

# Železničář

8. ČERVNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



12  
ROČNÍK XXIV

## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

Jedním ze dvou nových vrchních přednostů Dep kolejových vozidel (DKV) je od února **Zbyněk Rederer**. Jaké to je řídit provoz několika pracovišť, prozradil v rozhovoru.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Vyřazený motorový vůz řady 810 slouží v Karlových Varech k výuce dopravní výchovy. Pro zdejší Svět záchranářů ho připravily České dráhy. Motorák doplňuje multifunkční výukový areál.

### 11-13 TÉMA

České dráhy se u cestujících stále těší relativně **vysoké oblíbě**. Vyplývá to z průzkumu, který si nechal národní dopravce zpracovat od agentury pro výzkum trhu a veřejného mínění na konci minulého roku.

### 15 PROVOZ A TECHNIKA

Přesně před deseti lety začal v přerovském **Provozním středisku oprav DPOV**, dceřiné společnosti Českých drah, opravárenský cyklus pro příměstské patrové jednotky řady 471 CityElefant.

### 16-17 RECENZE

Nedávno se na trhu objevila nová série Brejlovců firmy Kuehn v několika provedeních. Uvedení modelů se stále odkládalo. Jak moc bylo dlouhé čekání vyváženo kvalitou, na to se podíváme u stroje **750.330-3 ČD Cargo**.

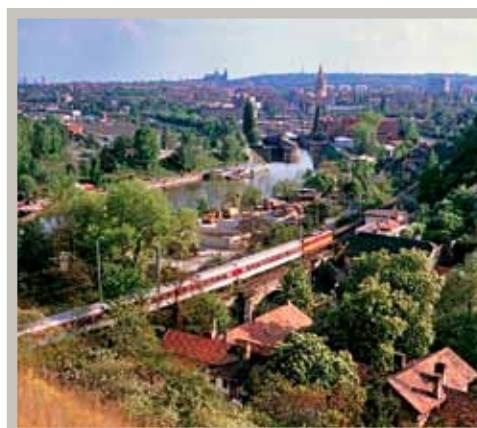


### 18-19 CESTOPIS

Drsný kraj **Vysočina** v sobě skrývá řadu unikátních míst, která jsou navíc snadno dostupná vlakem. Mezi nejzajímavější destinace patří Třebíč, jejíž židovská čtvrť je zapsaná v památkách UNESCO.

### 20-21 HISTORIE

Dnes už je považujeme za samozřejmost, na začátku 90. let však vlaky kategorie IC představovaly určitý posun v komfortu. Od **první jízdy spoje IC** na našem území uplynulo pětadvacet let.



## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz) | web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz)  
**ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** SevenArt, s.r.o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://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. Nevýžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.  
**VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJÍ:** České dráhy, a.s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

TITULNÍ FOTO: JAN CHALOUPKA



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Jedinečný pohled na ranní rozbřesk nám poslal kolega **Pavel Rovenský**. Snímek pochází z úseku mezi stanicí Kostomlaty nad Labem a zastávkou Kamenné Zboží na trati Praha – Nymburk.

## VÝHERCI JARNÍ SOUTĚŽE Z ČÍSLA 9

**Správné odpovědi: 1c), 2b), 3c), 4c), 5a), 6b), 7c), 8a), 9a)**

**Model lokomotivy Bastard (v měřítku TT) v hodnotě 3 500 Kč vyhrává:**  
Romana Malochová, Opatovice nad Labem.

**Knihu Dvě století českého železničního průmyslu vyhrávají:**  
Stanislav Kopřiva, Otrokovice,  
Aleš Sobotka, Žďár nad Sázavou a Pavlína Říhová, Šumperk

**Knihu Železniční tratě Ústecko-teplické dráhy na starých pohlednicích vyhrávají:**  
Václav Palát, Lichnov u Nového Jičína, Aleš Bohatý,  
Praha 1, Lukáš Povolný, Havlíčkův Brod, Zdeňka Halamková,  
Lanškroun a Tomáš Bursík, Praha 10

*Všem výhercům gratulujeme!*

## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

České dráhy se u cestujících i nadále těší poměrně vysoké oblibě. Toto není myšlenka vyslovená úředníky v kanceláři, ale potvrdil to další průzkum, který si nechal na konci minulého roku národní dopravce zpracovat od profesionální agentury pro výzkum trhu a veřejného mínění. Ostatně loňských téměř 172 milionů přepravených cestujících, což představuje nárůst oproti roku 2015 navzdory pokračujícím masivním výlukám ze strany SŽDC, potvrzuje zájem lidí o služby ČD.

Z výsledků průzkumu, jehož se účastnilo více než dva tisíce respondentů oslovených ve stanicích, kde zastavují dálkové spoje ČD, jsou asi nejvíce potěšitelná fakta hovořící o spokojenosti našich zákazníků s jízdou, tedy kvalitou přepravy. I když ne ve všech kategoriích vykazujeme jen samé zlepšení, jako důležitý fakt v meziročním srovnání vidíme nárůst celkové spokojenosti zákazníků. Ta je příznivá i u dodržování jízdních řádů, kdy se po propadu hodnocení z roku 2015 postupně vrací na vysokou úroveň, jež byla před zahájením významných výluk v Česku.

Cestující si pochvalovali také dostatečné množství elektrických zásuvek, USB portů a dostupnost internetu pomocí technologie wi-fi, a to díky vyššímu počtu vlaků, kde se s těmito prvky mohou každodenně setkat. Tuto tendenci snad udržíme, neboť wi-fi bude během letošního roku dostupná ještě v dalších vlacích ČD, a to díky nedávno schválenému nákupu a instalaci potřebného technického vybavení do bezmála dalších devadesáti vozů řad ABmz, ABpee a Bdpee nasazených v dálkové dopravě. Už nyní se lze bezplatně připojit ve zhruba šesti stovkách vlaků.

Z dosavadních úspěchů máme samozřejmě radost, ale neusínáme na vavřínech. Velký dík v této souvislosti patří všem našim zaměstnancům za jejich osobní nasazení. Bez jejich přispění bychom takových výsledků určitě nedosáhli, i o tom průzkum hovoří. Zákazníci meziročně ještě zlepšili hodnocení našeho provozního personálu, a to nejen z verbálního pohledu chování, ale i standardu a rozsahu poskytovaných informací. Tyto výsledky dávají naději, že zákazníci s námi budou spokojeni i nadále, a to i navzdory určitému nepohodlí, které je při cestách čeká. Od začátku června už komplikuje cestování v okolí Brna rozsáhlá 100 dní trvající výluka spojená s rekonstrukcí uzlu hlavního jihomoravského nádraží. Další investiční akce čeká i pražský uzel, a tou je kompletní oprava Negrelliho viaduktu, která odstartuje na začátku prázdnin. Obě akce přinesou řadu změn a omezení v dopravě. Věříme, že nám cestující zachovají přízeň.

Máme se všichni na co těšit, připravujeme řadu novinek. Jedná se například o redesign Pendolina či o další zkvalitňování nabízených služeb. Rozhodli jsme se upravit podmínky uplatnění práva z přepravní smlouvy u jízdních dokladů pořízených na e-shopu tak, aby již od září je bylo možné vracet beze srážky patnáct minut před odjezdem zvoleného vlaku. To bude po prázdninách. Ale ještě před obdobím, na které se těší především všichni školáci, přijdeme s výhodnými tarifními nabídkami na prázdniny. Například sedmidenní Jízdenka na léto na červenec a srpen bude stát už od 690 korun, čtrnáctidenní pak od 990 korun. Kromě toho jsme připravili síťovou jízdenku na kolo za 99 korun, která doplní stávající tarifní produkty týkající se kol. A nebude-li počasí na koupání, můžete se za námi vydat do Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka. Jsme tu pro vás.



**Michal Štěpán**

člen představenstva ČD  
zodpovědný za osobní dopravu



### Pavel Krtek se zúčastnil zasedání výboru CER

Na pozvání předsedy představenstva Deutsche Bahn Richarda Lutze se 24. 5. v Berlíně uskutečnilo zasedání řídicího výboru Společenství evropských železnic (CER). Jednání se zúčastnil i předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Na programu byly strategické otázky týkající se jak evropského železničního společenství, tak CER – například bezpečnost, terorismus, dopady Brexitu na výkony evropských železničních společností, efektivní financování ERTMS (infrastruktura i vozidla) či požadavky Evropské komise na snížení hluku v nákladní dopravě. Přítomní doporučili valnému shromáždění prodloužení mandátu Pavla Krtka v řídicím výboru CER o další funkční období. Řídicí výbor CER zároveň doporučí valnému shromáždění prodloužení mandátu výkonného ředitele CER Libora Lochmana o další tři roky. V rámci akce se uskutečnilo i dvoustranné jednání mezi ČD a ÖBB. Delegaci ÖBB vedl předseda představenstva Andreas Matthä. Probírala se analýza a návrh na zkvalitnění společných produktů, především provozu jednotek Railjet mezi Prahou, Vídní a Grazem. (red)

### České dráhy dopravily handicapované do Velkých Losin

Pardubické Regionální obchodní centrum ČD uspořádalo v úterý 16. května tradiční každoroční výjezd vlakem pro handicapované klienty týdenního stacionáře v České Třebové. Letošní akce, které se zúčastnilo okolo sedmdesáti účastníků, se konala pod záštitou místostarostky města Česká Třebová Jaromíry Žáčkové. Kromě českotřebovských klientů se ve vlaku svezlo i několik dětí denního stacionáře Ruka pro život z Litomyšle. Cílem výletu, na nějž České dráhy poskytly jednotku Regionova z českotřebovského Depa kolejových vozidel, byly Velké Losiny. Tam výletníci čekali návštěva zámku, muzea výroby ručního papíru a procházka v zámeckém parku. Jiní si naopak vyzkoušeli sílu termální vody v tamních lázních. Akce se konala v rámci plnění společenské odpovědnosti národního dopravce. (mah)

## Jediný parní vůz K

Unikátní parní motorový vůz M 124.001 Komarek je po bezmála pěti letech opět v provozu. V posledních letech si odbyl opravu v depozitáři Národního technického muzea (NTM) a veřejnosti se opět představil v úterý 23. května při novinářské jízdě mezi pražským nádražím Libeň a „Masaryčkou“. O následujícím víkendy pak vypravily České dráhy ve spolupráci s NTM veřejné jízdy po pražském uzlu. Podle vedení muzea by se však měl Komarek objevit především na tratích, které pravidelně obsluhoval, anebo v chomutovském depozitáři. Vůz byl vyroben v roce 1903 ve firmě Ringhoffer v Praze-Smíchově, parní kotol dodala vídeňská společnost Komarek. Muzeum vůz opravilo a znovu zprovoznilo u příležitosti dvouletého výročí narození Františka Ringhoffera II., zakladatele podniku. Dvojice Komarků měla původně jezdit na trati do Kamenického Šenova, ale sklonově náročná trať motorovým vozům nevyhovovala. Skončil tak na lokálce z Opočna do Dobrušky, kde jejich provoz ustal až po druhé světové válce. Pak zamířil do sbírky NTM. (hol)



Kinematovlak vyrazil prvně do zahraničí

Známý Kinematovlak, společný projekt Českých drah a Zlín Film Festivalu, zahájil v půlce května svou čtrnáctou jízdu Moravou a Čechami. Letos ale poprvé zamířil i do zahraničí. Stalo se již tradicí, že známé kino vytvořené z železničního vagonu putuje v předfestivalovém období po tratích mezi městy Zlín a Mladá Boleslav. Letos Kinematovlak vyrazil 15. května ze Zlína do překrásného Mikulova a Znojma. Úplnou novinkou se však stala jeho cesta do rakouského Retzu, kam dorazil 19. května. Jeho pouť nyní pokračuje jižními Čechami. Postupně navštívil České Budějovice, Písek, Příbram, Rakovník, Kralupy nad Vltavou, Mělník a svou pouť zakončil 2. června v Mladé Boleslavi. Součástí letošního Kinematovlaku byly doprovodné vozy Vláček Hráček a expoziční vagon s výstavou o historii železnice. Už nyní se připravuje příští jubilejní patnáctý ročník tohoto projektu. Autoři přemýšlí, kudy a kam se vypravit, které kraje navštívit. Jednou z možností je objet všech 14 krajů České republiky. (red)



# omarek znovu ožil



FOTO: ČD, JAKUB GOJLÁŠ

## Zástupci hlavních aktérů NDŽ se sešli v Bohumíně

V pořadí již druhá koordinační schůzka k Národnímu dni železnice 2017, který se uskuteční 23. září v Bohumíně, se konala v pátek 26. května pod vedením člena představenstva Českých drah Michala Štěpána. Zástupci všech zainteresovaných stran, mezi nimiž nechyběl starosta města Petr Vícha nebo náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Josef Hendrych, se po úvodním seznámení s aktuálním stavem příprav tohoto železničního svátku přemístili do haly Technicko-hygienické údržby bohumínského depa. V této specializované hale, kam organizátoři umístí expozici s názvem Svět změny, si budou moci návštěvníci prohlédnout nejen jednotku Pendolino či soupravu railjet, ale současně si projít v rámci komentovaných prohlídek kompletní servisní zázemí. Na 23. září, kdy je Národní den železnice naplánován, přislíbila účast mimo jiné kapela Buty a v síti Ticket Portal byl již exkluzivně zahájen předprodeji vstupenek na noční vlakovou show. (mah)



