

# Železničář

23. ČERVNA 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



13  
ROČNÍK XXIII

## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

S **Jiřím Pohlem**, který působí ve firmě Siemens, v Engineeringu divize Mobility, jsme si povídali o aktuálních trendech na železnici i o stavu vysokorychlostních tratí v ČR.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Ostravské nákladové nádraží hostilo již 17. ročník mezinárodního veletrhu drážní techniky **Czech Raildays**. Představilo se zde 197 vystavovatelů.

### 12-13 TÉMA

Léto klepe na dveře a s prázdninami do vlaků opět zamíří stovky turistů. Co **České dráhy přichystaly** pro své zákazníky?

### 15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Za pár týdnů uplyne deset let od chvíle, kdy nás nečekaně opustil **Jaroslav Kocourek**. Život zasvětil železnici, která se stala i jeho koníčkem.

### 16-17 RECENZE

Pro dnešní recenzi jsme zvolili dvě zážitkové restaurace, kde vám jídlo a pití doveze vláček – **Golden Pacific Café** a **Výtopna Palladium**.

### 18-19 CESTOPIS

Mácha tu nikdy nebyl, nemá také s tímto krajem nic společného. Přesto místo nese jeho jméno. Vydejte se s námi po stezce mezi **Stříbrem a Svojšínem** podél řeky Mže.

### 20-21 HISTORIE

Před 25 lety byl znovu otevřen **železniční hraniční přechod** mezi Železnou Rudou-Alžbětínem a obcí Bayerisch Eisenstein.



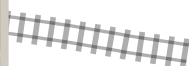
## Železničář

**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 | **VEDOUČÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Milan Matoušek | **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. Nevyžádané 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: MICHAL MÁLEK

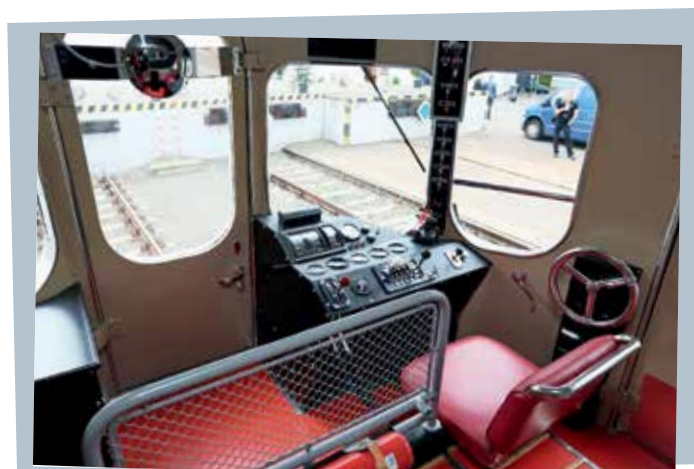




## UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Nasazení historických vozidel na pravidelné spoje během oslav 130 let sklářské lokálky zachytil **Roman Větrovský**. Na horním snímku vede muzejní Břejlovec osobní vlak do Rumburka. Představení zrekonstruovaného motoráku Stříbrný šíp si na veletrhu Czech Raildays nenechal ujít **Jaroslav Zahradník**.



## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

letní sezona nabírá plné tempo a s ní i pravidelná změna přepravní poptávky na železnici. Zvyšuje se počet volnočasových jízd, cest za poznáním a odpočinkem a naopak nastává útlum dojížděk do škol a zaměstnání. České dráhy se na toto období připravují již od začátku roku. Vylepšujeme stávající produkty a připravujeme novinky, které mají potenciál oslovit nové cestující, nasměrovat je k jízdě vlakem a představit jim železnici jako alternativu jejich dosavadních jízd autem nebo autobusem.

Hlavní novinkou letošní turistické sezony na české železnici je 7denní Jízdenka na léto. S ní lze v době její platnosti neomezeně cestovat všemi vlaky Českých drah na území ČR, ujet libovolný počet kilometrů a kdekoli vystoupit a znovu nastoupit do jakéhokoli pravidelného spoje. Ve vlacích SC Pendolino a dalších povinně místenkových spojích národního dopravce je třeba dokoupit místenku. Touto jízdenkou reagujeme především na výrazně vyšší poptávku po rekreacích v České republice z důvodu geopolitické situace na konci minulého roku. I pro týdenní dovolené v Česku bude možné zakoupit tuto neomezenou jízdenku a léto obohatit o zážitky z vlaku bez starostí s nákupem jednotlivých jízdenek. Zachována zůstane 14denní varianta jízdenky, předpokládáme, že ji podobně jako v minulosti využijí hlavně studenti. Pro ty jsou jako každoročně připraveny i další speciální letní nabídky, například zlevněné jízdenky na hlavní hudební festivaly Rock for People, Colours of Ostrava nebo Sázavafest.

