při výběru lékaře dbali zvýšené pozornosti a případně mu i připomněli, že je dle § 46f odst. 2) zákona o dráhách povinen postoupit lékařský posudek Drážnímu úřadu. (DÚ)

Do převodu části závodu je zahrnuto 1 569 budov a cca 1,385 mil. m² pozemků.

ČD Cargo představilo novinku,

rychlé spojení ČR s Belgií



V belgickém přístavu Antverpy se 12. dubna letošního roku odehrála slavnostní inaugurace nového produktu ČD Cargo a belgického dopravce B Logistics s obchodních názvem Belgium – Czech Xpress. Oficiální prezentace zcela nového přímého železničního spojení České republiky s Belgií se uskutečnila dva měsíce po samotném zahájení provozu.

MICHAL ROH | FOTO: MARTIN BOHÁČ

Kromě managementu ČD Cargo v čele s předsedou představenstva Ivanem Bednářikem se jí zúčastnil i náměstek ministra dopravy Kamil Rudolecký, jeho belgický protějšek Jasper Pillen, předseda představenstva přístavu v Antverpách pan Marc Van Peell a CEO B Logistics pan Geert Pauwels spolu s obchodním ředitelem Samem Bruynseelsem.

V nabídce je produkt od února

Nový produkt obohatil nabídku ČD Cargo na počátku letošního února. Jak již název produktu napovídá, jedná se o pravidelné železniční spojení České republiky s Belgií. Zahájení provozu předcházela celá řada analýz přepravních proudů i obchodních jednání. Produkt je nabízen ve spolupráci s belgickým „národním“ dopravcem B Logistics, který již má s podobnými produkty velké zkušenosti. Zákazníkům totiž v rámci sítě Green Xpress Network nabízí spojení z Antverp do řady destinací v Evropě. Nyní k těmto destinacím přibyla i Česká republika.

Ani ČD Cargo není bez zkušeností z provozování systémových vlaků, tedy vlaků, které bez řazení jedou přes území i několika států a teprve v tom cílovém jsou zásilky rozřazeny

a dopraveny ke koncovým zákazníkům. Příkladem takového systémového vlaku je například ADRIA spojující Ostravsko s přístavem Rijeka nebo již zaniklý vlak ITALIA, který byl určen k přepravám šrotu z Polska a České republiky do Itálie.

Jízda do cíle trvá 26 hodin

Belgium – Czech Xpress spojuje přístav Antverpy s Ústím nad Labem a je určený pro přepravu všech druhů zboží, včetně nebezpečného zboží RID a kontejnerů. Na svoji pouť z Antverp se vydává prozatím dvakrát týdně, a to v úterý a ve čtvrtek, připravuje se však i rozšíření o sobotní odjezd z Belgie. Do cílové stanice Ústí nad Labem západ vlak dorazí po cca 26 hodinách jízdy ve středu a v pátek. Ve stejné dny se vydávají na cestu i vlaky opačným směrem. Vlak je z Antverp až do Pirny veden lokomotivami TRAXX MS dopravce B Logistics. Zde vlak přebírá ČD Cargo svými lokomotivami řady 372, které s vlakem pokračují do Ústí nad Labem. Zajištění belgických lokomotiv až do cílové stanice prozatím brání technická omezení – zabezpečovač. V budoucnu není vyloučená vozba těchto vlaků novými interoperabilními lokomotivami dopravce ČD Cargo.

Z Ústí nad Labem vozové zásilky pokračují ke koncovým zákazníkům běžnými relační-

mi vlaky. Jejich odjezd je z Ústí naplánován tak, aby zásilky z Belgie vždy plynule přešly do těchto vlaků i při různých mimořádnostech, jakými jsou např. probíhající výluky na německé části tratě z Děčína do Drážďan. Podobným způsobem jsou do Ústí dopravovány zásilky z tuzemských odesílacích stanic. I přesto, že je produkt otevřen pro všechny druhy zboží, prozatím jednoznačně převažují zásilky s hutními produkty, například s plechy pro tuzemské automobilky apod. Tyto zásilky byly dříve z Belgie přepravovány běžnými relačními vlaky DB s řazením na síti DB. Nový produkt tak výrazně zkrátí přepravní dobu těchto zásilek, což je pozitivní efekt nejen pro zákazníky, ale i pro dopravce, resp. vlastníky vozů. První vlak se na cestu z Antverp vydal 9. února 2016.

Oslovit se mají i noví zákazníci

Cílem obou spolupracujících dopravců je získat nové zboží od stávajících i potenciálních zákazníků. Oslovit je chtějí již zmiňovanou rychlostí a kvalitou přepravy plně srovnatelnou s kamionovou dopravou. Pro zákazníky bude jistě zajímavá i možnost nakládky a vykládky zboží v téměř tisícovce tarifních bodů v České republice a v 215 bodech v Belgii, včetně možnosti spojení s přístavem Rotterdam. Dopravce ČD Cargo to z těchto důvodů považuje za významný marketingový krok v oblasti podpory mezinárodní přepravy jednotlivých vozových zásilek. Součástí dlouhodobé strategie ČD Cargo je pak vytvoření dalších podobných spojení jak na západ Evropy, tak na jih nebo jihovýchod. Analýzy zátěžových proudů i obchodního potenciálu naznačují, že se jedná o krok správným směrem. ◆



PRŮZKUM SPOKOJENOSTI U ČD: POCHVALA I VÝHRADY

Pro lepší zpětnou vazbu si České dráhy nechávají každý rok vypracovávat průzkum spokojenosti cestujících. Národní dopravce nedopadl špatně, prostor pro zlepšení by se ale přesto našel. Negativně lidé vnímali především loňské enormní množství výluk, naopak plusové body si ČD připsaly za rozšiřování wi-fi, dále díky věrnostnímu programu ČD Body nebo za aplikaci Můj vlak.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Spokojenost s Českými drahami zůstává stále na relativně vysoké úrovni. To je závěr průzkumu, který si nechal dopravce zpracovat od agentury pro výzkum trhu a veřejného mínění Ipsos. V porovnání s minulými lety si ČD polepšily v téměř všech sledovaných oblastech. Pozitivní hodnocení ovlivnilo jen horší dodržování jízdního řádu, menší počty spojů a rychlost spojení – to však loni šlo především ruku v ruce s výlukami, za které ČD nemohou. Kvůli tomu klesla i míra doporučení jízdy vlakem obecně.

Cestující si pochvalovali čistotu a pořádek na toaletách, možnost přepravy objemnějších zavazadel a rozšiřování připojení k internetu

pomocí wi-fi do více vozů. Ocenili i dostupnost elektrických zásuvek, rozumné ceny jízdného, dosažitelnost personálu, celkovou čistotu a pořádek i mobilní aplikaci Můj vlak nebo nový věrnostní program ČD Body. Jako běžný standard už lidé vnímají pohodlí, dostatek volného místa k sezení nebo informovanost před nástupem do vlaku.

Rozdíly ve službách se smazávají

Stále však existují patrné rozdíly v obecné spokojenosti v porovnání s konkurencí. Z průzkumu nicméně vyšlo jasně najevo, že rozdíly se rychle smazávají, a to i v oblasti poskytování služeb na palubě, jako je například malé občerstvení a tisk zdarma. Za zmínku stojí i fakt, že

moderní souprava ČD railjet a v ní poskytované penzum služeb má vyšší hodnocení než konkurenční spoje. Ve většině pozorovaných ukazatelů je na tom národní dopravce stejně a v otázkách sestavení jízdního řádu, místní dostupnosti a možnosti přepravy objemných zavazadel dokonce o mnoho lépe. Výzkum navíc odhalil zajímavý poznatek: 63 procent respondentů si myslí, že ve vlacích ČD už není co zlepšovat.

Průzkum se uskutečnil v listopadu minulého roku na reprezentativním vzorku z 2 505 lidí. Do něj byly zahrnuty vlaky kategorií Rx, Ex, IC, EC, SC a railjet. Pro lepší porovnatelnost byly z dotazování vyjmuty spoje regionální dopravy (Os, Sp). Průzkum se uskutečnil prostřednictvím osobního dotazování přímo ve vlacích.

NÁZORY NAŠICH ZÁKAZNÍKŮ JSOU PRO NÁS DŮLEŽITÉ

Pro činnost národního dopravce je nesmírně důležité naslouchat názoru těch, pro které služby poskytujeme. Naše zákaznící máme ve dvou kategoriích – objednatelé dopravy a cestující. V kategorii objednatelů prakticky každodenně jednáme o podobě našich služeb, ať už se to týká kvality vozového parku nebo dalších služeb či parametrů naplňování smluvních závazků vedoucích k řešení přepravních potřeb státu či jednotlivých regionů.

V kategorii cestujících, jichž ročně odveze-me na 170 milionů, máme zpětnou vazbu průběžně od našeho personálu nebo z námětů, pochval a stížností. Nicméně tato vazba není komplexní, neboť z velké části platí, že spokojený cestující ne vždy pochvalu či ocenění některé služby sděluje, a naproti tomu nespokojený cestující sice stížnost nebo podnět spíše napíše, ale ne vždy jsou uvedeny všechny okolnosti, jež takovou zprávu „vyprovokovaly“. Úsek kontroly kvality sice poté vyvíjí maximální úsilí k zpětnému zjištění situace, ale ne vždy se podaří vyskládat celou mozaiku příslušného příběhu tak, jak se mohl odehrát. Za této situace je pro naši společnost nesmírně důležité pracovat s analýzami, jež přinese pravidelný každoroční průzkum spokojenosti zákazníků. Podle reakcí zákazníků určíme oblasti, na které potřebujeme výzkum zaměřit, a s organizátorem výzkumu vedeme diskuzi k našemu záměru získat věrohodný obraz na dané téma činnosti Českých drah.

Poslední šetření se uskutečnilo na sklonku roku 2015 a jeho výsledky byly vedení úseku osobní dopravy představeny koncem února. I přes všechny peripetie provozu v loňském roce nedopadl národní dopravce, resp. kvalita jeho služeb, v tomto průzkumu špatně.