## Jednotka Coradia Lint nese názvy měst

Na Dnu přátelství, který se uskutečnil o třetí květnové neděli v bavorském Hofu, se připomnělo i nedávno obnovené železniční spojení s Chebem a Aší. Při této slavnostní příležitosti se na trati poprvé objevila motorová jednotka Alstom Coradia Lint se speciálním polepem odkazujícím na města Cheb a Hof. Součástí programu byla i výstava, jež představila důležité dopravní spojení mezi sídly, které bylo od konce druhé světové války v roce 1945 do podzimu 2015 přerušeno. Návštěvníci se mohli seznámit i s historií stanic na této trati. Jízdní řád nabízí na zmíněné trase devět párů vlaků denně. (hol)



Benešov se poslední květnovou sobotu stal centrem Středočeského železničního dne. Do Benešova dorazily například moderní soupravy Interpanter nebo RegioShark, ale také historická lokomotiva přezdívaná Ušatá. Odtud pak s cestujícími vyjžděly do dalších měst v okolí – do Vlašimi, Votic či Sázavy. V některých stanicích byl pro zájemce přichystán i další bohatý doprovodný program. V Benešově si návštěvníci mohli prohlédnout výstavu o následníkovi trůnu Františku Ferdinandovi d'Este a jeho historickou čekárnu, expozici o historii železnice na Benešovsku nebo dopravní kancelář pro řízení provozu či modelovou železnici. Ve Vlašimi organizátoři uspořádali výstavu fotografií zrušené trati z Trhového Štěpánova do Dolních Kralovic. Akci navštívila i středočeská hejtmanka Jaroslava Jermanová se svým náměstkem Františkem Petřtylem za doprovodu obchodního ředitele ČD Jiřího Ješety. (red)

**Železniční den nadchl milovníky vlaků**

# Kvalitní personalistika je v depu nutností

Jedním ze dvou nových vrchních přednostů Dep kolejových vozidel (DKV) Českých drah je od února letošního roku Zbyněk Rederer. V DKV Brno nahradil Františka Kozla, který se naopak ujal funkce vrchního přednosty v Praze. Jak se vyrovnal s novou pozicí v DKV Brno a jaké to je řídit provoz několika pracovišť počínaje Vysočinou a konče Slováckem, prozradil v rozhovoru.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

## Jaké máte pocity ve vrcholové pozici, kdy vedete jedno z dep Českých drah?

Můj nástup na post vrchního přednosty byl velice rychlý, a tak nebyl čas na nějaká předsevzetí. Vzhledem k tomu, že jsem u předchůdců pracoval delší dobu jako jejich zástupce, problematika každodenního „depařského“ života je mi známá. Řadu pracovních záležitostí mi bývalí šéfové s mnou konzultovali a rovněž jsem se podílel na jejich uvádění do života. Můj přesun do „vedlejší místnosti“ nebyl doprovázen žádnými dramatickými systémovými ani personálními změnami. Měl jsem to štěstí, že jsem u posledních dvou vrchních přednostů, jmenovitě Zdeňka Průši a Františka Kozla, mohl odkoukat něco z jejich odborných a životních zkušeností. Co mě však při nástupu do funkce hodně překvapilo, byla obrovská časová náročnost. Byl jsem sice i dříve zvyklý do práce přicházet mezi prvními a pozdě odcházet, ale organizace času vrchního přednosty má úplně odlišné dimenze. Bez nadsázky musím říci, že podřizuji takřka většinu osobního času nynějšímu pracovnímu zařazení.

## Čeho si nejvíce považujete z dosavadní praxe na železnici?

Na všech pracovních pozicích, které jsem zastával, jsem poznal velké množství šikovných odborníků, a to bez rozdílu, zda se jednalo o dělníka, mistra, strojvedoucího nebo řídicího pracovníka. Nemohu nevzpomenout například inženýra Bojanovského, bývalého vedoucího oprav v dnes již neexistujícím Lokomotivním depu Brno dolní, pod jehož taktovkou se v depu prováděly střední opravy Břejlovců řady 754. Pro Bojanovského násobně platilo jeho známé rčení „vším jsem byl rád, ale hlavně železničářem“. Vzpomínám i na to, kdy jsem po nástupu do funkce inženýr pro školení předstoupil poprvé před ostřílené profesionály – zkušené strojvedoucí, a školil jsem je z předpisů, které já měl sice dobře nastudované, leč oni je využívali prakticky. Byla to dobrá zkušenost, a tak jsem poznal pekně na vlastní kůži, jak si praxe dovede předpisy ohnout, někdy ku prospěchu věci, jindy spíše ke škodě. Ale to platí i dnes v úplně odlišné společenské atmosféře.

## Máte představu, na co můžete po svých předchůdcích navázat?

Jistě. Jsem například rád, jak se podařilo Františkovi Kozlovi spolu s vedoucími odborů a jejich kolektivitu prokázat, že si poradí s provozem a údržbou dálkových jednotek InterPanter, nasazovaných na závazkových linkách R13 a R19. A to i ve specifických podmínkách depa Brno Maloměřice, jež bylo postaveno před více než pa-

desáti lety pro údržbu především lokomotiv. Musíme zatím dokázat takřka nemožné a popasovat se s pětivozovými jednotkami InterPanter, které se udržují v hale délky násobně kratší, než je samotný vlak. To je trochu oříšek a naši lidé musí doufat, že je blízko doba, kdy skončí uplatňování kreativity při opravách. Včetně složitého posouvání vlaku na stání vybavené lávkami pro vstup na střechu jednotky, kde je umístěna většina důležitých prvků. Je to ale poněkud nevyhovující, proto již vznikl projekt dvoukolejné, dostatečně dlouhé haly, který je nyní ve schvalovacím procesu s nadějí zahájení stavby v tomto roce.

To nám hodně pomůže i v efektivní údržbě RegioPanterů pro Jihomoravský kraj. Lze říci, že s podobnými problémy se potýkala i naše Provozní jednotka Havlíčkův Brod při dřívější dodávce motorových vozů od firmy Stadler. Vše se ale již vyřešilo, hlavně ke spokojenosti zaměstnanců údržby. Vážím si rovněž toho, že lze navázat na koncepční práci ve zlepšování sociálních zařízení, šaten nebo místností pro odpočinek lokomotivních čet. Nelze se nezmínit, že všechna pracoviště jsou pravidelně auditována a jsme nositelem certifikátu kvality ISO 9001 i bezpečnosti práce OHSAS 18001.

## Vlaky brněnského depa zabezpečují regionální dopravu na území několika krajů, včetně rychlíků. Jak hodnotíte například jejich čistotu?

Co dnes je už samozřejmostí a cestující to požadují jako základní standard, tedy hezký interiér vozidla a čisté toalety, nebylo dříve běžné. Dovoluji si říci, že nastavený systém pro udržení vysoké kultury cestování je funkční. Je také nutno říci, že finanční prostředky, které se na čistotu interiérů a exteriérů vozů nebo jednotek vynakládají, jsou opravdu nemalé. Díky výborné spolupráci s kolegy z Odboru krizového řízení Českých drah se nám daří navíc snižovat škody, které na skříních vozidel páchají svébytní „umělci“ svými graffiti. Přestože na odstranění jejich výtvarů vynakládáme nemalé finanční prostředky, poklesly náklady na čištění za uplynulých pět let řádově o několik milionů korun. Vzhledem k tomu, že mám osobní zkušenost i ze zahraničních železnic, musím zdůraznit, že naše vlaky, a to i v ostrém porovnání se soupravami některých evropských drah, jsou opravdu čisté.

**Nastavený systém pro udržení vysoké kultury cestování je funkční. Je také nutno říci, že finanční prostředky, které se na čistotu interiérů a exteriérů vozů nebo jednotek vynakládají, jsou opravdu nemalé.**



## ZBYNĚK REDERER

Po studiu břeclavské střední dopravní školy v oboru Elektrická trakce a kolejová vozidla a Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině, obor elektrická trakce a energetika v dopravě, nastoupil v roce 1981 do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD Břeclav. Po roční vojenské službě začal pracovat v Lokomotivním depu Brno dolní na různých pozicích v provozu a správce. Od roku 2010 byl statutárním zástupcem vrchních přednostů DKV Brno. Do pozice vrchního přednosty byl jmenován k 1. 2. 2017.

### Kladete důraz na personalistiku v depu?

O personálních záležitostech by se daly popsat stohy papíru a vycházet bych mohl z dřívějších zkušeností vedoucího oddělení správního. S ohledem na mé technické vzdělání jsem tehdy stále kolegyním z personálního říkal, že jsem a budu stále jakýsi „personalista v zácviku“. Personalistiku nepodceňuji. Je to jedna z důležitých věcí v řízení firmy. Depo kolejových vozidel Brno patří počtem zaměstnanců sice k těm menším, přesto 1 340 pracovníků různých profesí představuje obrovský objem lidí a ke každému se musí přistupovat individuálně. V odborných profesích pro údržbu železničních kolejových vozidel uvádím za všechny profese mechaniky kolejových vozidel nebo elektromechaniky, kde se personál neustále obměňuje. Proto je kvalitní personalistika v depech více než nezbytnou věcí. Například se svými spolupracovníky a Odborem vzdělávání rozvíjíme spolupráci se Střední průmyslovou školou v brněnské Purkynově ulici. Nabídkou odborných praxí, stáží a exkurzí se snažíme podchytit zájem studentů o práci na železnici a speciálně pro opravárenství vozidel. Těmito aktivitami se budeme snažit oslovit i školy v ostatních regionech mimo Brno, například na Vysočině. Jako příklad uvedu, že byt si ročně vychováme přes třicet nových strojvedoucích, tak toto číslo pokrývá pouze úbytky způsobené fluktuací zaměstnanců nebo jejich odchody do důchodu.

### Máte přes velké časové vypětí nějaké koníčky?

Býval jsem aktivním fotbalistou, rád vzpomínám na brankářské působení ve Zbrojovce Brno, kde jsem to dotáhl do ligového dorostu. Pak jsem se věnoval horolezectví, vysokohorské turistice a cestování, které se snad jako jediné dá občas vtěsnat do mého profesního života. A pokud se tak stane, tak si ho doopravdy užiji. Nejhezčí zážitky mám takové, které mohu sdílet s rodinou. Naposledy jsme navštívili Čínu, která nás uchvátíla úplně jiným stylem života a kulturou a samozřejmě sítí vysokorychlostních vlaků. Zapomenout nemohu také na své železniční putování křížem krážem přes celou Evropu až na nejzápadnější cíp Velké Británie na Cornwall či do nejsevernějších končin ve Skotsku. ◆

# Internet se rozšíří do dalších vozů

Internet zdarma bude dostupný v dalších vlacích Českých drah. Vedení společnosti schválilo nákup a instalaci potřebného technického vybavení do desítek vozů řad ABmz, ABpee a Bdpee. Služba wi-fi se objeví i na linkách do západních Čech.

JOSEF HOLEK, PETR VONDRÁČEK | FOTO: ARCHIV ČD

K internetu se pomocí technologie wi-fi připojí ještě více zákazníků Českých drah. Představenstvo firmy v květnu posvětilo doplnění další potřebné techniky do bezmála devadesáti vozů. Nyní se lze bezplatně připojit ve více než šesti stovkách vlaků ČD. Díky použité technologii si mohou cestující užívat internetu v nejlepší dostupné kvalitě.

„V letech 2018 a 2019 plánujeme službu ČD wi-fi spustit v dalších více než 260 vozech pro dálkovou dopravu. Do konce roku 2019 bychom tak chtěli našim cestujícím v dálkové dopravě nabídnout připojení k internetu ve všech nových nebo modernizovaných vozidlech, kterými ČD disponují,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD, zodpovědný za osobní dopravu. Požadavek na vybavení danou technologií u nově nakupovaných vozidel pro dálkovou i regionální dopravu je samozřejmostí.

## Doma i za hranicemi

Aby si cestující nemuseli za hranicí země zapínat datový roaming, České dráhy v rámci spolupráce se zahraničními partnery vybavily SIM kartami českých operátorů 95 vozů cizích dopravců. Stejně tak společnosti ÖBB, ZSSK, MAV a DB poskytují SIM karty za hranicích operátorů pro vozy ČD nasazované na mezinárodní spoje do Maďarska, Rakouska, Slovenska a Německa. „Cestující by neměl rozoznat žádný rozdíl,“ upřesnil Štěpán.

ČD vybavují vozidla jednou z nejlepších technologií určenou pro drážní vozidla na trhu. Důležitou součástí pro dálkové vlaky je navíc gateway, pozemní součást technického řešení, která slouží jako agregátor připojení, a v podstatě zajišťuje schopnost systémů připojit se prostřednictvím několika mobilních operátorů současně. Navíc umožňuje službu, kdy v případě výpadku signálu či nestability sítě jednoho operátora, se mohou všechna uži-

vatelská spojení přesunout na signál dalších poskytovatelů, a to bez rozpadnutí spojení. „Cestující tak mohou při svých cestách našim vlakem využívat datové služby prostřednictvím vnitřní bezdrátové sítě ČD wi-fi v té nejlepší dostupné kvalitě,“ podotkl člen představenstva.