Další slevy díky jízdě vlakem a po předložení jízdenky Českých drah čekají na naše zákazníky na výstavě Císař Karel IV. 1316–2016 v pražské Valdštejnské jízdárně nebo na výstavě autora propagační grafiky – Zdenek Rykr a Továrna na čokoládu ve Veletržním paláci v Praze. Rodiny s dětmi mohou využít slevu na vstupné do pražské Zoo. Cesta ke slevě může toto léto být i sladká, v bonboniérách Toffifee najdou zákazníci slevu na naši skupinovou víkendovou jízdenku. Poznat Česko lze toto léto opět s Bleskem, kupony z bedekru tohoto deníku obsahují slevu na skupinovou víkendovou jízdenku platnou ve zvoleném regionu, na kterou může cestovat celá rodina.

Pro ty, kteří si za cíl své dovolené vyberou zahraničí, nabízíme jedny z nejvýhodnějších cenových podmínek, které kdy byly v našich vlacích dostupné. Díky neustálému vyjednávání o cenách s našimi zahraničními partnery můžeme do nejnámějších metropolí u našich sousedů nabídnout výhodnou jízdenku Včasná jízdenka Evropa. Pojede-li cestující z Prahy, lze drážďanský Zwinger navštívit od 248 Kč, Berlínskou zeď od 386 Kč, vídeňský Prátr od 524 Kč, budapeštský parlament od 552 Kč, slovenský Poprad od 359 Kč nebo krakovský Wawel od 524 Kč. Včasné jízdenky jsou k dispozici ze všech mezinárodních tarifních bodů národního dopravce.

Již nějakou dobu oceňujeme věrnost našich zákazníků. Od května jsme se ale rozhodli jejich cestování s námi ocenit ještě více. Odměny ve věrnostním programu jsou nyní dostupnější a zároveň přibýly nové, po kterých zákazníci často volali, za ČD Body lze nově pořídit In Kartu. Přibýly slevy na nové zážitky, např. voucher na zapůjčení jízdního kola z půjčovny ČD Bike.

Léto však není jen časem nových nabídek pro naše cestující, využíváme ho i ke zlepšení našich distribučních kanálů. V červenci a srpnu budou finišovat úpravy nového webu a e-Shoppu Českých drah, aby od září přivítaly cestující v přívětivějším a uživatelsky jednodušším prostředí.

Ať je vaše léto plné zajímavých a příjemných zážitků!



**Zuzana Čechová**

zástupkyně ředitele odboru obchodu a osobní dopravy



### Pavel Krtek v Amsterdamu diskutoval o trhu

Předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek se 7. června na pozvání organizátorů jubilejního 20. kongresu Passenger Rail Europe v Amsterdamu zúčastnil přednášky o proměnách českého železničního trhu. V prezentaci se zaměřil na jednotlivé obchodní segmenty, jejich vývoj a investiční rozvoj. Za nejvíce rostoucí označil dálkovou a příměstskou dopravu, která těží z nasazení nových vozidel a kongescí na silnicích. Naopak upozornil na konkurenční nevýhody tuzemské železnice, mezi něž patří především naproti absenci rychlých tratí a vyšší poplatky za dráhu oproti silnici. Pavel Krtek prezentoval i klíčové projekty mezinárodní dopravy, především projekt railjet z Prahy přes Vídeň do Grazu a linku Praha-Berlín. (red)



### Členové dozorčí rady ČD zavítali na nádraží Praha-Žižkov

S aktuálním stavem lokality nákladového nádraží Praha-Žižkov se 24. května přišli seznámit členové dozorčí rady Českých drah v čele s jejím předsedou Milanem Ferancem. Role průvodce se ujal člen představenstva pro techniku, servis a majetek František Bureš. Na terase administrativního křídla památkově chráněné budovy zodpověděli zástupci regionální správy majetku Praha hostům otázky týkající se využití jednotlivých budov a popsali ekonomickou situaci místa. Zástupci odboru správy majetku seznámili členy rady s majetkoprávním rozdělením rozsáhlého území mezi jednotlivé developerské subjekty a s jejich aktuálními aktivitami. Na závěr exkurze promluvil František Bureš. Zdůraznil, že ČD směřují k nalezení urbanistického řešení celé lokality včetně funkčního zapojení památkového objektu. To povede i ke změně územního plánu a odblokování stavební uzávery, která výrazně zvýší hodnotu majetku ČD. (red)