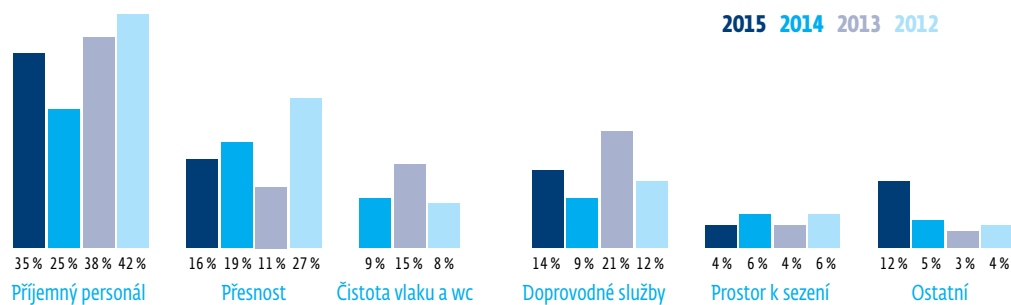
Je potěšitelné, že spokojenost s Českými drahami zůstává konstantní i přes četné výluky, které tuzemskou železniční dopravu v minulém roce postihly. Ty samozřejmě nejdou na vrub Českých drah, nýbrž na účet správce infrastruktury. Zákazník však očekává včas-nou přepravu kvalitní soupravou, proto se ne-lze divit, že silně kritické projevy byly odra-zem skutečnosti, kdy mnohdy dojel klient do cíle náhradní autobusovou dopravou nebo

se zpožděním, případně až dalším spojem z důvodu ztráty přípoje během cesty. Z výzkumu také bohužel vyplynulo, že kvůli rozsáhlé sta-vební činnosti propadla míra doporučení, kte-rá může (ale také nemusí) mít dopad na cesto-vání vlakem v letošním roce. Opravy tratí však ovlivnily i konkurenci. Výzkum potvrdil to, co se dalo očekávat. Lidé budou více zvažovat, mají-li jet vlakem, pokud z titulu mnohých vý-luk není možné dodržovat jízdní řád. Zde jsme už na podzim přišli s projektem popularizace veřejné dopravy, jehož součástí byla i televizní

propagace cestování vlakem. Staráme se o to, aby ze železnice zákazníci neutekli během opravy tratí a nestalo se, že po skončení inves-tičních počínů do infrastruktury i vozidel ne-bude ve vlacích nikdo jezdit.

Výrazným krokem vpřed je instalace „wifiny“ do vlaků. Její vliv na celkovou spokojenost s ces-tou není zatím výrazný, ale postupně se zvyšuje. A jistě výrazně vzroste poté, co budou tuto kom-fortní službu poskytovat všechny modernizova-né vozy ČD. Nepůjde to najednou, ale příští rok se chystáme vypsát zakázku na instalaci route-

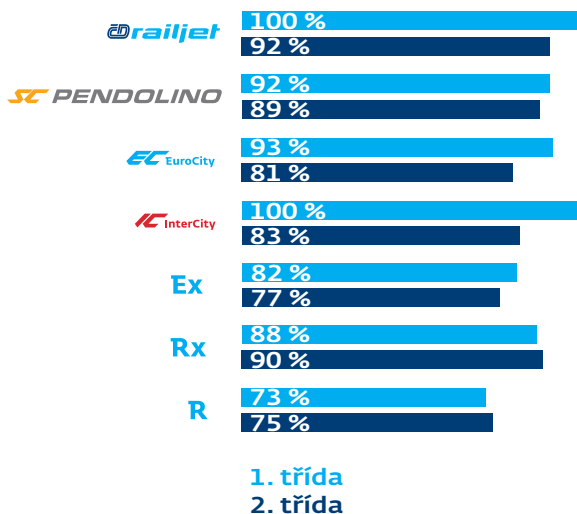
Pozitivní momenty při cestování vlakem



Zájem cestujících o nové funkce In Karty



Spokojenost s cestou dle typu vlaku



CO Z PRŮZKUMU TAKÉ VYPLYNULO?

- Aplikace Můj vlak je hodnocena velmi dobře, zákazníci si ale přejí, aby si mohli rezervovat konkrétní sedadlo v daném voze či nákup skupinových jízdének přes tuto aplikaci (ČD postupně připravují).
- Pohodlí a rychlost se staly méně důležité na úkor ceny a technologií (wi-fi, zásuvky).
- Na obecnou spokojenost má větší vliv cena, rychlost spojení nebo i wi-fi.
- 68% cestujících ví o možnosti zakoupení jízdenky přes e-Shop.
- 90% respondentů je spokojeno s nákupem jízdenky přes e-Shop.
- Více než pětina dotázaných čte sesterský magazín ČD pro vás. 94% z nich jej hodnotí jako zajímavý, opak si myslí zbylých šest procent.
- Znalost a využití ČD Bike jsou zatím na nízké úrovni. Ti, co využili tuto službu, jsou s ní ale velmi spokojeni.
- Polovina respondentů, jež zná aplikaci Můj vlak, ji často využívá. Spokojenost je vysoká – přes 80%.
- Jízdenky Vlakem do Evropy zná téměř 50% cestujících a 80% z těch, co využili tuto nabídku, bylo velmi spokojeno.
- Na rychlíkových trasách Praha – Brno nebo Praha – Děčín došlo k nárůstu spokojenosti i míry doporučení. Opak zaznamenal spoj Brno – Ostrava – Bohumín.
- Přesnost a spolehlivost má největší vliv na spokojenost s cestou ve vlacích Ex, Rx, SC.
- Ve spojích EC má větší vliv na spokojenost pohodlí, pocit bezpečí, místo k sezení. Ve vlacích railjet je to rychlost a dostupnost zásuvek.

rů do dvou stovek vagonů. Otázkou však je, v jaké míře služby spojené s využitím těchto moderních technologií poskytovat v jednotlivých segmentech obslužnosti.

Kritika respondentů zazněla i na absenci internetu v railjetech. Zde máme již „splněno“ – od konce dubna byly všechny railjety národního dopravce technologií wi-fi dovybaveny. Brzy bu-

Spokojenost s vlakovým personálem

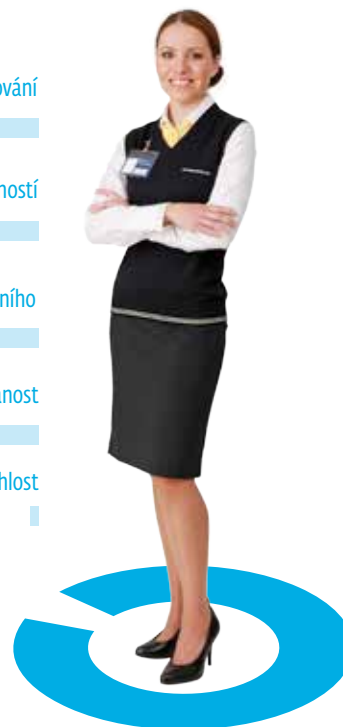
94 % příjemné, profesionální vystupování

21 % vstřícnost, vyhoví nad rámec povinností

16 % nic konkrétního

6 % informovanost

1 % rychlost



94 % cestujících je spokojeno s vlakovým personálem

de navíc spuštěn i nový palubní portál.

Naši zákazníci částečně negativně hodnotili nabídku občerstvení. Předmětem kritiky nebyla kvalita, ale někdy rozsah nabídky a zejména absence servisu na místo zákazníka. Připravujeme proto rozšíření minibarového provozu. Nabídka minibarů bude v jednotlivých kategoriích vlaků rozdílná, a zákazník tak bude vědět předem, co může očekávat a že to opravdu dostane. Rozsah bude ovlivňován požadavky cestujících, s prvními výsledky dotazníkového šetření již také pracujeme a do provozu dáváme první vozy s upraveným oddílem pro zajišťování této služby (obsluha bude mít k dispozici lednici pro chlazení nápojů, rozšíříme sortiment potravin a ještě letos přijdou další úpravy). Změny budou znatelné před letní sezonou, po prázdninách rozšíříme i počet spojů s minibarem. Před spuštěním je ověřovací provoz nových automatů na potravinu, jež budou umístěny v InterPanterech.

Od dubna máme novou smlouvu s dodavatelem cateringových služeb – partnerem nám zůstala společnost Jídelni a lůžkové vozy, ale za daleko tvrdších a kvalitativně vyšších podmínek, kterých si pravidelný zákazník jistě brzy všimne. Rozsah nabídky je alfa a omegou této služby, nicméně nedílnou součástí je i její dostupnost, tedy prakticky permanentní provoz minibaru na palubě vlaku. Od této nové povinnosti poskytovatele si hodně slibujeme. Průzkum ukázal i kritický pohled na interiér vlaků Pendolino. Tento postřeh máme i od vlakových čet doprovázejících spoje SuperCity. Zakázku na redesign sedmi souprav Pendolina již procesujeme a předpokládáme, že během roku



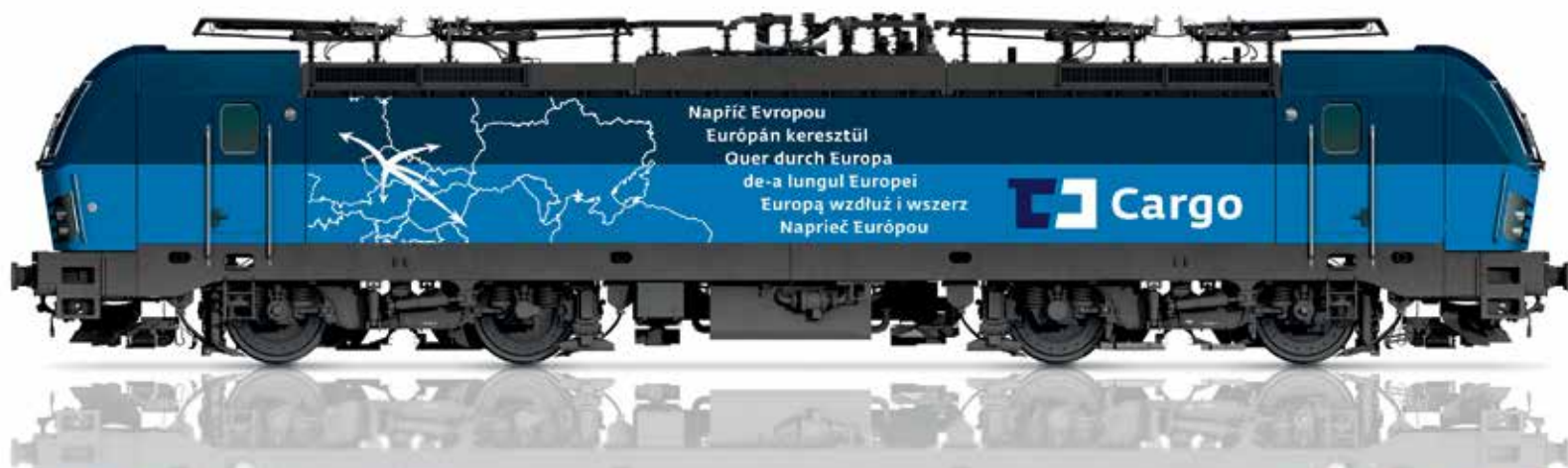
2017 se podaří většinu rekonstrukcí provést a na jaře 2018 budou mít snad všechny soupravy Pendolino novou interiérovou tvář.