## Tentokrát dálková doprava

Bezdrátové připojení k internetu mohou cestující využívat v celkem 603 vlacích Českých drah, z toho ve 156 dálkových a 447 regionálních. Národní dopravce už disponuje 453 vozy se zmíněnou službou, z toho je 155 klasických a 298 vagonů v 87 ucelených jednotkách. K nim do konce roku přibude dalších 89 vozů pro dálkovou dopravu. Jedná se o kombinované vagony 1. a 2. třídy řady ABmz<sup>346</sup> a ABpee<sup>347</sup> a vozy 2. třídy řady Bdpee231. Připojení bude k dispozici na linkách z Prahy do Klatov a Železné Rudy, Českých Budějovic, do Hradce Králové a Trutnova či Přerova a Otrokovic. ◆



## KDE BUDETE ON-LINE

### EURO CITY, INTERCITY, EXPRES

Ve vlacích EuroCity, InterCity a Expres je služba bezdrátového připojení k internetu dostupná ve vozech řad Apee, ARmpee, Ampz, Bhmpz, Bdmpz, Bmz nebo Bdmpee. Vlaky EuroCity z Prahy přes Horní Lideč do Žiliny resp. Zvolena, na které jsou nasazovány vozy slovenského dopravce ZSSK, je wi-fi ve vybraných vozech řad Ampeer a Bmpeer.

### RYCHLÍKY VYŠŠÍ KVALITY

Technologií pro zajištění bezdrátového připojení k internetu jsou vybaveny i rychlíky vyšší kvality (Rx), například z Brna přes Břeclav do Olomouce, na které jsou nasazovány jednotky InterPanter.

### SPĚŠNÉ A OSOBNÍ VLAKY

K internetu se lze prostřednictvím služby ČD wi-fi připojit ve všech spěšných a osobních vlacích vedlejších elektrických jednotkami RegioPanter nebo motorovými jednotkami RagioShark.

### PENDOLINO A RAILJET

Pokryty celé soupravy.




Spojte se s námi!



PRACUJTE NA DRUHÉ NEJVĚTŠÍ OPTICKÉ INFRASTRUKTUŘE V ČR

**Telekomunikační společnost**  
**ČD - Telematika obsazuje tyto pozice v Praze a ve Středočeském kraji:**

- technik kabelových sítí – optika, metalika
- technik rádiových technologií
- telekomunikační technik

**Co práce v ČD - Telematice nabízí?**

- jistotu stabilního a dlouhodobého zaměstnání, férový přístup
- garanci proplácení případných přesčasů, příplatky i nad rámec zákoníku práce
- zkrácenou pracovní dobu 37,5 hodiny týdně Po–Pá 6:00–14:00 hod.
- zaškolení a podporu zkušené pracovní skupiny
- různorodou práci v oblasti sítí a technologií
- očkování proti klíšťové encefalitidě zdarma

**Noví kolegové by měli mít:**

- vzdělání v elektrotechnickém oboru
- osvědčení vyhl. č. 50/1978 Sb., případně složení zkoušky plně hradíme po nástupu
- řídičské oprávnění skupiny B
- vztah k telekomunikacím

■ **Benefity:** 25 dnů dovolené, stravenky 100 Kč za 35 Kč, příspěvek na penzijní a životní pojištění, na dovolenou, dětské tábory, poukázky FlexiPass pro volný čas, čerpání benefitů na nákupy v lékárnách, optikách aj., levné mobilní volání pro celou rodinu

**Pro více informací volejte na 972 225 509 nebo zašlete svůj životopis na [kariera@cdt.cz](mailto:kariera@cdt.cz)**

ČD - Telematika a.s. | telefon 972 225 509 | [cdt.jobs.cz](http://cdt.jobs.cz) | [www.cdt.cz](http://www.cdt.cz) | [kariera@cdt.cz](mailto:kariera@cdt.cz)



# Svět záchranářů rozšířil motorový vůz

Vyřazený motorový vůz řady 810 slouží v Karlových Varech k výuce dopravní výchovy. Pro zdejší Svět záchranářů ho připravily České dráhy. Motorák původně určený k likvidaci se pyšní novým lakem a doplňuje multifunkční výukový areál. Vlak z koleje na koleje areálu přemísťoval těžkotonážní jeřáb.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Karlovarský Svět záchranářů doplnil v květnu motorový vůz řady 810 Českých drah. Vlak posílí vzdělávání dětí a mládeže o rizicích v železniční dopravě. Návštěvníci se tak díky vyřazenému vozu naučí, jak se chovat na železnici, respektive v dopravě obecně.

V areálu, který tvoří několik specifických budov včetně improvizované nemocnice, policejní služebny nebo hasičské stanice, se s instalací vlaku počítalo už dříve. Vedení města ho však kvůli nedostatku finančních prostředků zprvu nemohlo pořídit. „Vůz bude sloužit i jako učeb-



na pro dopravní výchovu a zároveň doplní dětské dopravní hřiště s reálným železničním přejezdem. Velikost opravdového vlaku musí v dětech vzbudit respekt. Motorák tedy bude například při spouštění závor troubit,“ podotkla Veronika Krajsová, prezidentka Asociace Záchranářů, jež multifunkční areál provozuje. Počítá se navíc s tím, že okolo Orchestrionu postaví imitaci depa a trolejové vedení.

## Z koleje na koleje

České dráhy do Karlových Varů dodaly motorový vůz 810.226, který byl původně určen k likvidaci. Kvůli instalaci přišel v plzeňském depu o převodovku, motor a další výstroj, naopak dostal nový lak v korporátních barvách národního dopravce a zánovní interiér včetně sedaček. Do lázní ho v soupravě dovezl jiný vůz, 810.676. Zaměstnanci ČD soupravu převáželi ve čtvrtek 18. května přes Mariánské Lázně a Bečov nad Teplou. Cesta na karlovarské dolní nádraží jim zabrala zhruba tři hodiny. Krátce před půlnocí se však odebrala do těsné blízkosti Světa záchranářů, kde na odstrojení kousek čekal těžkotonážní jeřáb. Po upevnění a nezbytných přípravných pracích následoval zhruba hodinu trvající přesun. Jeřáb-

www

Více foto najdete ve webové verzi Železničáře.

ník totiž musel vůz nejdříve přetáhnout z trati, posadit pod násep, otočit jeřáb kvůli vyvážení, opět navázat na hák, natočit železniční vozidlo správným směrem a teprve potom usadit. „Celý vůz se sem nevejde, proto má jen jedno čelo. Zadní část vozu je zaslepena a druhé stanoviště strojevedoucího je uříznuté,“ osvětlila Krajsová nutnost natočení s tím, že vlak váží okolo 12 tun.

## Dotknout se obrazu

Instalace se protáhla do brzkých ranních hodin, nicméně krátce po rozbřesku si motorák již užívaly děti. Vlak totiž byl díky zaměstnancům DKV ihned připraven uspokojit potřeby školitelů. Jen interiér ještě bude doplněn významnými vzdělávacími prvky včetně dotykové televize.

Osm set desítku upravovalo pro potřeby Záchranářského kruhu plzeňské DKV zhruba měsíc. Šlo o vyřazený vůz, jenž dříve sloužil na Tábořsku, Kraslicku a Chebsku. Poté čekal v Plzni na likvidaci. Světově unikátní karlovarský areál, ve kterém pracují a ukazují svou činnost všechny složky integrovaného záchranářského systému, je v provozu teprve rok a půl.

## SINGROVKA ZAMÍŘILA NA KYSELSKÉ SLAVNOSTI, V LÉTĚ POJEDE PRAVIDELNĚ

Nestává se příliš často, aby se na vlečce, kde desítky let kralovala nákladní doprava, objevil osobní vlak. A navíc historický. O posledním květnovém víkendu se tak stalo na trase mezi Karlovými Vary a Kyselkou. České dráhy na zdejší slavnosti vyslaly retrosoupravu Mattoni expres v čele s motorovým vozem Singrovka.

Vůz M 240.0100 bude o letní sezóně na vlečku do areálu „Matonky“ zajíždět pravidelně. Akci si nenechaly ujít stovky cestovatelů z celé republiky. „Přijeli jsme do kempu u Varů na víkend a nejprve jsme si říkali, že se budeme chladit u Ohře. Jízda je ale příjemným zpestřením,“ konstatoval Radoslav Novohradský, který přicestoval se svou manželkou z Prahy.

Lázně Kyselka s odborným výkladem a další kulturní program. Výletníci si také mohli projít Muzeum Mattoni v Löschnerově pavilonu.

Další Mattoni expresy vyrazí za bohatou historií a poznáním obce Kyselka 1., 16., 23. a 30. července, a ve dnech 6., 13. a 20. srpna. Jízdné se platí ve vlaku přímo průvodčímu. (hol)

## Vyrazila i Kredenc

Původně měla z karlovarského dolního nádraží přes Vojkovice nad Ohří vyrazit jen Singrovka, ČD však do soupravy operativně zařadily další dva vozy – osobní řady BFalm a motorový M 262.043. A vyplatilo se, vlak byl zcela zaplněn. „Během dne Singrovka ještě dvakrát vyrazila do Vojkovic, pozdě odpoledne jsme pak odjeli zpět do Karlových Varů,“ řekl Marek Plochý, manažer Nostalgie ČD. Na příjezd vlaku navázala organizovaná prohlídka





# Inovativní technologie v barvách ČD Cargo

Jen pár týdnů uběhlo od zkušebního nasazení vozu řady Sggrs (InnoWagon) na přepravu kontislitků z Třineckých železáren. A nyní můžeme s potěšením konstatovat, že vozový park ČD Cargo byl doplněn prvními vlastními vozy této řady, které jsou již nasazovány na pravidelné vlaky.

ROMAN MÁSLŮ | FOTO: MICHAL ROH A MICHAL ROH ML.

„Pořízení těchto vozů je v souladu s hlavními cíli v oblasti obnovy vozového parku ČD Cargo a investiční strategií rozvoje naší společnosti. Převzetím prvních vozů bylo završeno mnohaměsíční úsilí a naše firma se stala jedním z mála dopravců v Evropě, který nabízí svým zákazníkům možnosti přepravy s použitím této nejmodernější a inovativní technologie,“ komentoval nákup nových vozů předseda představenstva ČD Cargo pan Ivan Bednárik.

## Palety na hutní výrobky

Vůz řady Sggrs je osminápravový 8ostopý vůz složený ze dvou článků pevně spojených tažně-tlačnou spojku. Prvních jedenáct dodaných vozů je vybaveno speciálními paletami pro přepravu hutních výrobků (SteelPallets), každý vůz šesti paletami. Hmotnost prázdného vozu v této kombinaci je 36,3 tuny a umožňuje ložení 127,7 tuny pro přepravu v traťové třídě „C“ nebo až 143,7 tuny pro třídu „D“.

První soupravu můžeme spatřit při jejím nasazení na ucelených vlcích v relaci Třinec – Klad-

no-Dubí, kde postupně nahradí většinu dosud používaných konvenčních vozů řad Eas a Tams. Využitím nových vozů dojde k výraznému zefektivnění těchto přeprav, protože jejich parametry výrazně převyšují dosud používané vozy. Pro ucelený vlak s normativem 1 800 tun brutto bylo dříve používáno 24 vozů řady Eas s celkovou tárou cca 540 tun. S využitím vozů Sggrs stačí pro vlak stejných parametrů jen 11 vozů této řady s celkovou vlastní hmotností prázdných vozů pouhých 399,3 tuny, což je o 25 procent méně „mrtvé váhy“ vozů s výrazným dopadem na snížení nákladů za využití dopravní cesty.

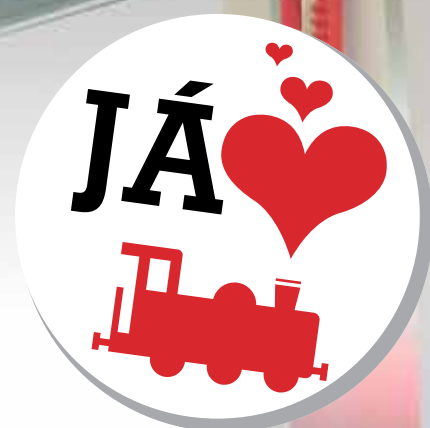
## První vlak jel ze Třince

První takto sestavený ucelený vlak byl vedený v časové poloze a trase vlaku Pn 64000 s pravidelným odjezdem ze Třince v pátek 28. dubna 2017 v 2:50, kdy na celkem 11 vozech Sggrs bylo naloženo 1 360,7 tun kontislitků, při průměrném vytížení vozu 123,7 tuny netto. Díky nasazení těchto vozů dochází i k minimalizaci časů na ložné manipulace, kdy na nakládku je plánováno 24 hodin a na vykládku jen 12 hodin. Je to dáno použitím klanicových palet, kdy obsluhující personál u nakládky i vykládky má výborný přehled o naloženém zboží oproti vysokostěnným vozům. Díky těmto příznivým faktorům je možné realizovat přepravu se soupravou v této relaci dvakrát týdně. Ke stávající soupravě přibude koncem května druhá se stejnými parametry a společnými silami budou dominovat na přepravě hutních výrobků v této relaci. Postupně převezmou přepravu i dalších produktů, které dosud v rámci zkušebního provozu nebyly vyzkoušeny.

„Investiční plány ČD Cargo zahrnují postupné pořízení až 400 vozů této řady do roku 2020. V letošním roce bude dodáno 100 vozů, se kterými se postupně budeme setkávat při přepravách i ostatních produktů – hnědého uhlí a dalších hutních výrobků například svitků drátů, plechů a podobně,“ přiblížil další záměry firmy Ivan Bednárik. Unikátní novinkou je pak takzvaný „WireTainer“ na přepravu svitků drátu představený veřejnosti na veletrhu Transport & Logistika v Mnichově.