### Rychlíkové vozy Aee

Interiéry rychlíkových vozů Aee dislokované v Bohumíně a provozované na rychlících Bohumín – Brno a Brno – Havlíčkův Brod – Praha čeká postupná obnova. Hlavní změnou je náhrada sedaček z modernizace z počátku 90. let těmi, které byly používány ve vlacích EuroCity/InterCity a prošly revitalizací. Ty jsou polohovatelné a sedačky umístěné uprostřed oddílu a na stěnách u chodby jsou nově vybavené malými sklopnými stolky na odložení občerstvení, tisku a dalších předmětů. Vozy byly

### Letiště v Č. Budějovicích má vlakové spojení

Letiště České Budějovice je po ostravském druhé v republice, které má vlakové spojení. Na jihu Čech zatím nebude fungovat žádný pravidelný spoj, ale pouze na objednávku. Spolu s modernizací letiště se však možnosti mohou ještě rozšířit. První testovací jízda se zde uskutečnila v úterý 7. května. Vlak, který tradičně po této vlečce vozí náklad do nedalekých firem, tentokrát vezl cestující, zástupce Českých drah, Jihočeského kraje a letiště. První jízda potvrdila, že převoz cestujících není překážkou, i když cesta není úplně plynulá. Cenu České dráhy teprve počítají. Z letiště bude snadné se po železnici dostat třeba do Prahy nebo na Šumavu. (jch)





## dostávají nový kabát

v letech 2011–12 také vybaveny elektrickými zásuvkami pro napájení drobné elektroniky cestujících, jako jsou notebooky nebo mobilní telefony. Při rekonstrukci interiéru se uskutečnila také rozsáhlejší výměna kanálů rozvodu vzduchotechniky vozu, což přispěje k lepší tepelné pohodě a účinnosti klimatizace v letním i v zimním období. Postupně bude revitalizován interiér a vzduchotechnika ve všech 12 klimatizovaných vozech typu Aee, které jezdí mezi Bohumínem, Brnem a Prahou. (PešT)



## Se změnou jízdního řádu některé spoje výrazně zrychlily

Národní dopravce rozšířil se změnou jízdního řádu 12. června počet velmi rychlých vlaků, které využívají na koridorech rychlost až 160 km/h. V červnu se počet dálkových spojů s touto maximální rychlostí zvýší o dalších 18 rychlíků a celkový počet vlaků Českých drah, které mohou na železniční síti jezdit rychlostí až 160 km/h, překročí 220 spojů. Samotná letní změna přináší jen drobné úpravy v jízdních vlacích. Například v dálkové dopravě se jedná o prodloužení jednoho páru rychlíků v úseku Nový Bor – Rumburk. Další změny se dotýkají především rozšíření služeb ve vlacích v souvislosti se zaváděním dalších moderních souprav. Také v regionální dopravě v jednotlivých krajích je rozsah změn relativně malý. Obvykle se jedná o průběžnou reakci na aktuální vývoj v dopravní obslužnosti regionů. (red)



## Ředitelé drah v Luganu řešili konkurenceschopnost železnice

Generální ředitelé evropských národních železničních podniků a společností spravujících železniční infrastrukturu podepsali ve švýcarském Luganu deklaraci o vzájemné spolupráci v oblasti rozvoje vlakové dopravy. Cílem je zvýšení konkurence-schopnosti železnice vůči jiným druhům dopravy. Ředitelé největších evropských národních železničních podniků tak chtějí lépe koordinovat plány v mezinárodní oblasti a společně vytvářet tlak na politiky, aby smysluplnému budování železniční sítě v Evropě věnovali pozornost a podporu, zejména pak v oblasti vytváření příslušného právního rámce. Předseda představenstva a generální ředitel národního dopravce Pavel Krtek je od loňského podzimu členem vedení Společenství evropských železnic (CER Management Committee), České dráhy tak mají příležitost do procesu aktivně zasahovat. (red)