Potěšení nám všem přineslo kladné hodnocení práce vlakového personálu i pokladníků. Oproti minulému šetření se jednalo o další zlepšení.

Následující průzkum spokojenosti hodláme provést opět v listopadu tohoto roku, okruhy sledování spokojenosti zákazníků budou bližší definovány po letních prázdninách, právě ve vazbě na to, co se nám bude dařit více, a co méně...

Michal Štěpán
člen představenstva zodpovědný
za osobní dopravu





ČD Cargo si pořídí lokomotivy Vectron od Siemensu



ČD Cargo nakoupí nové lokomotivy od společnosti Siemens. Cena pěti lokomotiv řady Vectron včetně nezbytného vybavení pro provoz na evropských železnicích vyjde na zhruba 20 milionů eur, což je v přepočtu asi 540 milionů korun. Smlouvu na dodávku prvních pěti kusů podepsali zástupci obou firem ve středu 13. dubna.

MICHAL ROH | FOTO: M. BÍLKOVÁ, VIZUALIZACE: ČD CARGO, SIEMENS

Podle předsedy představenstva ČD Cargo Ivana Bednárika je rozhodnutí o nákupu nových interoperabilních lokomotiv součástí dlouhodobé strategie ČD Cargo, respektive naplňováním jednoho ze zásadních cílů společnosti, kterým je expanze na zahraniční trhy. „Chceme-li si udržet náš tržní podíl a pozici jednoho z nejvýznamnějších evropských dopravců, je obnova vozidlového parku nezbytná a tyto lokomotivy jsou první, nikoli však jedinou významnou investicí v této oblasti,“ dodal. Slavnostního aktu se zúčastnili všichni členové představenstva ČD Cargo i předseda představenstva ČD Cargo Pavel Krtek. Podpis smlouvy je završením několika-měsíčního výběrového řízení a složitých obchodních jednání.

„Velmi nás těší, že se společnost ČD Cargo, jeden z nejvýznamnějších hráčů na středoevropském trhu železniční přepravy zboží, roz-

hodla pořídít pět nových lokomotiv a rozšířila tak skupinu dopravců, kteří u firmy Siemens objednali dohromady již více než 300 lokomotiv Vectron,“ uvedl Roman Kokšal, ředitel divize Mobility, Siemens ČR.

Stroje pojedou do všech okolních států

Lokomotivy Siemens Vectron budou schopné provozu nejen ve všech sousedních zemích, ale také například v Maďarsku nebo Rumunsku. Jejich nasazení se očekává na vlcích s automobily mezi Slovenskem, Českou republikou a Německem i na dalších mezinárodních spojích. Již nyní je možné se s lokomotivami ČD Cargo setkat na Slovensku a v Polsku a v omezené míře pak i v Maďarsku a Rumunsku.

„Nové Vectrony ČD Cargo budou splňovat ty nej přísnější evropské standardy a stanou se nejmodernějšími hnacími vozidly v celé naší flotile,“ řekl Ivan Bendárik. Lokomotivy budou vybaveny standardem ETCS, GSM-R, vozov-

ou diagnostikou a dále také moderním kamerovým systémem.

Představí se na veletrhu v Ostravě

První stroj v korporátních barvách dopravce ČD Cargo by měl být veřejnosti představen na mezinárodním veletrhu železniční techniky Czech Raildays letos v červnu v Ostravě. Dodávka dalších strojů bude následovat do konce tohoto roku.

Lokomotiva Vectron díky svému vysokému výkonu 6,4 MW umožní efektivně přepravovat i těžké vlaky na tratích, které jsou zatíženy hustým provozem osobních vlaků. V základním dodávaném provedení je lokomotiva vybavena pro provoz v sedmi státech střední a východní Evropy, což umožní výrazně zrychlit přeshraniční přepravu bez tradiční nutnosti výměny lokomotivy na hranicích. Vzhledem k modulární koncepci lokomotivy může být lokomotiva dovybavena pakety pro provoz v dalších zemích. ◆





Zahradní železnici vozí nadšence i kočku

Městečko Hulín, jež cestující znají spíše jako železniční křižovatku a přestupní stanici, skrývá v jednom nenápadném rodinném domku malé překvapení. Na jeho zahradě a dvorku se prohání nádherná motorová lokomotiva řady T 47, která je věrnou zmenšenou replikou jednoho ze strojů, jež železniční nadšenci znají například z dráhy Třemešná ve Slezsku – Osoblaha nebo z Jindřichohradecka. Zahradní železnici o délce 333 metrů obsluhuje její majitel, projektový manažer Petr Sovadina z dceřiné společnosti DPOV Přerov.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Jak sám říká, nic není náhoda. Myšlenka a vlastně i uskutečnění samotné modelové dráhy je staršího data, protože první vozy si stavěl ještě jako junior v dílně u rodičů. „Před sedmi lety jsme si se ženou při hledání rodinného domu v rodném Hulíně dali jasné parametry – dobrý přístup, pokud možno ne žádnou řadovku a hlavně velkou zahradu, kam by se dala postavit malá železnice. Nakonec máme řadovku, byt totálně přestavěnou, ale hlavně s úžasnou zahradou,“ směje se sympatický třicátník. Při opravě domu nebyl důvod na nic čekat, hned začal stavět úzkorozchodné kolejiště a související železniční stavby.

Kolejišti vévodí „túčko“ s věrným zvukem

Železnice Petra Sovadiny má tříkolejovou stanici a na každou stranu jednu vratnou smyčku. Do nádraží je napojeno depo a kolej do dílny. Volba vozidlového parku byla prý naprosto jasná. „Jsem blázen do úzkého rozchoďu, takže hlavním hnacím vozidlem je lokomotiva T 47.002, přívěsné vozy jsou hlavně nákladní řad Z/u, Va/u a V/u, stavěné podle skutečných vozů. Ačkoli je „teučko“ motorový stroj, na mé drážce je poháněno elektrickou energií z trakčních akumulátorů. Stroj má ale k dispozici zvukový modul s nahraným zvukem motoru loko-

motivy T 47, takže reálný vjem je zachován,“ objasnil Sovadina.

Lokomotivy váží zhruba 400 kilogramů, takže nejde o žádný drobek, který se dá zastavit na pár metrech. Řízení včetně regulace rychlosti, brzdy a směru je pomocí rádiových vln. Výkon stroje, který činí 1 kW, a dobrý převodový poměr zaručuje bezproblémový provoz šesti přívěsných vozů, třeba plně naložených dětmi. Majitel hulínské malodráhy však spřádá další plány. V práci má již stavbu parní lokomotivy, vůz řady Balm/u, původní německý Sasák a počítá i s vozy řad Ci/u, případně BCi/u. „Drážka nejede jen k obveselení našich dětí a jejich kamará-

PETR SOVADINA

Po ukončení kroměřížské střední odborné školy elektrotechnické se zaměřením na silnoproudou elektrotechniku v roce 2002 začal pracovat jako technik v Opravně nákladních vozů, později jako vozový elektrikář naopak v Opravně osobních vozů v Přerově. V červenci 2004 vykonával funkci návěstního technika v SDC Zlín. O dva roky později přešel do DPOV Přerov, kde nastoupil jako mechanik elektronických zařízení, posléze technik a dnes pracuje jako projektový manažer, případně i jako strojvedoucí.

Lokomotivy váží zhruba 400 kilogramů, takže nejde o žádný drobek, který se dá zastavit jednoduše na pár metrech.

dů, ale plní i čistě praktickou funkci, neboť vozí dřevo do krbu, odpad na skládku, úrodu ze zahrady, spadlé listy nebo větve. Prostě šetří lidskou dřinu a díky husté síti po celé zahradě se vlakem dostaneme prakticky kamkoli. Jízdu mašinou dokonce miluje i naše kočka,“ vysvětlil hrdý majitel víceúčelovost drážky.

Nesedí jen v kanceláři

K železnici se Petr Sovadina dostal díky vzorům v rodině. Tatínek jezdil jako strojvedoucí, což ho poznamenalo od dětství. Občasné jízdy na stanovišti Krabičky řady 810 nebo Kocoura řady 742 se pro něj staly svátkem a předznamenaly jeho budoucnost. Začal pracovat nej-

prve jako technik a mechanik a až později se stal projektovým manažerem v přerovských Dílnách pro opravu vozidel (DPOV).

Možná leckoho napadne, co taková práce projektového manažera vlastně obnáší. Řada lidí si představí člověka v saku a kravatě za počítačem, který vše řídí na dálku a z kanceláře se vzdaluje tak maximálně na oběd, případně často odjíždí na služební cesty do zahraničí. Podle Petra Sovadiny je ale skutečnost mnohem prozaičtější.

„Práce projektového manažera v DPOV funguje zcela na jiné bázi. Já i moji kolegové pocházíme z různých technických profesí a naším cílem je, aby vozidla jezdila a vypadala tak, jak mají, a byla bezpečná. Nedílnou součástí je i finanční stránka, a tak se musíme snažit, aby jejich oprava byla co možno nejlevnější, ale zároveň kvalitní. Proto hodně času trávíme v našich dílenských provozech, a naopak minimum v našich kancelářích,“ řekl.