# PRŮZKUM SPOKOJENOSTI U ČESKÝCH DRAH: POCHVALA, ALE...



Mezi cestujícími se České dráhy stále těší relativně vysoké oblibě. Vyplyvá to z průzkumu, který si nechal národní dopravce zpracovat od agentury pro výzkum trhu a veřejného mínění Ipsos na sklonku minulého roku. Dobré výsledky jsou patrné především v položce spokojenost s jízdou. Navíc vzrostla v meziročním srovnání i celková spokojenost.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Pro ČD je naslouchání zákazníkům základem k zajištění kvalitních služeb a úspěšnému podnikání. Mezi hlavní klienty patří objednatelé a cestující. „V kategorii objednatelů prakticky každodenně jednáme o podobě nabídky, ať už se to týká kvality vozového parku, služeb nebo dodržování smluvních závazků vedoucích k naplňování přepravních potřeb státu či jednotlivých regionů,“ uvedl člen představenstva Českých drah zodpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. Naopak od cestujících, jichž ročně ČD odvezou více než 171 milionů, mají průběžnou zpětnou vazbu díky personálu. Nicméně není komplexní, neboť spíše platí, že spokojený cestující pochvalu ne vždy řekne. A naproti tomu nespokojený zákazník stížnost nebo podnět raději napíše. „Pro naši společnost je tedy nesmírně důležité pracovat s analýzami z každoročního průzkumu spokojenosti. Podle reakcí určíme oblasti, na které potřebujeme šetření zaměřit, a s vybraným uchazečem vedeme diskuzi k našemu záměru získat věrohodný obraz na dané téma činnosti,“ upřesnil náměstek.

„**Pozitivní trendy jsou patrné i u míry doporučení. Stálí cestující doporučují spoje ČD obecně častěji než v roce 2015.**“

### Držíme krok s konkurencí

„Pozice ČD je podle klíčových ukazatelů značce silná v porovnání s konkurencí. Budujeme především velkým pokrytím, jednoduchými a kvalitními službami, přímými spojeními, kvalitně zpracovaným jízdním řádem a také pohodlím,“ zhodnotil Štěpán. „Ve spokojenosti s jízdou dokonce poklesl počet cestujících s negativním hodnocením,“ doplnil. Zatímco v roce 2015 bylo s cestou absolutně spokojeno 44 procent dotázaných (celkově spokojených bylo 80 %, včetně oněch 44 %), loni jich bylo 45 procent z 85 procent spokojených! Pochvala zazněla i za rychlost spojení, celkovou dobu jízdy a počet spojů ve dni na určité trase. „Z průzkumu vyšlo jasně najevo, že ČD umí poskytovat stejně zajímavé služby jako konkurence. Meziročně jsme se zlepšili i v nabídce výhodnějších cen jízdného,“ řekl Štěpán. Jako běžný standard už lidé vnímají pohodlí, dostatek volného místa k sezení nebo informovanost před nástupem do vlaku. Kromě férových cen jízdného lidé ocenili i oblíbenou mobilní aplikaci Můj vlak nebo nový věrnostní program ČD Body. Trochu si dopravce pohoršil u čistoty a pořádku na WC. Do jisté míry je toto zjištění ovlivněno i nasazováním vozů za-



hraničních správ. Naopak výrazné zlepšení spokojenosti nastalo v první třídě rychlíků. „Spokojených je 91 procent, což je v meziročním srovnání hodnota o deset procentních bodů vyšší,“ konstatoval Štěpán. Tři procentní body navíc si však připsala i „dvojka“. Celkově vzato: Spokojenost s druhou třídou vyjádřilo 68 procent cestujících (nárůst o 3 procentní body), s první 78 procent

(nárůst o 11). Dopravce snížil ceny jízdného v první třídě, na vlaky nižších kategorií začal nasazovat moderní či modernizované vozy a rozšířil v těchto spojích rozsah služeb.

### Nižší spokojenost u Pendolin

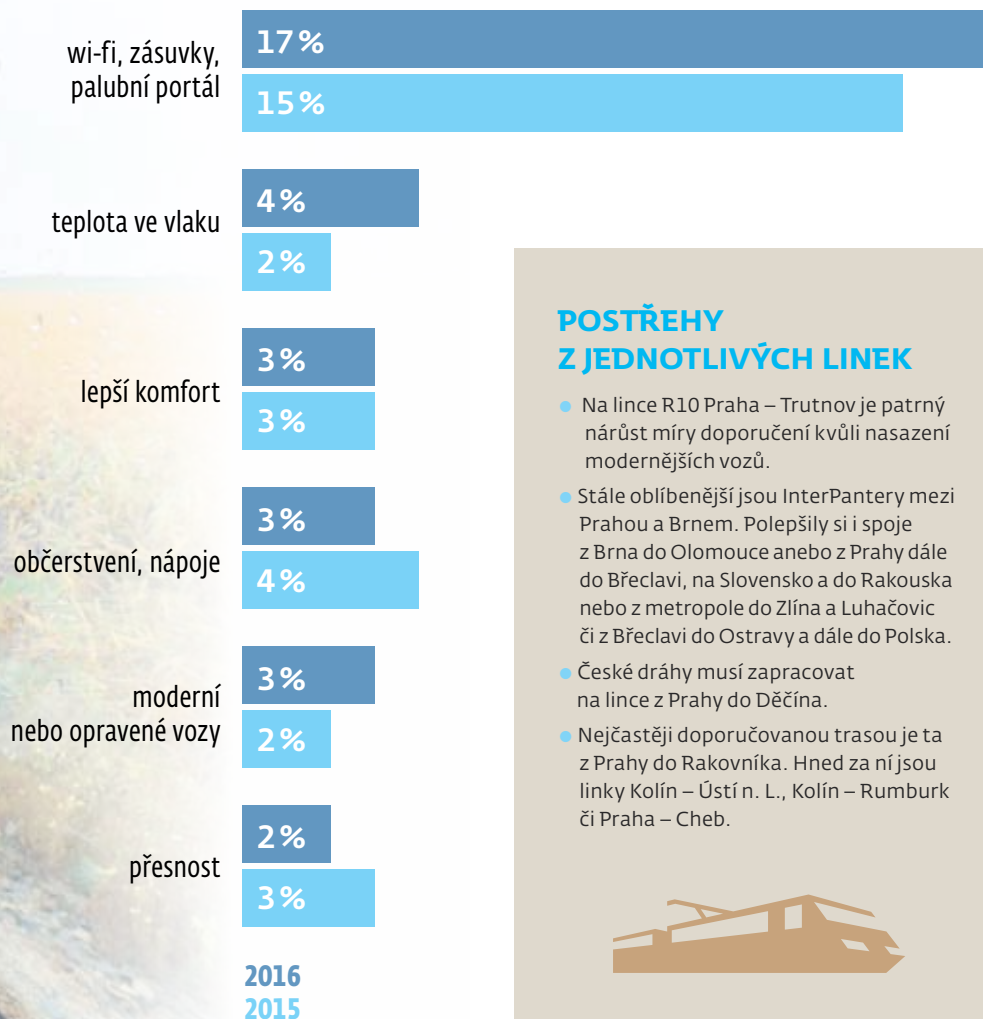
Zatímco u vlaků kategorií IC, Rx, Ex a EC se spokojenost zvyšovala či se ustálila, záporná

## VYUŽITÉ JÍZDNÉ A SLEVY

- In Kartou nepoužívalo v roce 2016 na 52 % cestujících, z toho 38 % si myslí, že by ji ani nevyužilo, 15 % dotázaných ji neshledává atraktivní, 13 % si ji plánuje pořídit, 4 % jezdí především s konkurencí a nevyplatí se jim, 21 % má jiný důvod a 8 % nedokázalo odpovědět.
- 57 % cestujících ví, že se jízdenka z e-shopu nahraje na In Kartou.
- 31 % držitelů In Karty využívá aplikaci In 25/In Start.
- Využití místenek ve sledovaných vlacích oproti roku 2015 mírně pokleslo. Cestující, kteří místenku využili, jsou více spokojeni s ČD a vyšší je i míra doporučení. Místenku využilo 11% dotázaných, v roce 2015 jich bylo o procentní bod více.
- Celkově spokojených cestujících, kteří využili místenku, je 87 %.
- Meziročně se zvýšila ochota cestujících připlatit si vyšší cenu s variabilní plaností. Nově jich je 52 %, což představuje nárůst o 15 procentních bodů.
- Vysoká spokojenost s In Kartou, podobné hodnoty i u jednotlivých aplikací, tj. cca 90 %.
- 28 % cestujících čerpá informace o slevách, nejčastěji na webové stránkách a u pokladen.



## NÁVRHY CESTUJÍCÍCH NA ZLEPŠENÍ



## POSTŘEHY Z JEDNOTLIVÝCH LINEK

- Na lince R10 Praha – Trutnov je patrný nárůst míry doporučení kvůli nasazení modernějších vozů.
- Stále oblíbenější jsou InterPantery mezi Prahou a Brnem. Polepšily si i spoje z Brna do Olomouce anebo z Prahy dále do Břeclavi, na Slovensko a do Rakouska nebo z metropole do Zlína a Luhačovic či z Břeclavi do Ostravy a dále do Polska.
- České dráhy musí zapracovat na lince z Prahy do Děčína.
- Nejčastěji doporučovanou trasou je ta z Prahy do Rakovníka. Hned za ní jsou linky Kolín – Ústí n. L., Kolín – Rumburk či Praha – Cheb.



čísla průzkum přinesl v obou třídách Pendolina a railjetu, tedy vlajkových lodích národního dopravce. „Víme, že lidé chtějí něco dalšího, nového. Je to dáno i tím, že jsme už při rozjezdu railjetů i Pendolin nasadili velmi vysoký a stále trvající standard poskytovaných služeb, což ostatně potvrdil i průzkum,“ vysvětlil člen představenstva. Dodal, že sestupnou ten-

denci zaznamenala i celková spokojenost se soupravami SC Pendolin se ale na tuzemských kolejích ukázala před více než deseti lety a v tomto roce je začínají České dráhy kompletně modernizovat.

V roce 2016 vzrostla spokojenost s dodržováním jízdního řádu, rychlostí přepravy, přepravou objemnějších zavazadel, množstvím elek-

trických zásuvek a USB portů a dostupnosti internetu pomocí technologie wi-fi. Zastavíme-li se například u internetu, pak je spokojenost stále relativně nízká, leč má oproti roku 2015 rostoucí tendenci. Dlužno dodat, že ČD dovybavují routery stále více vozů, nejen vlaků vyšší kategorie.

## Ambasadorů více

S oblíbeností souvisí rovněž frekvence cestování, která se meziročně zvýšila o šest procent. Výrazně častěji jezdilo v roce 2016 o dva procentní body více osob, než v roce 2015. Spíše častěji vyjelo dokonce čtrnáct procent respondentů, což je nárůst o čtyři procentní body. O procentní bod se zvýšil počet těch, kteří cestují výrazně méně. Hodnota? Z jednoho procentního bodu na dva. Oslovení cestující uvedli, že obecně cestují častěji, jsou spokojeni s novými anebo modernizovanými vlaky. V opačném případě vyměnili vlak za auto či autobus.

Pozitivní trendy jsou patrné i u míry doporučení. Stálí cestující doporučují spoje ČD obecně častěji než v roce 2015. Z šetření agentury vyplývá, že spokojených stálých zákazníků je o devět procentních bodů více, tj. 66 procent. Pravidelných zákazníků, kteří vlak využívají jednou týdně až jednou měsíčně, je 72 procent (nárůst o 1 procentní bod) a příležitostných spokojených je 74 procent (propad o 3 procentní body). V tomto smyslu minulý rok vzrostl i počet advokátů, respektive osob, které nedají na ČD dopustit, a národního dopravce by svým známým pokaždé doporučili. Grafy vykazují hodnotu 54 procent, v meziročním srovnání čtyři procentní body plus.

Na 21 procent z třiceti poklesl počet těch, kteří upřednostňují spíše ostatní železniční dopravce před ČD, a naopak vzrostlo množství těch, pro které jsou ČD přijatelné – ze 44 procent na 53. „Jako hlavní důvody respondenti uvedli, že konkurence nejezdí na jejich trase anebo že jim služby ČD naprosto vyhovují a jsou na ně zvyklí,“ okomentoval výsledky Michal Štěpán. Kromě toho konkurence silně ztrácí v technické komplexnosti.

## Pohotiví, ale i pomalí

Průzkum se logicky zaměřil i na vlakový personál. Plusové body zaměstnanci nasbírali za příjemné a profesionální vystupování. Hodnota spokojenosti se zastavila na suverénních 94 procentech. „Lidé kladně hodnotili nejen vystupování, vstřícnost, vyhovění žádostem nad rámec povinností, informovanost, ale i rychlost,“ vyjmenovala přednostní Jitka Kubíková, ředitelka Zákaznického personálu ČD (ZAP). Abychom byli objektivní, několik jedinců si však stěžovalo na neochotu a pomalost. V počtu více než sedmi tisíc spojů, které České dráhy denně vypraví, jde o pochybení několika jednotlivců.

Průzkum vznikl v listopadu 2016 ve vlacích dálkové dopravy, společnost Ipsos a její dotazovatelé se vypravili do rychlíků, rychlíků vyšší kvality, railjetů, Pendolin a vlaků kategorií EuroCity a InterCity. Sběr se uskutečnil prostřednictvím osobního dotazování přímo ve vlacích ČD, odpovědi byly zaznamenány do tabletů, výběr vzorku byl proveden pomocí strukturovaného výběru s přihlédnutím k vybraným kvótám. Šetření se zúčastnilo 2 182 respondentů.