Ukázkou výcviku drážních hasičů u nehody se SŽDC 10. června připojila k mezinárodní akci ILCAD 2016, která se tradičně koná u příležitosti Mezinárodního dne bezpečnosti na železničních přejezdech. Letošním tématem je nerespektování signalizace výstražného zařízení na přejezdech. Palčivost tohoto problému nejlépe vystihují i aktuální čísla. Jen loni se tak stalo 154 nehod, které si vyžádaly 32 životů. Stále častějšími viníky nehod jsou řidiči, u kterých by to nikdo nečekal – profesionálové. Právě střetnutí vlaku s nákladními či cisternovými vozy patří k těm nejtragičtějším. Podobný průběh měla i simulovaná srážka vlaku s cisternovým vozidlem, která se uskutečnila v areálu pražské hasičské jednotky SŽDC na Chodově. (jch)

Hasiči nacvičovali zásah na přejezdu

FOTO: JAN CHALOUPKA, ARCHIV ČD

# Naším úkolem je zvýšit technickou úroveň železnice

Podílí se na mnoha strategických rozvojových projektech. Je odpovědný i za růst odborné kvalifikace vývojových pracovníků úseku Engineeringu divize Mobility společnosti Siemens v Praze a Ostravě prostřednictvím přednášek v rámci Rail Academy. S Jiřím Pohlem jsme si povídali nejen o aktuálních trendech na železnici, ale i o stavu vysokorychlostních tratí v Česku.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

## Železnice je pro vás nejen hobby, ale zároveň i prací. To se nestává příliš často...

Nevím, jestli je slovo hobby na místě, ve vztahu k železnici se vyhýbám emocím. Věci se snažím vidět objektivně a jednat racionálně. Už jako kluka mě železnice zaujala. Často jsem chodil na nádraží, hrál si s vláčky a od roku 1962 jsem si každý měsíc chodil do trafiky na nádraží kupovat časopis Železničář. S Jaroslavem Kocourkem a Ondřejem Řepkou jsme začali mašinky fotografovat a vedli si záznamy o tom, co kde jezdí. V průběhu studia na pražské dopravní průmyslovce nás externě vyučoval inženýr Jindřich Hála, vedoucí zkušebny tehdejšího Lokodepa Praha střed. Skvělý železniční odborník, vynikající pedagog a charakterní člověk. Uměl výborně propojit teorii s praxí. Do té doby byly pro nás předměty ve škole jako hromádka pestrobarevných kamínků. Až Jindřich Hála nám z ní složil mozaiku s úžasným obrazem železnice. Fotoaparát jsem tedy pověsil na hřebík, modely rozdál spolužákům a začal si hrát se železnicí v měřítku 1:1. Když mi bylo osmnáct let, složil jsem topičské zkoušky a prožil krásné prázdniny ve službě na lokomotivách řady 423.0 na kutnohorské lokálce. Po maturitě jsem nastoupil do lokomotivního depa v pražských Vršovicích. Topil jsem zejména na tamních báječných Dvojkách, mezi nimi byla i ta dodnes existující 434.2186. A naposledy jsem si zamíloval zdejšího Pětikoláka 524.046. Nicméně příklad Jindřicha Hály byl velmi silný. A tak jsem na pomyslný hřebík pověsil i topičskou lopatu a odešel studovat na Vysokou školu dopravní do Žiliny.

## Co pro vás železnice v dnešní moderní době představuje? Bude se dále ještě technicky rozvíjet?

Určitě. Jako již mnohokrát v dějinách máme i my za úkol pozvednout technickou úroveň železnice o kousek výš. Zavést na celé síti ETCS, elektrizovat všechny tratě s potenciálem intenzivnějšího provozu – již jednotným systémem 25 kV 50 Hz a intenzivně dohnat zpoždění České republiky v budování vysokorychlostního železničního systému. Cestujícím nabídnout kvalitní, rychlá a pohodlná vozidla, která je budou motivovat k opuštění automobilů. Ale již žádné recykláty či ošizenou druhou ligu! Zvládnout i u nás tempo 200 km/h a v dalším kroku 300 km/h. Pro přepravce vytvořit i rychlou, spolehlivou a dochvilnou nákladní dopravu, která odlehčí životnímu prostředí od teroru nákladních automobilů.