Další vášní je přerovský modelářský klub

Mladý Petr se stal hluboko v devadesátých letech členem Občanského sdružení Klub železničních modelářů a přátel železnic Přerov a spolku je věrný dodnes. Každým rokem jejich klub pořádá na konci listopadu víkendovou výstavu pro širokou veřejnost například podle různých časových epoch. Jednoduše řečeno – jeden víkend si na své příjdu milovníci nejstarších parních mašin a druhý naopak ti, co milují modernu a třeba railjetty.

Nedávno vyvstala otázka, co bude s klubem dál. Do současných výstavních prostor je pro návštěvníky složitý přístup, a navíc je oddíl v bývalé vodárně v pronájmu. „Před pěti lety jsme si vyhlédli krásnou, ale opuštěnou budovu starého přerovského skladiště z roku 1934. Složitě vyjednávání o jejím získání završila v červenci 2014 koupě. Pokud vím, jsme jediný modelářský klub v republice, který šel do takové celkem riskantní a finančně náročné akce zcela samostatně,“ dodal. Objekt už má novou střechu a všechny inženýrské sítě a v části sloužící klubovní činnosti je prakticky vše hotovo. Budově chtějí modeláři pod vedením Petra Sovadiny navíc vrátit její původní podobu z venkovní strany a v plánu mají ještě koupit vyřazenou elektrickou Bobinu 141.023, v jejímž interiéru by vznikl bufet s kavárnou se zachováním jednoho stanoviště. ◆



RECENZE

BR 132 ve velikosti G

Zahradní železnice ve velikosti G je u nás navzdory všeobecné popularitě železničního modelářství stále ještě v plenkách. Jedním z impulzů, který by to mohl změnit, je čerstvá novinka firmy PIKO, lokomotiva BR 132. Pro náš redakční test tento model poskytl specializovaný obchod Vlaky Zezulka z Bělče nad Orlicí.

MICHAL MÁLEK | FOTO: AUTOR

Diesellové lokomotivy řady BR 130–132, které musely v rámci RVHP odebrat východoněmecké dráhy z Vorošilovgradské lokomotivky v SSSR, znají dobře i čeští modeláři. K dostání byly v dobách své největší slávy v obou nejrozšířenějších měřítkách, tedy Ho a TT. Díky krátkodobé epizodě v podobě dvou exemplářů provozovaných pod označením T679.2 v depu Brno Maloměřice a na svou dobu slušným jízdním vlastnostem se dá říct, že se jednalo i o vcelku oblíbené modely. Hlavní doménou přesto zůstala kolejiště na území bývalé NDR, odkud sílily i hlasy po ztvárnění Ludmily, jak se této lokomotivě v Německu přezdívá, ve větším měřítku. Letos je konečně vyslyšela firma PIKO a počátkem dubna uvedla na trh nový stroj BR 132 ve velikosti G.

Respekt budící stroj

Stejně jako ve skutečnosti i v případě modelu na první pohled zaujme jeho velikost. Nejedná se sice o největší lokomotivu v nabídce PIKA, na Krokodýla BR 254 však na délku ztrácí pouhých 12 mm (730 vs. 718 mm). Součástí balení jsou i doplňky v podobě čelních madel a výměnného čela s jedním nárazníkem uprostřed pro případný provoz s úzkoroz-



Foto: PIKO.de

PÁR SLOV O PŘEDLOZE

Dieselelektrické lokomotivy DR řady 130, 131, 132 a 142 byly dodávány pro východoněmecké dráhy v letech 1970 až 1982 v celkovém počtu 873 kusů. Jednalo se o univerzální stroje, které bylo možné spatřit jak v čelech dálkových expresů, včetně těch do Západního Berlína, tak i těžkých nákladních vlaků. Dle konfigurace převodů dosahovaly při výkonu 2200 – 2940 kW maximální rychlosti až 140 km/h. Po sloučení DR a DB se přistoupilo k jejich přeznačení a částečné rekonstrukci. Až do roku 2006 se jednalo o nejsilnější diesellové lokomotivy v Evropě.



- Zpracování modelu
- Snadná digitalizace
- Cena

- Absence uhlíků
- Chybějící pluh

chodnými vozy. Tento doplněk si ovšem výrobce mohl odpustit. Kdo už se rozhodne pro takovou nesmyslnou kombinaci, tomu snad dvojice nárazníků se šroubovkou nemůže vadit. Naopak by nebylo od věci dodávat jako volitelný doplněk pluh, kterým by šlo nahradit vyčnívající spřáhlo v případě, že se lokomotivu jezdí pouze jedním směrem. Když to jde u menších měřítek, tak proč ne i v tomto případě. Kromě toho je možné k modelu dokoupit přídatné závaží (PIKO 36320), které k základní hmotnosti 4,2 kg ještě nějaké to deko přidá a zlepší trakční vlastnosti, především při jízdě do stoupání.

Na první pohled působí model sympatickým dojmem. Barevné přechody i popisky jsou ostré. Dveře strojvedoucího nejdou otevřít – otázkou je, jak moc to ve výsledku vadí. Stejně tak interiér strojovny, který z dálky působí jako živý, a až při detailnějším pohledu zjistíte, že se jedná pouze o potištěnou hladkou plochu. Podvozky jsou detailně zpracovány a tak trochu kontrastují s poněkud chudším vybavením čel lokomotivy, kde tradiční detaily v podobě vzduchových hadic musely ustoupit vybočujícímu spřáhlu. Stejně koncipovaná jsou i ostatní hnací vozidla PIKA a řešení se nabízí buď ve formě doplňků od firmy Massoth nebo šikovných rukou majitele.

V základu má lokomotiva osvětlené všechny reflektory včetně zadních pozičních světel a jako příslušenství je možné dokoupit i osvětlení stanoviště strojvedoucího. Jeho figurka se nachází na jednom z nich a již tradičně jako by z oka vypadl Renému F. Wilferovi, majiteli firmy PIKO.

Univerzální tahoun

Jak již bylo uvedeno výše, lokomotiva se v první půli sedmdesátých let vyskytovala ve správě tehdejších ČSD a dnes je možné na ni v barvách německých drah narazit například v příhraničním Chebu. I pro české modeláře se tak jedná o atraktivní stroj, kterému sluší stejně dobře ucelený vlak složený z Wapek či kontejnerové přepravy i souprava osobních rychlíkových vozů DB, jak je vidět i na úvodním obrázku.

Každý zahrádník by jen měl dobře zvážit, zda se lokomotiva takových rozměrů ještě hodí na malé kolejiště s poloměry R1. Ne, že by je Ludmila nezvládla projet, hezký pohled, kdy

podvozek trčí zpoza rámu jak po těžké nehodě, to zrovna ale není.

Pokud je místa dostatek, nabízí se samozřejmě mašině naložit patřičně dlouhou soupravou. Zde je třeba mít na paměti jeden konstrukční nešvar PIKA. Zatímco konkurenční LGB používá pro sběr proudu uhlíky, PIKO obdobně jako u malých měřítek využívá měděné plíšky. Jejich spoj je řešen pouze kontaktem jedné hrany, což zavání rizikem přechodového odporu. A když si uvědomíme, že i při jízdě samotné lokomotivy v analogovém zapojení je odběr přes jednu ampéru, může u plně zatíženého vlaku po určité době dojít k přehřátí daného místa a lokálnímu roztavení plastového podvozku. Pokud tedy plánujete s Ludmilou vozit vlaky s plnou zátěží, je na zvážení tento přechod překlenout připájecím drátem.

V režii jedniček a nul

S případnou digitalizací je samozřejmě počítáno a díky snadnému přístupu skrze dno nádrže ji zvládne téměř každý. Stačí jen vyměnit analogový modul za příslušný dekodér a v případě, že se jedná o zvukovou variantu, dodat i reproduktor. Pro ten je tu dostatek místa, takže je možné volit dostatečně výkonnou variantu, která dá vyniknout hlubokému brumlání ruského šestnáctiválce 5D49.

Výrobce též počítá s instalací pulsního kouřového generátoru, takže startování a rozjezd může autenticky doprovázet mohutný výdech kouřových zplodin, ze spalování speciálního oleje. Pro lepší představu stačí na youtube.com zadat do vyhledávače pouze br 132 piko – první majitelé s kamerou v ruce se již činí. ◇



HODNOCENÍ

Atraktivní model velké traťové lokomotivy, který najde smysluplné využití i na tuzezemských kolejištích, kde je předlohou česká železnice. Za maloobchodní cenu 12 500 Kč se jedná v rámci zahrádní železnice o velmi dobrý poměr kvality a ceny. Lokomotiva navzdory modelové velikosti G a normálně rozhodné předloze nepůsobí na první pohled na kolejivu s rozchodem 45 mm nijak nepatřičně (oproti třeba Taurusu od stejného výrobce). Pro ty, kdo mají přiměřeně dimenzované kolejiště a především dostatečně velké poloměry oblouků, můžeme tento model jen doporučit.



Úzkou po okolí Švestkového

Není nejdelší ani nejstrmější. Nepřiblíží vás k úchvatným panoramatům ani vám cestovní rychlostí nevyrazí dech. Vlastně je úplně průměrná. Přesto stojí za to se do údolí říčky Szalajka na západě maďarského pohoří Bükk vypravit a svézt se lesní úzkokolejkou vedoucí ze Szilvásváradu k Závojevému vodopádu. Dýchne na vás atmosférou pohody a hlavně nezměrného fandovství, které místní k pětikilometrové drážce chovají.

VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: AUTOR

V severním Maďarsku najdete poměrně dost úzkokolejek, které prapůvodně sloužily k přepravě dřeva a dalších surovin z místa těžby ke zpracování. Mezi nejznámější z nich patří trať uvedená do provozu v roce 1908 lemující údolí říčky Szalajka. Tedy spíše to, co z ní zbylo. Z původních 22 kilometrů kolejí o rozchodu 760 milimetrů se dnes jezdí po necelých pěti. Změnil se i přepravovaný substrát, dřevo a pozdější vápenec nahradili turisté. Bez nich by se tu totiž už nejedlo vůbec.

Sorry, nem tudom.