## E-SHOP, MŮJ VLAK, ČD BODY

- znalost možnosti nákupu jízdenky pomocí internetu je vysoká. 71 % zákazníků ví o možnosti zakoupení jízdenky přes e-shop, 86 % je pak s nákupem jízdenky zmíněným způsobem spokojeno
- znalost mobilní aplikace Můj vlak se v porovnání s rokem 2015 zvýšila, resp. zná ji 73 % respondentů, což je nárůst o 10 procentních bodů, využilo ji 45 % dotázaných
- absolutně spokojených je s aplikací Můj vlak 85 % dotázaných
- 34 % respondentů zná program ČD Body, z toho jich 66 % využívá a většina je spokojena



## SPOKOJENOST S PERSONÁLEM

pozitivní  
neutrální  
negativní

1,5%  
4%

94%



Inzerce



# POZOR VLAK

TV MAGAZÍN

sp5ort

**PREMIÉRA**

KAŽDOU POSLEDNÍ STŘEDU  
V MĚSÍCI NA TV SPORTS

VŠECHNY  
BARVY  
ŽELEZNICE



[WWW.POZORVLAK.CZ](http://WWW.POZORVLAK.CZ)

Producent pořadu:  
AŽD PRAHA

# CityElefantům vrací lesk v Přerově

Přesně před deseti lety začal v přerovském Provozním středisku oprav DPOV, dceřině společnosti Českých drah, opravárenský cyklus pro příměstské patrové jednotky řady 471, které jsou veřejnosti známé spíše pod názvem CityElefant. Tento druh oprav se rozeběhl po přibližně sedmi letech nasazení těchto vozidel do běžného provozu a najetí potřebného množství kilometrů.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Na CityElefantech, které zná většina cestujících především z pražské a středočeské aglomerace, případně i Moravskoslezského kraje, technici a dělníci z přerovského DPOV provádějí opravy vyššího stupně. To jsou nejen elektrické vyvazovací opravy – zkráceně EVY, ale také hlavní renovace známé pod zkratkou H. Uskutečňují se vždy po ujetí 600 tisíc kilometrů nebo jeho násobku.

A proč byl vybrán právě Přerov? Mnohého napadne, že je nelogické vozit vozidla do opravy přes půl republiky, ale zdání klame. „V Přerově byly od nepaměti prováděny opravy elektrické trakce, a to i v době kdy byla dnešní dceřiná společnost pouhým lokomotivním depem. Přerov je tradičně vybaven zařízením potřebným pro tento typ a druh oprav a v neposlední řadě máme u nás vysoce kvalifikované zaměstnance,“ říká Petr Sovadina, který má segment vozidel řady 471 v DPOV na starosti.

## Novinkou opravy pro ZSSK

V Provozním středisku oprav DPOV v Přerově se postupně doplňují nové technologie, které zjednodušují a zlevňují opravy a zároveň zkracují termíny celkových oprav. To se dá dobře deklarovat na měřítku časové náročnosti, kdy se první jednotka řady 471 opravovala v letech 2007 a 2008 neuvěřitelných 375 dní – dnes je vše hotovo maximálně za dva měsíce! Už na tomto příkladu lze vidět, že přerovským na zakázkách od národního dopravce záleží. Dokladuje to i kvalita oprav, která se za poslední léta významně

zvýšila. „Zpětné reklamace po opravách vždy nějaké byly a budou, to nezastírám, ale dnes je tento jev opravdu velmi vzácný. A pokud se nějaké reklamace vyskytnou, tak se většinou týkají některých subdodavatelských firem,“ vysvětluje Sovadina.

Poslední novinkou v oblasti příměstských elektrických jednotek je zahájení oprav sesterské dvousystémové řady 671 Železniční společnosti Slovensko (ZSSK). Právě díky dlouhodobým dobrým zkušenostem zástupci ZSSK oslovili přerovské středisko oprav DPOV a už na začátku letošního května přijel na opravu první slovenský vůz s evidenčním číslem 671.001, který je jinak součástí standardní třívozové jednotky.



## Do posledního šroubečku

Petr Sovadina zdůrazňuje, že tou nejdůležitější částí oprav je úplné rozebrání podvozků vozidel, jejich naprostá demontáž do „prvočinitelů“ a náhrada veškerých opotřebovaných dílů a součástí. Kontrolují se zároveň ostatní díly, provádí se jak defektoskopické, tak i vizuální a měrné kontroly. Zároveň se vymění další skupina dílů, a to z preventivního důvodu. Jednotky postupně procházejí opravou laku, mechanickými opravami pluhů a bateriových skříní, napravují se i různá poškození vlivem běžného provozu. Zaměstnanci DPOV musí navíc kompletně demontovat vzduchové vybavení a zkontrolovat jej. A aby toho nebylo málo, tak pečlivou revizí procházejí například informační tabule, požární hlásiče, toalety a všechny dveře vozidla s důrazem na ty venkovní nástupní a řada dalších komponentů.

## PATROVÉ JEDNOTKY ŘADY 471

Na těchto vozidlech leží prakticky veškerá tíha přepravy na elektrizovaných tratích v pražské aglomeraci a částečně i v ostravsko-opavském regionu. Historie těchto vozidel sahá do 80. let minulého století, kdy vznikly první dva prototypy řady 470. Vozidla byla postavená v letech 1997 až 2014 na bázi nové moderní koncepce, jako je řízení po sériové lince s použitím CAN komunikace s plnohliníkovou sendvičovou skříní a unikátním systémem cílového brzdění. Jednotky jsou dále vybaveny kompletním informačním systémem, jak optickým, tak akustickým, dostatečným množstvím toalet, automatickými plošinami pro imobilní cestující a plnou klimatizací. V celosvětovém měřítku jednotky držely primát v řízení trakčních asynchronních motorů v celkovém výkonu 2 MW pomocí IGBT prvků.

## Obnoví také interiér

Velký důraz se klade také na opravy prostor pro cestující a dezinfekci vozových klimatizací. Tam je velmi často spousta práce, která je spojena s provozním opotřebením způsobeným jednak s obrovským množstvím neustále nastupujících a vystupujících cestujících, tak s mnohdy naprosto nepochopitelným a ubohým projevem vandalizmu. Bohužel si řada takových „cestujících“ neuvědomuje, že čím více peněz se vynaloží na opravy jejich takzvaného umění, tím méně bude peněz na obnovu přirozeně opotřebovaných částí, jako jsou třeba nové potahy sedaček. Prioritou je důraz na bezpečnost, ale i na to, aby vozidlo po opravě vypadalo dobře a čistě. A aby cestující poznali, že je v něm něco jiného a opraveného. „Je pro nás čest, když jednotku opravíme tak, že na první pohled signalizuje, že dopravci záleží na jeho zákaznících. A to je právě úkolem party sehraňných zaměstnanců s označením „komplexní četa 471“ v Přerově,“ dodává Sovadina. ◆





# Brejlovec

## ČD Cargo ve velikosti TT

Nedávno se na trhu objevila nová série Brejlovců firmy Kuehn v několika provedeních. Sice na první pohled neviditelnou, přesto však zásadní změnou oproti starším modelům, Nově zpracovaný pojezd. Úpravy se dočkala i skříň modelu, konkrétně žaluzie na boku střechy. Kromě běžných a již z minulosti známých variant spatřily světlo světa i další, například ČD Cargo či limitované série čísel 750.285-9 a 750.346-9 ČD.

MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Je pravdou, že uvedení modelů se stále odkládalo, ale trpělivost růže přináší. Modeláři se dočkali. Jak moc bylo dlouhé čekání vyváženo kvalitou provedení modelu, na to se nyní podíváme u stroje 750.330-3 ČD Cargo.

### Vzhled a vybavení

Model výrobce dodává v plastovém boxu s blistrem, v němž je lokomotiva, zabalená do igelitové vložky, uložena. Příložený jsou též doplňky (plné pluhy, celé hadice, šroubovky a antény). Návod se nachází na dně krabičky. Model je proveden detailně a své předloze rozhodně ostudu nedělá. Nechybějí stěrače, obroučky oken, zkrácené brzdo-  
vé hadi-



ce ani madla, stejně tak detaily na střeše. Neméně pozornosti bylo věnováno pojezdu, jmenujme kupříkladu vzduchojemy, písečnický, podrobně vyvedené masky podvozků atd. Skříň drží na zámčích, lze ji sejmut po opatrném odehnutí bočnic. V kabinách je znázorněno stanoviště strojvedoucího. Ozvučení je předpokládáno v nádrži, na jejímž dně jsou otvory pro lepší průnik zvuku. Opětovné nasazení skříňe může být obtížnější, neboť trochu překážejí kablíky vedoucí k čelním DPS. Lze je ale podvléknout pod hlavní DPS otvorem spolu s vodiči od podvozků a je po problému. Přes nárazníky model měří 138 mm, s minimální odchylkou odpovídá délce předlohy 16.540 mm. Osvětlení je řešeno pomocí tří SMD ledek na každém čele. Ledky pro poziční světla jsou na malé DPS v čele, pro horní reflektor pak na vrchní straně hlavní DPS. Světlo je rozvedeno pomocí světlovodů, přepíná se v závislosti na směru jízdy. K průsvitu do sousedních světel dochází naprosto zanedbatelně, i za tmy je to viditelné pouze nepatrně. Ledky na čelech jsou odstíněny plastovou vložkou. Na hlavní DPS je 6pinové rozhraní dle NEM 651.

Při prohlížení modelu nastalo zklamání. Nemalé výtky mám k provedení povrchové úpravy. Kus, který jsem měl k dispozici, byl jednoznačně zralý na reklamaci. V nástřiku



byly kazy, skvrnky, některá madla byla dosazena nerovně, částečně se z nich loupala barva, na střeše byly mapy zřejmě od lepidla, žluté zvýraznění na schůdkcích i bílé lemy masek podvozků byly místy oloupané a lem kolem „brejlí“ byl nanesen nesymetricky. Zaregistroval jsem místy i barvy zalité mřížky střešního ventilátoru. Při pozorném pohledu jsou vidět též nedokonalosti loga na čele. Zde je opravdu prostor pro zlepšení. Naopak přechody barev a popisky s tabulkami splňují očekávání. Jsou dostatečně ostré a čitelné, a to i ty nejmenší.

Lokomotiva je opatřena kinematikou a normovanou šachtou. Ač byl pojezd přepracován, neduhy kinematiky, které byly typické pro původní sérii, přetrvávají i zde, takže se může stát, že modeláři narazí na vozy, které si nebudou v oblouku o menším poloměru s loko-





motivou úplně rozumět a mohou se „potkat“ nárazníky. Jev je to sice ojedinělý, závislý na druhu vozu, nikoli však vyloučený. Konkrétně patrové vozy Bmo od téhož výrobce si škrtnou zcela jistě. Vzdálenost mezi nárazníky při této kombinaci je na rovině cca 1 mm, což je například pro průjezd odbočkou výhybky Kuehn málo; nárazníky se „šprajcují“. Jak kdysi zjistil jeden z kolegů, vzdálenost mezi oběma otočnými/opěrnými body pohyblivé části kinematiky neodpovídá normě NEM 352, je menší, proto se spráhlo málo vysouvá, a dochází k nedostatečnému oddálení vozidel v oblouku. To v některých případech způsobuje v provozu „mimořádné události“.

### Pohon a jízdní vlastnosti

Kola mají průměr 8,4 mm, to odpovídá 1 008 mm v reálu, neopotřebovaná kola předlohy měří 1 000 mm. Pohon zajišťuje 5pólový motor se dvěma setrvačníky o přibližných rozměrech 11 x 9 mm, výkon je pomocí kardanů veden do převodovky a následně na všechna čtyři dvojkolí. Obě kola na třetím dvojkolí (počítáno od stanoviště č. 1) jsou opatřena bandá-



žemi. To je dnes poněkud nestandardní a nepovažují to za šťastné řešení. Preferuji bandáž vždy jen jednu na podvozku na jednom kole dvojkolí, tzv. do kříže. Na původních modelech toto bylo v pořádku, této změně nerozumím. Sběr proudu zajišťuje všech osm kol. Původně jsem jízdní vlastnosti hodnotil jako průměrné. Nebyly vyloženy špatně, ale rozhodně ani nijak oslňující, což by člověk v případě, že se výrobce rozhodl přepracovat pojezd, očekával. Zvukový projev lokomotivy byl celkem příjemný, ovšem vlastní jízda již moc parády nenadělala, v určitých okamžicích bylo možno pozorovat mírné cukání. Z poznatků dalších modelářů vyplývá, že se nejedná o ojedinělou záležitost, nicméně liší se to kus od kusu. Jedni modeláři jízdu moc nechválí, druzí naopak tvrdí, že je to lokomotiva s nejlepšími jízdními vlastnostmi. Takže opět platí staré pravidlo, že je nutné mít opravdu šťastí na dobrý exemplář. Avšak po několikaletých jízdách, které následovaly po prvotním dvouhodinovém zajištění, se jízda ztuhlila a hodnotím ji jako dobrou. Pojezd tvoří kovový rám, celý model váží 167 g. Na stoupaní 36 ‰ Breljovec zvládá bez prokluzu vlak o 40 nápravách (namátkou jsem vybral 11 dvou-, 3 čtyř- a 1 šestiosý nákladní vůz) a ještě měl rezervu. K rozjezdu dochází při napětí 3,9 V s odběrem 90 mA, rychlost odpovídá přibližně 18 km/h. Při napětí 12 V jede přepočtenou rychlostí 192 km/h s odběrem 140 mA. Nejvyš-

ší rychlosti předlohy, tedy 100 km/h, model dosahuje při 7,6 V a odebírá 120 mA. Při přerušení napájení při 12 V dojíždí model do vzdálenosti 226 mm. Výrobce garantuje nejmenší průjezdný poloměr 286 mm.

### ZÁVĚR

Ač jsem v dřívější recenzi velice kladně hodnotil Bastarda a přelódy na firmu Kuehn, tentokrát jsou mé pocity spíše smíšené. Jízda se opakovaným zajištěním zlepšila, ale úroveň Bastarda nedosahuje. A povrchová úprava recenzovaného modelu dosti pokulhává, což je u jinak pěkné lokomotivy škoda. Podíváme-li se do minulosti, není to první faux pas. V původní edici Breljovců z roku 2012 se hromadně vracelo číslo T 478.3187 (červený se žlutým pruhem na čele), u něhož bylo velké procento s povrchovými vadami. Jako každá recenze, tak i tato je samozřejmě objektivní pouze v rámci poznatků získaných ze zkušenosti s konkrétním kusem. Nevím tedy, jaká je celková „zmetkovitost“, ale nářky modelářů nejsou ojedinělé, jak dokazují příspěvky v diskuzích. Dlužno však podotknout, že limitované modely 750.285-9 a 750.346-9 ČD jsou na tom o mnoho lépe, v povrchové úpravě není prakticky nic k vytknutí a jízda je také velice kultivovaná.



- velmi dobrý celkový dojem
- věrnost předloze
- ostré a čitelné popisky

- kazy v nástřiku
- nerovná madla a oloupaná barva
- přetrvávající problém s kinematikou



# Na Třebíčsko nejen za historickými

Drsný kraj Vysočina v sobě skrývá řadu unikátních míst, která jsou navíc snadno dostupná vlakem. Mezi nejzajímavější destinace patří Třebíč, jejíž židovská čtvrť je zapsaná v památkách UNESCO a je jednou z nejzachovalejších na světě. Svoje kouzlo má i nedaleká Náměšť nad Oslavou s majestátním zámekem a barokním mostem. Železniční nadšence zase zaujmou Brejlovci, kteří na přilehlé trati 240 zajišťují dálkovou i regionální dopravu.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Do Třebíče se dá například z Prahy dostat nejsnáze přes Brno. Komplikovanější, ale zato romantičtější cesta je rychlíkem do Havlíčkova Brodu, kde se přestupuje na regionální vlak do Jihlavy, odkud jezdí přímé osobní vlaky nebo rychlíky do druhého největšího města kraje Vysočina. Nadšenci motorové trakce si přijdou na své. Kromě několika Regionov a RegioSpiderů se po trati 240, která je spojnici mezi Jihlavou, Třebíčí a Brnem, pohybují nejen lokomotivy Brejlovec, ale i soupravy motoráků řady 854 s řídicími vozy řady 80-29 a vlaky vedené vozy Kvatro. Vydávám se na cestu přes Havlíčkův Brod a Jihlavu, protože stále pokračuje dlouhodobá rekonstrukce traťového úseku Náměšť nad Oslavou – Zastávka u Brna, která by měla skončit 1. července. V té době se otevřou brány Muzea průmyslových drah ve Zbýšově nedaleko Zastávky u Brna. Vydejme se ale nejdříve na podrobnou prohlídku Třebíče, která stojí za to.

## Město je centrem regionu

Na místě dnešního města vznikl jako první benediktinský klášter. Díky své poloze na březích řeky Jihlavy se stalo toto místo významným střediskem náboženského života a vzdělanosti. Třebíč, v jidiš (Treibitš), je dnes s necelými čtyřiceti tisíci obyvateli důležitým centrem celého regionu. V dobách největšího rozmachu byla Třebíč po Olomouci a Brně nejvýznamnějším moravským městem. Počet obyvatel začal nejvýrazněji vzrůstat až po druhé světové válce spolu s výstavbou rodinných domů a následně velkých panelových sídlišť, z velké části domovů pro zaměstnance nově budované atomové elektrárny v Dukovanech, vzdálené necelých pětadvacet kilometrů od Třebíče.

Moje cesta začíná nádraží, které se nachází v kopcovitém terénu nad městem. Třebíčská železniční stanice prošla kompletní modernizací. Od předloňska slouží cestujícím přilehlý přestupní dopravní terminál se zastávkami MHD a parkovištěm Park+Ride, letos bylo otevřeno zbrusu nové ostrovní nástupiště. Terminál je výchozím bodem do města, které se pyšní řadou památek. Patrně největší zajímavostí je židovská čtvrť a bazilika svatého Prokopa, jež byly v roce 2003 zapsány do seznamu světového dědictví UNESCO. Z nádraží scházím dolů strmou ulicí a asi po deseti minutách se dostávám na Karlovo náměstí v centru města. Jde mimochodem o jedno z největších náměstí v ČR a dosahuje takřka dvou třetin plochy Václavského náměstí v Praze. Možná stojí za připomenutí, že na náměstí vzniklo roku 1885 monumentální sousoší sv. Cyrila a Metoděje a jen o rok později bylo město připojeno k železnici.



## Ojedinelá židovská čtvrť

Hned po Jeruzalému jsou třebíčské židovské památky jedinými, které byly samostatně zapsány na seznam UNESCO. To si přeci nenechám ujít! Přecházím z Karlova náměstí přes jeden z tamních mostů a vydávám se do tajemstvím opředené čtvrti, které se v Třebíči neřekne jinak než Židech ale není nic hanlivého, jak mi říká jeden ze stálých obyvatel. Současně mě upozorňuje, že tamní židovská čtvrť je atraktivní nejen pro návštěvníky z celého světa, ale i filmaře. Určitě si mnozí vzpomenou na nedávno uvedený televizní film Jiřího Svobody s názvem Zádušní oběť, odehrávající se v době kolem roku 1915, v němž hlavní roli komisaře Mondla, pátrajícího po sériovém vrahovi, hrál Milan Kňaž-



# skvosty



kem 124 domů, z nichž celá řada prošla rekonstrukcí. Významnými památkami jsou dvě synagogy – Přední a Zadní. Přední synagoga byla postavena mezi lety 1639 až 1642 a dnes slouží Náboženské obci Církve československé husitské v Třebíči. Zadní synagoga z roku 1669 je propojena s vedlejší budovou, kde je dnes turistické informační centrum. Tam získávám řadu zajímavých materiálů o městě a okolí a nabízeny jsou mně i pravé maceasy a košer víno. V tomto domě byl dříve hostinec U Schwarzů, později pojmenovaný U Dočekalů, jemuž se neoficiálně říkalo V prdeli. V restauraci se mimochodem točila třebíčská desítka, pivo, které dnes již neexistuje. Dům byl později zbořen a na jeho místě vzniklo Infocentrum. Osvěžen informacemi i zákusky se vydávám uličkami do vrchu k bazilice svatého Prokopa, další památce na seznamu UNESCO, kde k nejcennějším částem patří krypta s původní, více než sedm set let starou výřevnou stropu.

## Ve znamení obuvnictví

V druhé polovině 19. století vznikla v Třebíči navíc významná firma ZON, známá svými limonádami „zonkami,“ a koželužna BOPO (dříve Karl Budischowski), která ale dnes již neexistuje. V 30. letech minulého století byly koželužské závody Budischowski odprodány společnosti obuvnického gigantu Tomáše Bati, který začal v třebíčské čtvrti Borovině stavět cihlové dvojdomky, podobné těm zlínským. Do Boroviny se dá dostat z centrálního náměstí jedním z mnoha městských autobusů nebo i případně vlakem z „velkého“ nádraží, který zastavuje na stejnojmenné zastávce. V Borovině se navíc nachází v bývalé „Batovce“ Ekotechnické centrum Alternátor, kte-

ré má otevřeno jak o víkendech, tak i ve všední dny. V Alternátoru jsem si nenechal ujít stylovou expozici historie borovinské obuvnické továrny a technické unikáty z doby páry a prvních spalovacích motorů. Pro děti se v tamním centru pořádají i zábavná science-show... To už se ale můj pobyt v Třebíči chýlí ke konci. Odebírám se na nedalekou zastávku Třebíč-Borovina a motorákem se přemísťuji do Náměště nad Oslavou.

## Za folkem i za barokem

První zmínka o Náměšti nad Oslavou pochází z roku 1234, kdy tehdejší náměšťský hrad patřil do majetku rodu Mezeříčských z Lomnice. Roku 1481 Václav z Lomnice zřizuje na zámku tiskárnu, kde byla vytištěna první česká gramatika. Z nádraží je to do města slabá čtvrt hodinka pěší chůze. V Náměšti se konají každoročně festivaly folkové hudby a například i některé z koncertů Concertu Moraviae. Dominantou je zámek, což byl původně knížecí gotický hrad, který byl v letech 1565 až 1578 přestavěn na zámek. Loni začala rekonstrukce zámku, při níž se objekt uvádí postupně do renesanční podoby, včetně obnovení tamních sgrafit. Patrně největším turistickým magnetem Náměště je barokní most přes řeku Oslavu, který pochází z roku 1737. O sedm let později byl most osazen dvaceti barokními sochami, které znázorňují světce a anděly, kteří měli most ochraňovat. Patří k nejstarším zachovaným kamenným mostům v Česku a bývá připodobňován k pražskému Karlovu mostu. Můj poznávací výlet v Náměšti končí, a protože ještě nezačala letní sezona, vracím se zpět domů. Pokud se ale na Třebíčsko vydáte v červenci a srpnu, mohu vřele doporučit popojet vlakem z Náměště nad Oslavou do Zastávky u Brna, odkud je to kousek do Muzea průmyslových železnic ve Zbýšově. Pěší chůze není na závadu, protože pokud se vydáte po bývalém náspu uhelné vlečky, narazíte po asi dvou a půl kilometrech na koncovou stanici úzkorozchodné dráhy, po níž jezdí v sezoně a ve vyhlášené dny navíc výletní vlaky ze Zbýšova. Jde o jedinečný zážitek, a to včetně prohlídky areálu muzea. Otevřeno bývá každou sobotu v červenci a srpnu. ◆

ko. Režisér si vybral čtvrt V Židech pro její autentičnost – řada domů není plně rekonstruována a dobová je i kamenná dlažba v ulicích a křivolakých uličkách, leckdy připomínajících Foglarova Stínadla. Ojedinelá atmosféra přilákala i tvůrce filmových Četnických humoresek.

V židovské čtvrti žije necelá pětistovka obyvatel a na šesti hektarech plochy najdeme cel-

## ŠOTOINFO

Na Třebíčsko vede jednokolejná trať SŽDC číslo 240, která spojuje Brno, Třebíč, Okříšky a Jihlavu. V úseku Brno – Náměšť nad Oslavou je zaveden Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Po dráze jezdí nejen regionální vlaky buď ve celé trase nebo jeho úsecích, ale také dálkové spoje rychlíků Brno – České Budějovice – Plzeň. Na trati jsou k vidění motorové lokomotivy řady 754 Brejlovec nebo motorové vozy řad 842, 854, včetně řídicích vozů řady 954 a také Regionovy či RegioSpidery.



# První vlak IC u nás vyjel před 25 lety

Dnes už je považujeme za samozřejmost, na začátku 90. let však vlaky kategorie IC představovaly určitý posun v komfortu. Od první jízdy spoje IC na našem území nedávno uplynulo neuvěřitelných pětadvacet let. V neděli 31. května 1992 čtvrt hodiny po poledni se na cestu vydal první vlak kategorie InterCity na síti Českých drah. Z pražských Holešovic vyrazil pod číslem 174 a s názvem Porta Bohemica do Hamburku na severu Německa.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: JAROSLAV KOCOUREK, ARCHIV ČD

**S**polu s o rok dříve zavedeným vlakem EuroCity Antonín Dvořák mezi Prahou a Vídní se jednalo o první spoje vyšší kvality u nás. V Praze Holešovicích na sebe oba vlaky navazovaly. Okolo poledne byl zajištěn přestup ve směru z jihu na sever a odpoledne kolem páté hodiny opačným směrem. Vlaky tak položily základ budoucí linky EuroCity vedoucí napříč Evropou od Hamburku přes Berlín, Prahu a Brno do Vídně s druhým ramenem směřujícím do Bratislavy a Budapešti.

## Další komfortní souprava

Porta Bohemica představovala vlastně prodloužení německé sítě InterCity až do Prahy. Souprava byla složena z vozů tehdy ještě tří železnic, které se na provozu podílely. Dvojici klimatizovaných vozů 1. třídy, jeden s oddíly a jeden velkoprostorový, dodala západoněmecká DB. Šest oddílových vozů 2. třídy do vlaku nasadila ještě stále samostatná východoněmecká

DR. Jednalo se o bývalé východoněmecké vozy z Halberstadtu typu Zz po provedené modernizaci, bez klimatizace, ale s novým interiérem a šestimístními oddíly. Obě skupiny vozů odděloval restaurační vůz řady WRRm připravený Československými státními drahami a zmodernizovaný po vzoru vagonů pro vlak Antonín Dvořák.