Do výchozí stanice úzkokolejky v Szilvásváradu (česky něco jako Švestkový Hradec) vyrážíme z lázeňského Egeru, asi 50 kilometrů západně. Jsme tři, dva Češi jako poleno, líbaní železnicí od útlého věku, jeden Čechomaďar se slovenským rodokmenem (něco jako Vica Kerekkes, jen bez zrzavé kštice, pih, prostě ošklivější), který je nezbytným tlumočnickem. Cesta motorákem řady Bzmot, maďarskou mutací naší „osmsetdesítky“, v níž se Maďaři dopustili hříchu v podobě změkčení koženkových lavic polstrováním (něco jako u nás – vůbec to nefunguje) do zastávky Szilvásvárad-Szalajkavölgy trvá asi hodinu a půl. Ale rozhodně se nenudíme. Hned na první zastávce za Egerem nastupuje skupina 30 dětí s vedoucími. Mám tu smůlu, že jsem si ve výchozí stanici velkopansky obsadil celou „čtyřku“. Teď vedle mě sedí dvě ratolesti, naproti mně tři. Při rozteci lavic v „motoru“ nemám šanci na žádný pohyb. Děcka se nezhínávají, dvě minuty po odjezdu vytahují z baťůžků domácí pečivo a cpou se, až drobků lítají. Jeden z vedoucích se snaží je omluvit a se shovívavou dikcí mi něco říká. Problém je v tom, že maďarsky umím jen „nem tudom“, tedy „nerozumím“, což náramně pobaví všechny, včetně našeho tlumočnicka.

Vítejte v Absurdistánu!

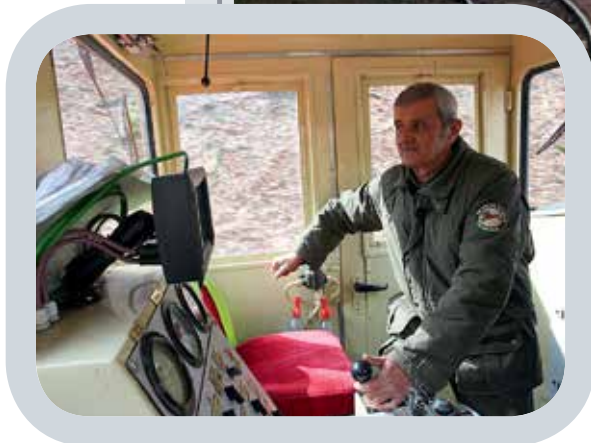
Během šedesáti minut – cestovní rychlost jen sporadicky přesáhne padesátku – se z roztomilých maďarsky žvatlajících dětiček stávají nevyhovanci s hrdelní chorobou a jsem rád, že vystupujeme. Zastávka vypadá stylově, proto si chci motorák s přívěsem vyfotografovat. Ale další problém je na světě – jakmile strojvedoucí Bzmotu uzří objektiv zrcadlovky, dupe na velkou houkačku. Nechápu. Zamítavá gestikulace

mašinfíry situaci zostřuje. Jdu k okénku staniště strojvedoucího, u dveří motoráku se objevuje i vlakvedoucí. Chrlí na mě smršť slovíček a já podruhé odpovídám „nem tudom“. Tentokrát ale tlumočnick nelení a chopí se konverzace. S četou si vymění řadu slov, jimž vůbec nerozumím, kontextu ale bez chyby. Výsledek dialogu nás šokuje: v Maďarsku je zakázáno fotografovat cokoli, kde by byl rozpoznatelný obličej zaměstnance MÁV! Důvod? Kdysi u Balatonu prý jeden železniční fotograf zvěčnil mašinu, na jejímž stanovišti byla (kromě strojvedoucího) i lepá děva v bikinách. Fotka se dostala na veřejnost, a jak to tak bývá, i k vedení ma-

ďarského dopravce. Strojvedoucí dostal „flastr“, ale odbory si prosadily zákaz fotografování podle výše zmíněných pravidel. Inu, jiný kraj, jiný mrav...

Naštěstí na úzkokolejce podobná absurdita neplatí a hned ve výchozí stanici „malodrážky“ (Szilvásvárad-Fatelep, necelý kilometr od zastávky MÁV Szilvásvárad-Szalajkavölgy) je řada zajímavostí, které stojí za uložení na paměťovou kartu. Třeba depo, kam nás vede průvodce a pyšně ukazuje provozuschopnou parní lokomotivu Szilvi 394.057, se kterou tu vozí od roku 1999 nostalgické vlaky. Tohle parní „koťátko“ s kotlíkem ještě menším, než má náš parní vůz Komarek, však do stoupání přesahujícího 50 promile vytáhne jen jeden vůz, takže na svezení párou se tu musí stát pěkná fronta.

Bliží se čas odjezdu, takže míříme na nástupiště. Cestou nám ještě průvodce ukazuje tor-



Hradce



ŠOTOINFO:

Lesní dráhu postavil v roce 1908 Károly Wessely k přepravě dřeva. To se z náhorní planiny k trati dostávalo skluzavkou. Od roku 1920 byl přepravován i vápenec, z povrchového dolu pod kopcem Istállós-kő. V době znárodnění dráhy v roce 1945 byla celková délka trati 22 km. V letech 1963 - 1966 provoz převzaly motorové lokomotivy. Vlivem výstavby lesních silnic a ukončení těžby vápence byla nákladní doprava v roce 1967 zastavena a síť tratí s výjimkou 5 km snesena. Od té doby slouží turistům. V roce 1984 se ještě zkrátila o úsek vedoucí k centru města a výchozí stanicí se stala Szalajka-Fatelep. Od roku 1999 zde jezdí i nostalgické vlaky s parní lokomotivou 394.057, která byla vystavená ve stanici Fertőboz na muzeální dráze Nagycenk a do Szilvásváradu byla předána v roce 1998, kde byla opravena a získala jméno Szilvi.

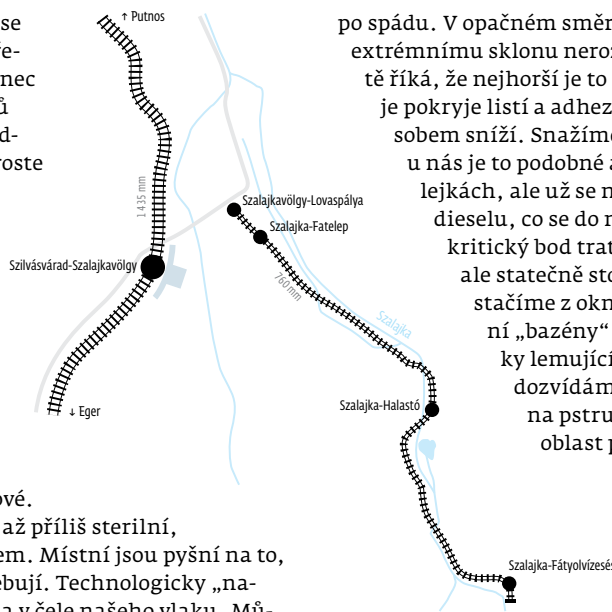


zo „terminálu“, kde se v dávných dobách překládalo dřevo a vápenec z úzkokolejných vozů do normálně rozchodných. Dnes už tady roste jen tráva.

Sterilní ale stylová

Výchozí stanice úzkokolejky je pěkně opravená, čistá a přísně nekuřácká. S investicemi hodně pomohla Evropská unie, takže vše je nové.

Na můj vkus možná až příliš sterilní, ale je to jen můj dojem. Místní jsou pyšní na to, že úzkokolejku zvelebují. Technologicky „našlápnutá“ je i mašina v čele našeho vlaku. Můžeme se dokonce svést na stanovišti a strojvedoucí je na svůj stroj opravdu hrdý. Vysvětluje nám, že jde o jediný úzkokolejný hybrid v Maďarsku. Spalovací motor dokáže nabít akumulátory, které se pak starají o zásobování dvou elektromotorů (na každém podvozku jeden), jež mašinu pohánějí. Má i rekuperační elektrodynamicou brzdou, takže ze stoupání se baterie dobíjejí bez běhu dieselu. „Takové malé perpetuum mobile“, směje se sympatický fíra a ždíme z Mk48-403 všechno, což v praxi znamená rychlost 15 km/h. Víc se tady nesmí jezdit a vlastně to ani není potřeba. Samotná cesta je cíl a jde o to si to užít. Pět kilometrů tak zvládneme za celých 15 minut a projíždíme jedinou mezilehlou stanicí Szalajka-Halastó. Ta leží ve stoupání 56 promile, takže v ní zastavují jen spoje jedoucí



po spádu. V opačném směru by se vlak už kvůli extrémnímu sklonu nerozjel. Strojvedoucí ještě říká, že nejhorší je to na podzim, kdy koleje pokryje listí a adheze se radikálním způsobem sníží. Snažíme se vysvětlit, že u nás je to podobné a to nejen na úzkokolejkách, ale už se neslyšíme. Nakládá dieselu, co se do něj vejde a překonává kritický bod trati. Mašina se klepe, ale statečně stoupání zdolává. Ještě stačíme z okna zahlédnout zvláštní „bazény“ vedle turistické stezky lemující koleje. Jak se později dozvídáme, jsou to sádky na pstruhy, kterými je tato oblast proslulá.

Historie nás neuživí

Konečná stanice „úzké“ Szalajka-Fátyolvízésés je v podobně moderním duchu jako výchozí, s pohodlným širokým nástupištěm a novým přístřeškem pro cestující. Fíra naznačuje, ať ještě zůstaneme, že s ním objedeme soupravu, a leze dolů se vyvěsit. Asi by si ještě chtěl s českými azjnbónáky pokecat, na nás už ale čeká průvodce po zdejších národním parku, ze kterého se později vyklubal vášnivý speleolog, takže jsme takřka celý zbytek pobytu v okolí Švestkového Hradce strávili v jeskyni. Ale to už je jiný příběh, jenž s úzkými koleji nesovisí. Pokud se do Szilvásváradu vypravíte právě za nimi, určitě nebudete litovat. Nostalgie si sice moc neužijete, ale na druhou stranu proč. Místní chtějí, aby jejich drážka žila a živila je dál, a tak se snaží ji „prodat“ teď a tady. A dělají to opravdu dobře. ♦



Pod měděnou pavučinou německých

Za 2. světové války byla nouze o drahé kovy. Proto se například pro potřeby německého zbrojního průmyslu tavily kostelní zvony a vše, co mělo něco společného s mědí. Němci ovšem tolerovali použití měděných drátů pro stavby, které považovali za válečně důležité. Patřily mezi ně i trolejové sítě, pod nimiž se pohybovala hnací vozidla, mnohdy nesoucí na kapotách ideologický znak Třetí říše.

JAN DVOŘÁK | FOTO: SBÍRKA AUTORA

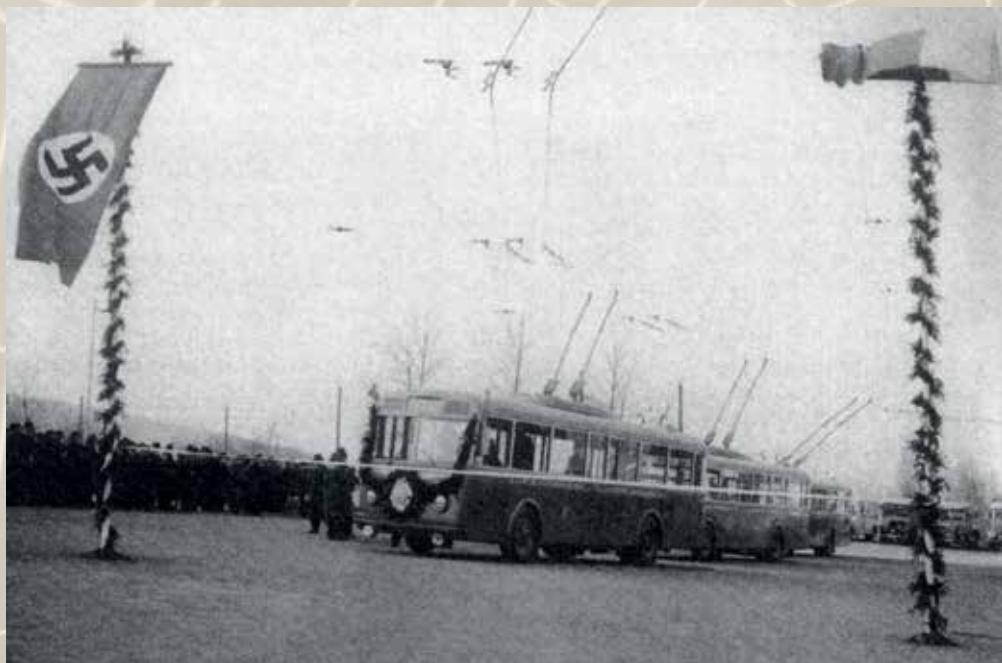
Němci byli v dopravě pokrokoví a už před válkou rozšiřovali elektrizaci železnic, čímž byli jasně před okolními zeměmi. Zároveň se mohli ve svých městech chlubit rozsáhlými sítěmi tramvajové a trolejbusové dopravy a v tom jim jen málokterý stát na světě mohl konkurovat.

Po okupaci našeho území Německem na jaře roku 1939 se i bývalé Československo stalo součástí třetí říše a figurovalo pod názvem protektorát Čechy a Morava. Naopak Slovensko se osamostatnilo a fungovalo jako německý válečný partner. Na okupovaných evropských územích se Němci snažili pozvednout dopravu, která by zkvalitnila přepravu lidí či zboží. Bylo to dáno i důležitostí území, které německý národ potřeboval ze strategických důvodů. Vždyť doprava hrála v dějinách válek důležitou úlohu, a v tomto ohledu nikdy nešlo jen o samotné vojáky. Na rychlosti dopravy závisel úspěch bojových jednotek, přísun posil, munice, zbraní, zásob či odsun raněných do zázemí.

Jih země protínaly dráty nejvíce

V Německu se nejvíce elektrických tratí rozprostíralo na jihu země – v roce 1928 byl elektrický provoz na 685 kilometrech, přičemž některé tratě vedly do Rakouska. Elektrizace v dalších letech pokračovala v oblasti bavorského Mnichova, odkud vedly koleje pod měděnou pavučinou drátů do Stuttgartu a Norimberku. Provoz tady zajišťovalo asi 300 elektrických lokomotiv a jejich počet stále vzrůstal. Ve 30. letech 20. století elektrizace rychle postupovala i ve středním Německu (Magdeburg, Dessau, Leipzig, Halle) a během 2. světové války se uskutečnily práce související s elektrizací celé železniční trati z Mnichova do Berlína, ale i na jiných významných železničních tazích. V roce 1943 byla délka elektrizovaných železničních tratí na východě Německa 495 km. Na velkém německém území se nacházely i rozličné proudové soustavy.

Německá elektrizace se dvěma krátkými úseky dostala i na naše území. Někdejší Královská pruská železniční správa (KPEV) vybrala tratě v hornaté krajíně tehdejšího pruského Slezska. První byla zprovozněna 1. 6. 1914 z Nieder Salzbrunnu do Meziměstí a druhý 15. 2. 1923 z Hirschbergu do Kořenova. Němci pamatovali na vlastní zdroj elektrické energie a KPEV si nechala poblíž hranic postavit tepelnou elektrárnu dodávající proud pro potřeby železničního provozu. Elektrifikace slezských drah sloužila pruské železniční správě, následně Německé říšské dráze – hlavně pro získávání zkušeností. Německý lokomotivní průmysl tady mohl v provozních pod-



Tři švýcarské vozy FBW-BBC při slavnostním zahájení trolejbusové dopravy na okružní trati ve Zlíně 27. 1. 1944. Na čelech byly trolejbusy označeny dvojjazyčně: RING-OKRUH. Malá slavnost ze zahájení se neobešla bez všudypřítomné svastiky, která dávala najevo, kdo zde vládne a kdo má zásluhu na vybudované věci.

mínkách vyzkoušet celou řadu hnacích vozidel a to od prajednoduchých s výkonem pouhých 440 kW až po třídílné s výkonem 2200 kW. Ve Slezsku bylo na 350 km elektrizovaných tratí a zdejší velkorysý elektrizační zámeř přerušila válka. Meziměstí a Kořenov tak až do let 1945-46 zažívaly elektrický provoz v režii sousední železniční správy.

V ČSR vývoj zastavily vysoké náklady

I tehdejší Československo mělo plány s elektrizací železnic. Krátké tratě do Bechyně (24 km) a na Lipno (22 km) byly tak trochu zkušebními. V ministerských představách byla v první

etapě zahrnuta elektrizace pražských spojovacích drah a potom frekventovaná trať Praha – Zdice. Pražskými spojovacími dráhami (28 km) se ovšem plán vyčerpал. Elektrizace nepředstavovala levnou položku a prosadit tuto novinku proti argumentu dostatku přístupného domácího uhlí pro parní lokomotivy bylo obtížné. S nástupem nacismu v Německu se myšlenka elektrizace na našich tratích rozplynula a přednost dostaly válečné přípravy. Jedinou výjimku tvořila strategicky koncipovaná elektrizace spojky Malešice – Běchovice na východním okraji Prahy. Důvodem bylo umožnění nasazovat elektrické postrky



Lokomotivy řady E 75 se ve válečných letech prosadily v čelech nákladních vlaků v Bavorsku a ve středním Německu.



Odstavená elektrická lokomotiva řady E 666. o ČSD, původem z Itálie, která se na naše koleje dostala vlivem válečných událostí.

trolejí

na těžké nákladní vlaky, zejména se slezským uhlím, trasované do Itálie. Oproti sousednímu Německu jsme byli tedy v elektrizaci železnic velmi pozadu. Po vypuknutí války v roce 1939 začali dopravu v českých zemích řídit sami Němci.

Vlivem válečných událostí se do provozu v Praze dostaly čtyři šestinápravové italské lokomotivy řady E 626 (později u ČSD E 666.0). Byly robustní, jednoduché a zajímavé mechanickou i elektrickou částí. Třetí a čtvrté hnací dvojkolí bylo v rámu pevné a první, druhé, páté a šesté bylo ve dvou otočných podvozcích. V Itálii bylo v letech 1927-39 vyrobeno celkem 448 takových lokomotiv. U nás byly v provozu tři, čtvrtá byla odstavená k použití náhradních dílů; poslední dojezdila v roce 1962.

Kromě zbraní Němci vyráběli i hnací vozidla

Němci za války nevyráběli jenom zbraně, ale také hnací vozidla pro nákladní a veřejnou osobní dopravu. Některé stroje jezdící po železničních tratích propagovaly na svých kapotách říšskou orlici a hákový kříž. Nebyly to jenom černě natřené parní lokomotivy, ale i stroje elektrické. K těm patřily i elektrické lokomotivy řady E 75, které se proháněly po německých tratích od roku 1928 do roku 1972. Orlici s hákovým křížem ukazovaly na obdív převážně v okolí Bitterfeldu, Magdeburgu, Dessau, Halle a Lipsku. Ke konci války se jich několik přesunulo jižněji až do oblasti bavorského Mnichova. Na jihu Německa už v té době s orlicí a hákovým křížem operovaly od roku 1940 i tehdy nové mohutné stroje řady E 94, které tahaly nákladní vlaky a jezdily ještě několik desetiletí po válce na tratích v obou německých státech (NSR a NDR). Tehdy nejpoužívanější elektrickou lokomotivou, kterou zdobila říšská orlice s hákovým křížem, byl červený stroj řady E 19 z roku 1939. Díky válečným událostem firma AEG vyrobila jen čtyři lokomotivy tohoto typu a určeny byly převážně pro rychlíkovou službu. Počítalo se s nimi pro trať Berlín – Halle –



Propagačně nejznámější německá elektrická válečná lokomotiva řady E 19, která dosahovala rychlosti 180 km/h, se stala muzeálním kouskem.

Mnichov, ale jezdily, kde se dalo. Byly to nejrychlejší lokomotivy Německých říšských drah (180 km/h) a po válce byly přiděleny depu Norimberk. Poslední stroj dojezdil v pravidelném provozu roku 1978.

Německo bylo velmocí tramvajových i trolejbusových provozů. Kvůli šetření pohonnými hmotami v civilním sektoru se propagovala doprava elektrickými hnacími vozidly. Ovšem výstavba městských tramvajových drah byla dražší než stavba trolejbusové dráhy, a to kvůli kolejím a výhybkám. A tak tehdy nový dopravní prostředek – trolejbus – se po dobu 2. světové války snažili Němci prosazovat. Chtěli jím nahradit tramvaje v Hirschbergu (dnes polská Jelenia Góra) nebo v Reichenbergu (český Liberec), což se ovšem nepodařilo. Ale stejně se během války podařilo zprovoznit nebyvalé množství veřejných trolejbusových provozů. V samotném Německu to bylo 21 provozů, v okupovaném Rakousku šest, a to ještě navíc v Hamburku fungovala neveřejná nákladní trolejbusová trať.