Rozsah služeb byl z dnešního pohledu zanedbatelný. Cestující ještě neměli k dispozici ani elektrické zásuvky u svých míst pro dobíjení elektronických přístrojů, a to ani v 1. třídě. Wi-fi a internet v té době byly technologiemi ze sci-fi povídek a románů. Vlak nepřepřeval dokonce ani jízdní kola nebo osoby se zdra-

votním postižením na vozíku. Jedinou skutečnou službou na jeho palubě tak byla nabídka občerstvení, v 1. třídě samozřejmě ve stylu Service am Platz. To znamenalo již tehdy nabídku jídelního vozu servírovanou přímo na místo cestujícího. Novinkou bylo vítání cestujících a oznamování stanic vlakovým rozhlasem.

Použité vozy tehdy stačily pro rychlost jen do 160 km/h. Dnes jsou v tomto směru potřeba vagony na rychlost dvě stě. Aby souprava nestála v Praze bez užitku přibližně 19 hodin, využívaly ji ČSD ještě k obratu na nově zavedeném expresu 106/107 Jan Perner mezi Prahou a Bohumínem, který doplnil tradiční expres Ostravan.

## Do Berlína a Hamburku rychleji

Mezi Prahou a Drážďany se vozby ujal nově dvousystémové lokomotivy řady 372 ČSD. Tyto stroje se využívaly v čele dalších expresů společně se stejným typem vyrobeným pro DR a v Německu označeným řadou 230, po sjednocení obou německých železnic byly přeznačeny na řadu 180.



Nový vlak InterCity znamenal nejen vyšší komfort, ale také výrazné zrychlení cest mezi českou a německou metropolí. V končícím jízdním řádu 1991/1992 trvala cesta mezi Prahou a Berlínem většinou expresů kolem 6 hodin. Ty nejrychlejší se dostaly na časy kolem 5,5 hodiny s cestovní rychlostí jen 70 km/h. Porta Bohemica tuto trasu zvládla pod 5 hodin a cestovní rychlost se přiblížila alespoň 80 km/h. Do Hamburku se jednalo o první přímé denní spojení, a tak nebylo s čím srovnávat. Cesta trvala cca 9 hodin a cestovní rychlost byla okolo 75 km/h. Nočním vlakem Istropolitan zavedeným o rok dříve se dalo dojet z Prahy do Hamburku přes noc, ale za přibližně 12,5 hodiny.

Dnes je cestování na sever ještě rychlejší a v příštích letech, po modernizaci trati Drážďany - Berlín na 200 km/h a přímém zaústění drážďanské trati na berlínské hlavní nádraží, se ještě zkrátí. Mezitím se ovšem musela Porta Bohemica i další postupně zaváděné vlaky InterCity a EuroCity poprat s modernizací železniční infrastruktury u nás i v Německu. Ta měla vliv na přesnost jízdy vlaků i na různé změny v jízdních dobách. V průběhu přestavby berlínského železničního uzlu docházelo i k různým změnám v trasování nebo ukončení vlaku a jeho následovníků u Berlína.

Dnes trvá cesta z Prahy Holešovic do Berlína 4 hodiny 20 minut a do Hamburku se dostala pod 7 hodin, o 2 hodiny méně než před 25 lety. Cestovní rychlost stoupla na přibližně 100 km/h.



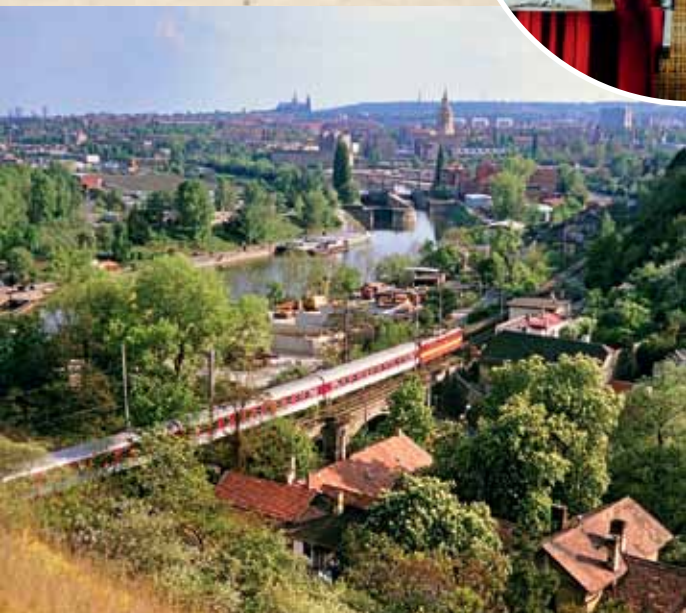
### Komfortních vlaků dál přibývá

Už o rok později se počet komfortních vlaků EuroCity a InterCity rozrostl podstatně víc, na dvanáct párů. Patřily mezi ně tradiční spoje, jako například Vindobona nebo Hungaria, nebo spoje nové, jako například Comenius či Franz Kafka. Do sítě EuroCity byly v roce 1993 zařazeny vlaky 8/9 Antonín Dvořák Praha - Vídeň, 104/105 Sobieski Vídeň - Varšava, 166/167 Albert Einstein Praha - Bern/Interlaken, 170/171 Comenius Praha - Berlín, 172/173 Vindobona Berlín - Vídeň, 174/175 Hungaria Hamburk - Budapešť, 176/177 Porta Bohemica Praha - Hamburk a mezi vlaky InterCity spoje 50/51 Karlštejn Praha - Dortmund, 106/107 Praha - Varšava, 168/169 Franz Kafka Praha - Norimberk a také první dva čisté vnitrostátní vlaky 504/505 a 506/507 Ostrava - Jan Perner Praha - Bohumín.

V roce 1993 těmto vlakům dominovaly komfortní zahraniční soupravy. Dokonce i Poláci nebo Maďaři na tom byli s kvalitou svých vozů lépe, než tehdejší České dráhy. Ty se snaži-

ly držet krok s ostatními alespoň modernizací svých restauračních vozů, které byly zařazeny do většiny spojů EuroCity a InterCity a křižovaly tak celou střední Evropu. Další vhodné vozy pro spoje EuroCity a InterCity získaly České dráhy oproti svým sousedům až poměrně pozdě, ve druhé polovině 90. let. Byla to jednak stokusová série modernizovaných vozů ze společnosti MOVO Plzeň (tehdejší řada vozů Aee, Ahee, Bee, Bhee) a pořízení prvních zcela nových osobních vozů pro rychlost 200 km/h v počtu 45 kusů od společnosti Siemens (Amz, Bmz, WRmz).

Modernizace vozidlového parku se nezastavila ani potom. Zatímco v jízdním řádu 1992/1993 vypravovaly České dráhy jen čtyři komfortní spoje EC/IC a o rok později jich bylo stále jen 24, v drtivé většině sestavených ze zahraničních vagonů, dnes je to více než desetinásobek spojů, kterým dominují modro-šedo-bílé soupravy národního dopravce. Česko nyní křižuje přibližně 250 vlaků vyšší kvality denně, které ujedou během 24 hodin přes 60 000 vlakových kilometrů. To je 1,5 násobek obvodu zeměkoule po rovníku. Nejsou to však všechny komfortní spoje, protože v současnosti nabízejí komfort EC/IC vlaků z počátku 90. let, ale k tomu mnohem více služeb, i další běžné rychlíky, například ty z Prahy do Hradce Králové a Trutnova.



### KATEGORIE INTERCITY

První vlaky kategorie InterCity vyjely v tehdy Západním Německu v roce 1971. Zprvu se jednalo o čtyři spoje v obdobném řazení jako vlaky TEE, tedy pouze s vozy první třídy. S postupným úpadkem zájmu o luxusní spoje TEE a přechodem jejich klientely k letecké a individuální dopravě přišly koncem 70. let DB s novým konceptem vlaků IC pod heslem „Každou hodinu, každou třídu“. Až do rozvoje vysokorychlostní sítě ICE v 90. letech se tak vlaky IC staly páteří vnitrostátní německé dopravy. Oproti mladším vlakům EuroCity z roku 1987 nemají tyto spoje závazně definované kvalitativní podmínky. Přesto se železniční správy, které koncept vlaků IC převzaly, vždy snažily dodržovat obdobné podmínky jako řazení moderních klimatizovaných vozů či dodržování minimální průměrné rychlosti 90 km/h.





POŠTA



### Poděkování průvodčí ČD pomoc cestujícím při zpoždění rychlíku

Vážení, chtěla bych vás moc poprosit o udělení pochvaly s „velkým pé“ a zároveň poděkovat pracovníci Českých drah, paní průvodčí Martině Frühbauerové. V sobotu 20. května 2017 jsme s manželem cestovali rychlíkem R 973 z Prahy hl. nádraží do Brna hl. nádraží. Ve stanici Tišnov měl rychlík zhruba 30 minut zpoždění z důvodu poruchy zabezpečovacího zařízení na trase Kuřim – Brno. Paní průvodčí se cestujícím omluvila za vzniklé zpoždění, a protože jsme měli přestup v Brně na další spoj Hostýn jedoucí do Hulína, vyhledala nám i náhradní spojení. Doba zpoždění se ale ještě změnila, nastal boj s časem o každou minutu a paní průvodčí zařídila, že jsme nakonec použili náš původně vyhledaný spoj. Přeji Českým drahám více tak skvělých průvodčích, se kterými, i když nastane nějaká nepříjemnost, je cestování vlakem radostné.

MILADA ŠTULPOVÁ

*Pozn. red.: Děkujeme za váš dopis. Je to pro naši společnost příjemné o to více, že pozitivní zkušenosti se zaměstnanci národního dopravce si cestující nechávají spíše pro sebe a málokdy o nich napíší. Zachovejte nám přízeň i nadále.*

### Vzpomínka na dramatickou událost na železnici v květnu 1945

V souvislosti s nedávným výročím konce 2. světové války posílám vzpomínky svého otce, bývalého železničáře. Na dráze působil od roku 1944 a po maturitě nastoupil do LD Rakovník a opravoval parní lokomotivy. Díky tomu unikl nasazení na nucené práce do Německa. Začátkem roku 1945 byl převeden do stanice Rakovník jako telegrafista. Tam prožil i květnové dny. „V Rakovníku stál na nádraží německý vlak. Němci odsud potichu utíkali, měnili uniformy za civil. Území Sudet začínalo hned za Rakovníkem, stanice Chrástany byly české a Svojetín hned vedle ovládali Němci. Já měl noční směnu, když se kolem desáté večer rozeběhl telegraf a z textu zaznělo: stanice Svojetín – výpravčí Sýkora – jsem přepaden – pomozte!!! Na 1. peronu v Rakovníku v tu dobu stálo asi 6 vagonů pancéřového vlaku, který jsme ukořistili Němcům. Následoval poplach, každý muž dostal pušku a jeli jsme v noci do Svojetína. Z budovy nádraží pomalu vyšel výpravčí Sýkora, nádraží mělo rozstřílená okna, ale již se nestřílelo. Přepadení přežil v dopravní kanceláři pod stolem, odkud vysílal telegrafním klíčem volání o pomoc. Ráno, již za přítomnosti armády, byli němečtí obyvatelé vystěhováni a vlakem odvezeni do sběrného tábora.“

MIROSLAV SCHWARZ

### Tým SŽDC plánuje VRT, vzniknou nejdřív za 15 let

V kancelářích Správy železniční dopravní cesty vzniká poprvé tým, který má zastřešit přípravu rychlovlaků v Česku. Navzdory větší aktivitě se ale Česko první vysokorychlostní tratě nedočká dříve než za patnáct let. Před dokončením jsou první normy na rychlou železnici v tuzemsku, rozjíždí se série několika studií proveditelnosti, které mají ukázat, za jakých podmínek se u nás rychlovlaky vyplatí. „Reálný termín prvního kopnutí do země je rok 2028,“ prohlašuje ředitel odboru strategie Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Radek Čech. Závisí však i na tom, jak se podaří schválit některé zákony na urychlení výstavby nových silnic a železnic. Ve strategickém odboru vzniká první tým, který bude mít přípravu takových tratí na starosti. Má sedm členů a název Oddělení vysokorychlostních tratí a technologického rozvoje. „Potřebovali jsme odborníky na vedení studií. Potřebujeme také odborníky na posuzování vlivů staveb na životní prostředí nebo dopravní modelování. Důležitý bude i post člověka zodpovědného za komunikaci,“ říká Čech. Zároveň veřejnost může být projektem rychlovlaků nakloněna, horší to bude s přesvědčováním lidí, kterým má vést vlak nedaleko od domu. SŽDC má důvod se studii nespíchat. Trasy pro rychlovlaky jsou v krajských územních plánech chráněné a nikdo v jejich zamýšlené poloze nesmí nic postavit. Roste proto tlak na SŽDC, aby pozemky neležely ladem. IDNES.CZ 1.6. 2017



Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz).