Nové trolejbusové provozy na třech místech

Během války se podařilo zprovoznit na území bývalého Československa tři trolejbusové trati. V roce 1941 to bylo v Bratislavě a Plzni. Obě města byla pro Německo důležitá průmyslem a bylo nutné dobré dopravní spojení obyvatel měst s továrnami, ale i s nádražími a centry měst, kam se dojíždělo na úřady i za kulturou. V Bratislavě se rozjely trolejbusy MAN-Siemens (poslední dojezdil roku 1961), které byly společnou prací firem MAN Norimberk

(podvozky), Sodomka Vysoké Mýto (karoserie) a Siemens Bratislava (elektrická výzbroj). V Plzni byla zahájena trolejbusová doprava vozidly typu 3Tr. Jednalo se o model československého trolejbusu, jenž v letech 1941-48 vyráběl podnik Škoda v Plzni (během války se nazýval Reichswerke-Hermann-Göring A. G.) a poslední vůz byl vyřazen z provozu v roce 1970. Třetím trolejbusovým provozem byl obdařen Zlín. Zkušební provoz zde začal v listopadu roku 1943, slavnostní zahájení se odehrálo začátkem roku 1944 prostřednictvím švýcarských vozidel FBW-BBC (poslední dojezdily roku 1965). Zlín byl velmi důležitý z hlediska výroby bot, protože Baťovy závody mimo jiné obouvaly i německou armádu. Za války u nás vše podléhalo německému souhlasu, tak i výstavbu těchto provozů museli schválit. Měly pro ně důležitý význam, přestože měď na troleje byla tehdy potřeba jinde. Je totiž známo, že na některých elektrizovaných tratích Němci troleje strhli, aby jejich měď použili ve válečném průmyslu. U nás se naopak troleje budovaly. Bohužel se mnohdy zbytečně zrušilo téměř 90 procent všech nově vybudovaných trolejbusových tratí za 2. světové války.

Pod měděnou pavučinou německých železničních trolejí projely během války desetitisíce vlaků. Od obyčejných osobních či nákladních až po nechvalně známé transporty vězňů či vlaky s ukradeným materiálem z válkou dobytých území a s vojenským transportem. Jedno bylo jisté: s přísloušnou německou precizností byly v jejich čelech nablýskané elektrické lokomotivy a mnohé z nich i s orlicí s hákovým křížem.



Lokomotivy řady E 94 z roku 1940 byly k vidění od středního Německa po jižní tratě v německých a rakouských Alpách, kde dostaly přezdívku „krokodýl“ nebo i „železná svině“ (Eisenschwein).



O lokomotivách Mikádo se více dozvíte ve speciální publikaci

Vcelku se mi líbí nová podoba časopisu Železničář. Vždy se velice těším na nové vydání vašeho čtrnáctideníku. V čísle 7 mě v rubrice Pošta zaujal dopis pana Jana Gajduška. Zmiňuje se o článku týkajícího se legendárních parních lokomotiv Mikádo, který kdysi vyšel právě na stránkách Železničáře. Postěžoval si, že neví, jak se k němu dostat. Mám pro něj, myslím, dobrou zprávu. Tyto články v ucelené brožuře znovu vyšly tiskem v publikaci „2‘C1’ – Mikádo?“ s doplněním pana Josefa Chaloupky. Tuto knihu jsem osobně zakoupil vloni na pokladně muzea ČD v Lužné u Rakovníka. Snad ji ještě nevyprodali. Předpokládám, že by tato užitečná informace mohla zajímat i další čtenáře a zájemce o krásné parní lokomotivy. Přeji celé redakci hodně úspěchů při tvorbě dalších čísel Železničáře.

V. PETR

Pozn. redakce: Článek s titulkem Mikádo: 90 let ikonické elegance vyšel v Železničáři číslo 6 letos v březnu a je dostupný i ve webové verzi časopisu na stránkách zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/historie/mikado--90-let-ikonicke-elegance/

Výhodnější je výstavba samostatné dvoukolejné VRT pro expresy

Mám připomínku k článku „zookm/h? Z Brna do Přerova v roce 2023“, který jste uveřejnili v letošním šestém čísle Železničáře. V jeho úvodu je zmínka, že ministerstvo dopravy schválilo studii proveditelnosti modernizace trati Brno – Přerov pro rychlost do 200 km/h. To je na pováženou, neboť doposud zde byla uvažována vysokorychlostní trať jako součást mezinárodních magistrál (Německo – Praha – Brno – Ostrava – Slovensko) a (Rakousko/Maďarsko – Břeclav – Brno – Ostrava – Polsko). V úseku Brno – Přerov tedy dojde k peáži dvou dálkových relací v taktovém grafikonu na trati, kterou vedle Českých drah budou chtít jistě opět využívat i další dopravci. Dopaďne to tam tedy tak jako na trati Praha – Česká Třebová, kde je problém protáhnout, být v „přískocích“, osobní a nákladní vlaky. Na problematiku propustnosti správně poukazuje druhý odstavec článku „Superlativy se můžou za 20 let rozplynout“. Daleko vhodnější a perspektivnější by podle mého názoru byla optimalizace dnešní trati k provozu regionální a příměstské dopravy a výstavba samostatné dvoukolejné VRT pro dálkové a mezinárodní expresy.

ANTONÍN JANOVSÝ

Kam se poděly Šlechtičny v Koreji? Osud lokomotiv je nejasný

Při čtení článku v Železničáři č. 6 o vietnamské železnici mě napadlo, není-li něco známo o provozu a osudu škodovských Šlechtičen v Koreji – 475.1148-1172. Možná by to zajímalo i jiné čtenáře. Mnozí čtenáři by možná také uvítali v rubrice o modelové železnici otiskování plánek železničních vozidel v měřítku HO, jež jste kdysi publikovali. Děkuji za odpověď.

BOHUMIL KUBÍN

Odpověď redakce: Co se s lokomotivami v Koreji stalo, není jasné. Poslední věrohodný údaj o nich pochází z německého časopisu LOK Magazin č. 4/2003, kde je článek s fotkami od technika Horsta Wílda z vagonky ve Zhořelci, který tam uváděl do provozu nově dodané vozy. V roce 1957 dva stroje v Koreji vyfotil v provozu. Slušný je i snímek lokomotivy 475.1170 z neznámé stanice z úseku Sariwon – Nampo. Jiné dvě fotky byly zveřejněny ve 3. díle knihy Karla Zeithammera Česká stavba parních lokomotiv (RCH 2015). Obě jsou ale z Číny z období montáže a uvádění do provozu. Obecně však platí, že tato řada neměla šanci zůstat v dlouhodobém provozu. Korejci nedisponovali opravárenskou základnou, která by dokázala udržovat stroje v provozuschopném stavu.

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



Ve Středočeském kraji má přibýt spojů na vytížených trasách

Středočeský kraj v příštím roce zvýší rozsah železniční dopravy na trasách, na nichž jsou problémy s kapacitou nebo počtem spojů. Vyžádá si to přes zvýšení příspěvku na dopravní obslužnost přes 42 milionů korun. Rozhodli o tom krajszí radní. „Týká se to především ranních a odpoledních špiček, které Středočeši využívají k cestě za prací a do škol, ale i večerních a víkendových spojů k cestám za kulturou nebo turistikou,“ uvedl hejtman Miloš Petera. Železniční síť by podle něj měla být základní a autobusová jejím doplňkem. Letos kraj zaplatí Českým drahám za dohodnutý rozsah osobní železniční dopravy 1,14 miliardy Kč a půl miliardy korun přidá stát. Příští rok se tato částka tudíž o 42 milionů Kč zvýší. Hejtmanství dává ročně také kolem 660 milionů na autobusovou dopravu. Širší nabídka spojů má být na tratích z Kralup nad Vltavou do Prahy, Loun či Velvar a z Prahy do Všetat či Berouna. Více vlaků bude jezdit i na hlavních tratích z Prahy do Kolína, Benešova či Kladna. Kraj hodlá také využít dotací z OPD na pořízení nových vlaků, především na tratích do Prahy.

ČTK, PRÁVO 12. 4. 2016

ČD Cargo vybaví stovky lokomotiv evropským zabezpečovačem

Nákladní železniční dopravce ČD Cargo vybaví do roku 2020 zhruba polovinu svých lokomotiv jednotným evropským zabezpečovacím zařízením ETCS. Celkem čtyři zakázky na vybavení 345 lokomotiv mobilními jednotkami odhadla společnost na 3,7 miliardy korun. Vyplyvá to z informací ve Věstníku veřejných zakázek. Jednotné evropské zabezpečovací zařízení má do budoucna umožnit průjezd vlaků Evropou s jediným zabezpečovačem. „Dosud byla vozidla ČD Cargo vybavena národním zabezpečovacím zařízením, v případě lokomotiv zajíždějících do zahraničí pak zabezpečovači schválenými pro dané země,“ řekl Petr Štáhlavský, mluvčí Českých drah. Podobně jako Cargo i vlaky Českých drah budou postupně vybaveny zabezpečovači ETCS. Zařízení pro 663 vozidel vyjde na zhruba 6,6 miliardy korun. Na 85 procent z této částky mohou dopravci využít dotaci z evropských fondů. Systém umožňuje včasné zastavení vlaků před návěstí stůj i bez zásahu strojvedoucího, umí také snížit jeho rychlost před jízdou do odbočky nebo před snížením traťové rychlosti před obloukem o malém poloměru.