**Revoluce u Českých drah. Jízdenku zrušíte čtvrt hodiny před odjezdem**  
Služba, která je roky samozřejmá u soukromých dopravců, dorazila také k Českým drahám. Cestující si díky ní budou moci bezplatně stornovat jízdenky až patnáct minut před odjezdem vlaku. O změně podmínek mluví České dráhy delší dobu, v posledním vydání interního časopisu Železničář ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace Zuzana Čechová uvádí jako termín spuštění září letošního roku. České dráhy kvůli tomu musí změnit smluvní přepravní podmínky. Ty mají umožnit, aby jízdenku na konkrétní vlak zakoupenou přes e-shop bylo možné vrátit bez jakéhokoliv poplatku patnáct minut před odjezdem vlaku. Stornování jízdenky Českých drah je dosud poměrně komplikovaná záležitost. „Nově půjde jízdní doklad vrátit beze srážky do patnácti minut před odjezdem zvoleného vlaku,“ potvrdil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Ihned by se zákazníkovi měly připsat i peníze na účet ČD Kredit. Kdo platí jízdenku kartou, dostane peníze později. „U návratků přes systém platebních karet dojde k zadání pokynu bance v okamžiku vyřízení v e-shopu, k připsání částky návratku na účet zákazníka dojde ve lhůtách stanovených zákonem o platebním styku,“ dodal Joklík. iDnes.cz 31. 5. 2017

**Vlaky se na poničenou krušnohorskou lokálku vrátí zřejmě v prosinci**  
Provoz na turisticky vyhledávané trati na Moldavu v Krušných horách by mohli správci železnice obnovit letos v prosinci. Zpracována je už projektová dokumentace k sanaci poškozeného úseku. Obec Moldava už pocítila sezonní úbytek hostů. Provoz na dráze zkomplikoval v březnu těsně před novou sezonou posun kolejí. Mimořádná výluka na trati Osek - Moldava je hlášena do odvolání. Z dopisu ministerstva dopravy mosteckému primátorovi Janu Paparegovi nicméně vyplývá, že do provozu bude trať uvedena k 10. prosinci. Informaci potvrdila místostarostka Moldavy Eva Kardová. Ředitel odboru drážní a vodní dopravy Jindřich Kušník informoval, že je již zpracována projektová dokumentace na sanaci poškozeného úseku trati a že v současnosti běží výzva veřejné zakázky na zhotovitele. „Pokud bude průběh bezproblémový, opravy by mohly začít již v červnu, úplné dokončení sanačních prací ale předpokládáme až v průběhu roku 2018,“ uvedl Kušník. Trať sice bude v prosinci uvedena do provozu, ale ještě v první polovině roku 2018 se dají očekávat dílčí omezení. V současné době už se podle Kušníra mění v některých úsecích původní dřevěné pražce za betonové. ČTK, e15.cz 30. 5. 2017

### Průlom: jednotná jízdenka pro Česko

Projekt Česko vlakem různých dopravců má být od konce roku 2019 jednoduchý jako ve Švýcarsku. Nebudete si muset pro každý úsek kupovat jízdenku zvlášť, ale bude stačit jedna. Postupně by stejný model mohl platit i u autobusů. Plán na jednotný tarif schválilo tento týden ministerstvo dopravy, příprava by se měla rozjet v příštích týdnech. V české dopravě je to průlom: právě rozdílné jízdné a podmínky pro dopravce jsou považovány za hlavní překážku soutěží na dálkové i regionální vlaky. To v minulosti potvrdil i antimonopolní úřad. Projekt má na starosti ministerský podnik Cendis, který by měl zajišťovat i rozúčtování tržeb a nákladů mezi jednotlivými dopravci. V Česku jsou podobné tarify už běžné, ale jen na krajských úrovních. O celostátní jízdenku byly v minulosti různé pokusy, ale vždy selhaly. Dopravcům se do dohod nechtělo z obavy z kartelové dohody. Proto teď chce udělat tarif ministerstvo dopravy. Podle materiálu se má celostátní tarif povinně týkat dálkových vlaků, které objednává ministerstvo dopravy. Postupně by do něj stáť rád začlenil i krajské vlaky nebo autobusy tak, jako je to ve Švýcarsku, které je průkopníkem jednotných jízdenek. MFDnes 26. 5. 2017

### Regulátor má zpoždění, úřad má zatím pouze dva zaměstnance

Bezkonkurenčně nejmenší úřad v Česku má dva zaměstnance. Jeho šéf Pavel Kodým je oficiálně ve funkci od dubna a jeho jedinou podřízenou je zatím právnička. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře ale může už za pár měsíců výrazně ovlivnit železniční byznys v Česku. Nejnovější instituce vznikla kvůli požadavkům Evropské komise a má zajistit rovné podmínky pro dopravce, hlavně na železnici. A už teď řeší desítky problémů. Úřad nyní řeší mimo jiné dvě správní řízení, v nichž České dráhy napadají připravované Prohlášení o dráze. To je zásadní dokument pro provoz na železnici, který každoročně vydává SŽDC. Největší vytížení čeká úřad v září, kdy se objeví finální návrhy jízdních řádů SŽDC a úřad bude muset řešit stížnosti dopravců, na které nezbude na tratích místo. Velké spory se dají očekávat hlavně kvůli trase Praha – Brno – Břeclav. Dají se však také očekávat námítky nákladních dopravců, že nemají místo na trati nebo že musí za dopravní cestu platit příliš. Vyhledky drážního regulátora přesto nejsou zcela jasné. Vláška má na stole materiál, který počítá s vytvořením jednoho velkého regulačního úřadu pro všechna síťová odvětví, tedy i železnici. Vznikne ale nejdříve za sedm let. MFDnes 25. 5. 2015



### BULHARSKO

Zlevněné pobyty na poslední chvíli do Pomorie a na Slunečné pobřeží od 5 900 Kč po dotaci. Hotely Central Plaza se snídaní, Kiparisire a Blue Bay s polopenzí nebo Riva all inclusive. Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) K. Štěchová 972 243 053



ČD travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: [obch@cdtravel.cz](mailto:obch@cdtravel.cz), web: [www.cdtravel.cz](http://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

## ZAŽIJTE RETRO JÍZDU NA CZECH RAILDAYS

### 13. června 2017

- ◆ dobový vlak s lokomotivou E 499.004 „Bobina“
- ◆ během jízdy v nabídce snídaně, večeře a občerstvení ve stylu 80. let
- ◆ v Ostravě možnost návštěvy mezinárodního veletrhu Czech Raildays, pro účastníky retro jízdy vstup zdarma
- ◆ cena jízdného od 330 Kč pro dospělé a od 230 Kč pro děti od 6 do 15 let

Vlak je povinně místenkový a jeho kapacita je omezená, doporučujeme nákup jízdenky v předprodeji v kterékoliv pokladně ČD.

FOTO © David Hanousek

Další retro jízdy Ostcaraanu se uskuteční 23. 9. a 28. 10.

[www.cd.cz/nostalgie](http://www.cd.cz/nostalgie)

## České dráhy

Národní dopravec

	Ex 1538	Ex 1539
Praha hl. n.	05:52	21:09
Praha-Libeň	05:59	21:03
Pardubice hl. n.	06:56	20:02
Olomouc hl. n.	08:26	18:27
Ostrava-Svinov	09:31	17:25
Ostrava hl. n.	09:39	17:09
Bohumín os. n.	▼ 09:47	17:00

## Systémový specialista - omezení provozování dráhy (Praha)

### Úloha pozice a hlavní aktivity

- Sestavování plánu výluk pro tratě a vlečky ve vlastnictví ČD
- Projednávání plánů výluk tratí a vleček ve vlastnictví ČD s Úřadem pro přístup k dopravní infrastruktuře, sousedními provozovateli drah a dotčenými dopravci
- Zpracování oznámení o nepředpokládaných výlukách vleček a tratí ve vlastnictví ČD
- Zpracování výlukových rozkazů pro výluky na vlečkách a tratích ČD
- Evidování, příprava podkladů a fakturace výkonů NAD pro plánované výluky

### Potřebná kvalifikace

- **Vzdělání:** Středoškolské vzdělání s maturitní zkouškou (dopravní směr výhodou)
- **Odborná praxe:** Praxe v osobní dopravě výhodou, vhodné i pro absolventy vysoké školy dopravního zaměření
- Znalost příslušné legislativy a železničního zeměpisu, dobré komunikační schopnosti

### Nabízíme

- Hlavní pracovní poměr
- Odpovídající finanční ohodnocení (Platové podmínky dle Řádu pro odměňování zaměstnanců ČD)

### Další údaje

**Místo výkonu práce:** GR ČD Praha  
**Termín nástupu:** 1. července 2017 nebo dle dohody  
Strukturovaný životopis a motivační dopis zasílejte v elektronické podobě na e-mail [nadejova@gr.cd.cz](mailto:nadejova@gr.cd.cz) nejpozději do 22. června.

VŘ se uskuteční ve dvou kolech, v prvním kole bez účasti kandidátů na základě zaslaných životopisů, druhé kolo je formou ústního pohovoru s výběrovou komisí.



OD 17. ČERVNA DO 17. ZÁŘÍ 2017

### Léto na Bechyňce s Bobinkou a Elinkou

Po naší nejstarší elektrifikované trati z Tábora do Bechyně (po tzv. Bechyňce) se můžete opět svést nostalgickými vlaky. Od 17. června do 17. září jezdí po této dráze o víkendech na vybraných pravidelných spojích vlak s historickými vozy tažený elektrickou lokomotivou Bobinkou. Platí v něm běžný tarif ČD a není třeba rezervace. Po Bechyňce bude jezdit také Elinka – čtyřnápravový elektrický vůz EM 400.001 z roku 1903. Letos uskuteční jízdy 17. června, 1., 5., 15. a 29. července, 12. a 26. srpna a 9., 16. a 17. září. Z Tábora odjíždí v tyto dny v 9:39 h a ve 13:39 h, na zpáteční jízdu z Bechyně se vydá v 11:24 h a v 15:24 h. Z důvodu omezené kapacity je v těchto vlacích povinná rezervace, kterou lze provést na jakékoli pokladně ČD. Bližší informace o Létě na Bechyňce včetně kompletních jízdních řádů, ceníků a doprovodného programu najdete na [www.cd.cz/nostalgie](http://www.cd.cz/nostalgie).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Tábor/Bechyňe



13. AŽ 15. ČERVNA 2017

### Na Czech Raildays 2017 se slevou VLAK+

Už osmnáctý ročník Czech Raildays – mezinárodního veletrhu drážní a manipulační techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy – se letos koná 13. až 15. června. Veletrh Czech Raildays je v ČR svého druhu jediná a nezastupitelná akce, která má už od přelomu tisíciletí pevné místo v kalendáři všech příznivců světa na kolejích. Na veletrh do Ostravy přijďte vlakem ČD. České dráhy nabízejí zpáteční jízdenku VLAK+ Czech Raildays se slevou 50%. Aby vám jízdenka VLAK+ Czech Raildays platila i pro cestu zpět, je nutné si ji nechat na veletrhu u stánku ČD orazítkovat. Jízdenky s touto slevou mohou být vystaveny z jakékoli železniční stanice nebo zastávky výlučně do cílové stanice Ostrava hl. n. a Ostrava-Svinov. V úterý 13. června se na veletrh Czech Raildays můžete svést také zážitkovým retrovlakem – RETRO Ostravanem. Více informací na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Ostrava hl. n./Ostrava-Svinov



17. ČERVNA 2017

### Velkolepá barokní slavnost v Kuksu

V Kuksu se v sobotu 17. června odehraje barokní rej, jaký tu zažil naposledy hrabě Špork. Celé kukské údolí se při slavnosti Baroko naoko přenechá o 300 let zpět do dob své největší slávy. Na co se můžete těšit? Především na živé obrazy ze Šporkovy doby, divadelní představení, průvody urozených pánů a dvorních dam nebo vojenské ležení. Nebudou chybět kejklíři, muzikanti, turnaje na koních a také večerní ohňová show. Na velkolepou barokní slavnost do Kuksu přijďte vlakem ČD. V sobotu 17. června budou na zastávce Kuks zastavovat i vybrané rychlíky a na cestu do baroka vypraví České dráhy také zvláštní vlaky. Přehled vlaků, které vás dovezou na velkolepou barokní slavnost včetně jízdních řádů, najdete na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky). Pokud přijedete do Kuksu po kolejích, získáte navíc zvýhodněné vstupné – za celodenní program zaplatíte jen 130 Kč a za vstupné pro děti pouze 60 Kč.

**Nejbližší železniční zastávka:**  
Kuks



OD 17. ČERVNA DO 30. ZÁŘÍ 2017

### Nostalgické vlaky Králický Sněžník

Do třetí sezony vstupuje provoz historických vlaků Králický Sněžník. Svězt se s nimi můžete každou sobotu od 17. června do 30. září z České Třebové přes Ústí nad Orlicí, Letohrad a Dolní Lipku až do Hanušovic. Vlaky budou střídavě vedeny parní lokomotivou (423.009 nebo 464.008) nebo soupravou složenou z motorového vozu Krokodýl (ř. 850) a jednoho přívěsného vozu. Po loňském úspěchu bude i letos součástí parního vlaku bufetový vůz. Nově bude řazen služební vůz, který umožní přepravu jízdních kol. Vlak bude vyjíždět z České Třebové v 8:24 h, po změně směru jízdy bude z Ústí n. O. pokračovat v 8:53 h, po dobrání vody odjede z Letohradu v 9:49 h a do Hanušovic s ním přijedete v 11:26 h. Na zpáteční cestu se vydá ve 14:03 h, do Letohradu dorazí v 15:55 h, v Ústí n. O. pobude od 16:41 do 17:17 h a do České Třebové přijede v 17:34 h. Více na [www.pardubickykraj.cz/historicke-vlakly](http://www.pardubickykraj.cz/historicke-vlakly).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Česká Třebová/Ústí n. O./Letohrad/Dolní Lipka/Hanušovice