ČTK, E15.CZ 21. 4. 2015

Ve vlacích padá web. Česko rozjelo obří měření signálu

Ve vlaku si dnes častokrát nevyřídíte ani obyčejný e-mail. A telefonické hovory opakovaně přerušují hluchá místa bez signálu. Vleklé potíže s mobilními daty nejen na kolejích, ale i na dálnicích proto vyprovokovaly šéfa Českého telekomunikačního úřadu Jaromíra Nováka k historické akci: jeho technici zahájili dosud nejrozsáhlejší měření, které poprvé detailně ukáže, jak jsou klíčové tuzemské dopravní tepny pokryté mobilním signálem. Koncem loňského roku začal Novákův úřad, který má na starosti regulaci telekomunikačního trhu, měřit dálnice a silnice I. třídy. V úterý 19. dubna pak odstartovaly třídní testy na železničních koridorech. Výsledky měření, jež mají srovnat kvalitu pokrytí jednotlivých operátorů a motivovat je ke zlepšení služeb, pak zveřejní na svém webu ve formě přehledné mapy. Kdy budou data zpracovaná, ale zatím Novák nedokáže odhadnout. „Byl bych rád, aby to bylo co nejdříve. Ideálně do letních prázdnin,“ řekl předseda telekomunikačního úřadu. Novák osobně dohlédl na první železniční měření na trase mezi Prahou a Děčínem.

HN 20. 4. 2016

Dopravce hodlá pořídit nové vlaky za více než 10 miliard

České dráhy plánují koupit vlaky za více než deset miliard korun. Společnost vypsal trojici výběrových řízení na dodávku elektrických a diesellových jednotek, které potřebuje pro výběrová řízení na provoz železnic plánovaných ministerstvem dopravy. Jednou z trojice soutěží je dodávka vagonů pro rychlost do 200 kilometrů v hodině, které ČD chtějí využívat na mezistátních vlacích. Skutečný počet odebraných souprav bude vycházet z toho, v kolika soutěžích státní dopravce uspěje. Nemusí tak být vyčerpaný všechny peníze a odebrána všechna oznámená vozidla. Rámcová smlouva na nákup elektrických jednotek je největší z celého balíku nákupů. Za 20 elektrických jednotek plánuje firma utratit 4,6 miliardy korun. Na zhruba čtyři miliardy korun by měla podle odhadu ČD vyjít zakázka na nákup 30 diesellových jednotek. Padesát rychlíkových osobních vozů pro mezistátní vlaky by mělo vyjít na 2,2 miliardy korun. Dopravce očekává, že větší objem vypsaných soutěží osloví více renomovaných dodavatelů, kteří se soutěže zúčastní. Díky tomu by mohly ČD vysoutěžit výhodné podmínky.

ČTK, E15 15. 4. 2015



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 Gojnovou, tel.: 972 241 928 nebo e-mail: tereza.gojnova@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



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.**

Švýcarsko – poznávací zájezd

Prožijeme čtyři dny v Bernských Alpách pod hvězdným trojvrším Eiger, Mönch a Jungfrau. Uvidíme městečko Brienz u Trümmelbašských vodopádů, průmysk Velkého svatého Bernarda a hlavní město Švýcarska, Bern. **Termín zájezdu je 19.- 24. 7. 2016. Cena 5 990 Kč zahrnuje 4x místenku, 3x nocleh se snídaní, služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou dopravu, místní dopravu – lanovky, loď, autobus, případnou úschovu zavazadel a pojištění, za příplatek jsou lehátka T6 (T4) Wien-Zürich-Wien. V případě zájmu volejte 972 243 053.**



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



Člen představenstva obchodní korporace

Pro akciovou společnost Dopravní vzdělávací institut se sídlem v Praze hledáme uchazeče o pozici člena představenstva.

Úloha pozice

Obstarávání záležitostí pro obchodní korporaci, spočívající v obchodním vedení korporace, včetně vedení účetnictví či jednání za obchodní korporaci.

Potřebná kvalifikace, zvláštní schopnosti a dovednosti

Vzdělání	Ukončené vysokoškolské, fakulta filozofická, obory psychologie, andragogika
Odborná praxe	Minimálně 5 let na pozici člena statutárního orgánu v akciové společnosti
Specifické znalosti	Jazyky, znalost problematiky a prostředí hromadné dopravy s důrazem na železnici
Další požadavky	Bezúhonnost

Hlavní zodpovědnosti a klíčové aktivity

Vysoce odborné řízení společnosti zaměřené na zajišťování a poskytování vzdělávacích aktivit, odborné erudice a motivace zaměstnanců k pracovní výkonosti v oblasti železniční dopravy a provozování dráhy.

Další údaje

Termín nástupu	1. 6. 2016 (případně dle dohody), úvazek podle smlouvy o výkonu funkce
Místo pracoviště	Praha 3 - Žižkov, Husitská 42/22
Příhlášky	Strukturovaný životopis a motivační dopis zasílejte v elektronické podobě na adresu: nadejova@gr.cd.cz
Termín zaslání přihlášky	Do 10. 5. 2016 včetně
Údaje k výběrovému řízení	Výběrové řízení bude probíhat ve dvou kolech. Druhé bude formou ústního pohovoru s vybranými uchazeči před komisí.

REGIO 2020

Třebíč - Praha za 1:15 hod? Ano, je to možné!

mezinárodní konference na téma:
Vysokorychlostní železnice v ČR

25. – 27. 5. 2016 / Třebíč, Náměšť nad Oslavou



Partneři konference



Mediální partneři





FOTO: MARTIN ŠVANCAR

Parní vlak zahájí cyklosezonu na Kokořínsku

30. DUBNA 2016

V sobotu 30. dubna se můžete svézt parním vlakem do cyklistického ráje na Kokořínsku. Součástí historické soupravy tažené lokomotivou Bulík z roku 1935 bude služební vůz pro přepravu jízdních kol a také vůz bufetový. Vlak odjíždí minutu před osmou hodinou ránní z nádraží Praha-Braník, v metropoli zastavuje na do Prahy se parní vlak vydá v 15:08 h. Každou sobotu od 30. 4. do 3. 9. a 5. 7. 2016 se lze svézt také motorovým cyklovlakem Kokořínsko. Odjíždí z nádraží Praha-Vršovice v 8:14 h a v Praze do něj můžete přistoupit ještě na hlavním nádraží (8:24 h), ve Vysočanech (8:32 h) nebo v Čakovcích (8:47 h). Jede po stejné trase jako parní vlak, navíc zastavuje také v Nebuželích. Více na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:

Praha-Braník/Praha hl. n./Mělník/Lhotka u M./Kanina/Mšeno ad.



OD 1. KVĚTNA DO 28. ZÁŘÍ 2016

FOTO: ARCHIV CD



OD 6. DO 8. KVĚTNA 2016

FOTO: © ANDRÉ WIRSIC



7. KVĚTNA 2016

FOTO: JIŘÍ HOLOMEL

S nostalgií na výlet do Zahrady Evropy

Pro harmonické spojení přírody a drobných romantických staveb se Lednicko-valtickému areálu přezdívá Zahrada Evropy. Od května do září si výlet k němu můžete zpestřit železniční nostalgií. Od 1. 5. do 28. 9. 2016 jezdí o víkendech a svátcích z Břeclavi do Lednice a zpět historický motoráček z 50. let minulého století zvaný Hurvínek. Každou poslední sobotu v měsíci (tj. 28. 5., 25. 6., 30. 7., 27. 8. a 24. 9.) ho nahradí parní vlak tažený lokomotivou Skaličák. Historický motorák nebo parní vlak odjíždí z Břeclavi vždy v 9:10 h, 11:10 h, 13:10 h a 15:10 h. Na zpáteční jízdu z Lednice se vydají v 10:20 h, 12:20 h, 14:20 h a 16:20 h. Jednosměrná jízdenka do motoráčku stojí 30 Kč, zpáteční 45 Kč, do parního vlaku 60 Kč, resp. 90 Kč. Pokud předložíte platnou jízdenku z historických vlaků v pokladně lednického zámku, získáte v rámci programu ČD Bonus slevu na vstupné. Více na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Břeclav/Lednice

Na Slavnosti Karla Meye do Radebeulu

V městečku Radebeul u Drážďan se od 6. do 8. května uskuteční už 25. ročník Slavností Karla Meye. Pokud patříte mezi milovníky příběhů o indiánském náčelníkovi Vinnetouovi a zálesáku Old Shatterhandovi, určitě přijďte. Na tři dny se malebné údolí Lössnitzgrund promění v dobrodružný svět Dívkyho západu, jak ho známe z Mayových děl. Ve westernových městečkách a osadách bude o pestrou zábavu postaráno. Hlavním hostem slavnosti se letos stane herec Gojko Mitić, legendární „Vinnetou Východu“. A na co se mohou těšit děti? Na indiánské hřiště, jízdy na oslíkovi, rýžování zlata nebo třeba lukostřelbu. O víkendu se vždy v 15 a 17 hodin odehraje přepadení expresu Santa Fe, tedy vlaku na úzkokolejce Lössnitzgrundbahn. Tradičním vrcholem slavnosti je velká nejdělní přehlídka jezdců z celého Německa, tzv. Sternreiterparade, která se uskuteční v 11 hodin v ulici Meissner Strasse.

Nejbližší železniční stanice/zastávka:
Radebeul Ost/Lössnitzgrund (Lössnitzgrundbahn)

Ze Sušice v sedle bicyklu podél Otavy

Patříte mezi vyznavače cykloturistiky, jste z Plzeňska a ještě nemáte plány na sobotu 7. května? Pak pro vás máme jeden tip na výlet. První květnovou sobotu odjíždí v 7:30 hod. z plzeňského hlavního nádraží zvláštní cyklovlak, s nímž se můžete svézt do Sušice (přij. 9:09 hod.) a pak se vydat v sedle bicyklu podél řeky Otavy přes Rabí do Horažďovic nebo opačným směrem k rozhledně Seďlo a pak přes Kašperk zpátky do údolí Otavy. Zpět ze Sušice vlak jede v 17:02 hod. a do Plzně hl. n. s ním přijedete v 18:33 hod. Cyklovlak s kapacitou 250 míst bude mít kromě dvou vozů pro přepravu jízdních kol také bufetový vůz. A kolik stojí jízdenka? Pro dospělého 250 Kč, děti od 6 let 180 Kč a za kolo zaplatíte 50 Kč. Prodej jízdních dokladů zajišťuje Středisko volného času RADOVÁNEK (Ledecká 23, Plzeň). Více informací na tel. 739 220 534 nebo na e-mailu holomelova@radovanek.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Plzeň hl. n./Starý Plzenec/Zichovice/Sušice