## K dopravě patří nerozlučně i energetika a s ní souvisí i změna klimatu – jaké vidíte v této problematice souvislosti?

Energetická úspornost provází železnici od počátku. Koně na první železnici z Lince do Českých Budějovic sežrali sedmkrát méně obroku, tedy směsi sena a ovsy, než na silnici. Kontejner dopraví železnice s osmkrát menší spotřebou energie než automobil po silnici. Nikoli oplakávání lokálek, bájných Štokrů či Sergejů, ale pochopení budoucího významu železnice bylo vloni motívem k investování celkem 52 miliard korun do rozvoje železnic v České republice. Bez svých energetických a environmentálních předností by železnice takto hýčkána rozhodně nebyla. Za tyto velkorysé dary musí železnice společnosti zajistit udržitelnou mobilitu.

## Nabízí se další otázka – jaký je váš názor na stavbu vysokorychlostních tratí v České republice? Mají vysokorychlostní vlaky v naší malé zemi vůbec místo?

Je to jednoduché. Například mezi Prahou a Brnem dnes jezdí denně padesát tisíc lidí po dálnici D1. Každého cestujícího automobilem to stojí dvě hodiny ztráty času a asi 60 kWh energie nafty, což produkuje 16 kg CO<sub>2</sub>. To je plýtvání časem, energií i zatěžování exhalacemi. Budoucností není automobil, ale vysokorychlostní železnice. Ta dokáže totéž za necelou hodinu a jen za 10 kWh. Společnost potřebuje vysokorychlostní železnici k tomu, aby mohla využívat ke svému životu celou plochu území státu.

”



I my máme za úkol pozvednout technickou úroveň železnice o kousek výš. Zavést na celé síti ETCS, elektrizovat tratě s potenciálem intenzivnějšího provozu jednotným systémem 25 kV 50 Hz a dohnat zpoždění v budování VRT.



## JIŘÍ POHL

Po absolvování Střední průmyslové školy dopravní v Praze v roce 1970 začal pracovat na tehdejších ČSD v bývalém Lokomotivním depu Praha-Vršovice jako topič na parních lokomotivách. Poté vystudoval obor Elektrická trakce a energetika na Vysoké škole dopravní v Žilině. V letech 1975 až 2000 působil jako projektant elektrických výzbrojí vozidel a později jako hlavní konstruktér v ČKD Praha. Od roku 2000 je u společnosti Siemens, v Engineeringu divize Mobility. Vyučuje odborné předměty na strojní, elektrotechnické i dopravní fakultě ČVUT v Praze, na Univerzitě Pardubice, na Technické univerzitě v Ostravě a na dalších školách.

### **Hodně se diskutuje o zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Máte nějaký recept na to, jak zvýšit bezpečnost železniční dopravy tak, aby vlaky neohrožovali například nezodpovědní řidiči aut?**

Úrovně křížení se silnicí na železnici nepatří, je rizikem pro obě strany. Automobil není na rozdíl od letadla řešen podle zásad funkční bezpečnosti, nemá dva motory. Není zaručeno, že dokáže přejezd opustit. Budovatelé 121 kilometrů dlouhé trati z Brna do Havlíčkova Brodu ji dokázali již před sedmdesáti lety postavit bez úrovně křížení s jednou výjimkou. Tou je starý přejezd u nádraží v Tišnově. Nikdo si dnes již nevzpomene, o kolik to bylo dražší, ale o moc asi ne. Avšak trať je z tohoto pohledu navždy bezpečná a provozně levná. Není potřeba celá desetiletí draze pečovat o údržbově náročné železniční i silniční části přejezdů, nejsou zde zbytečné nehody, silniční i železniční provoz je rychlý a plynulý.

### **Vyučujete na několika vysokých školách jak v Česku, tak i v zahraničí. Co studenty učíte?**

Dá se říci, že jde o jakousi štafetu. Mně, mým spolužákům i mnoha začínajícím strojvedoucím nezištně předal ve starém depu pod pražským Vítkovem své zkušenosti už zmíněný inženýr Jindřich Hála. V tehdejší ČKD Praha mě mezi sebe přijali a pomohli mně nejen vynikající zkušenosti konstruktéři - Luboš Řežábek, Miloš Rabiška a další, ale i montéři z Vysočan, Víta Bitter a jiní dobří lidé. Většinou již nežijí, už se jim nemohu odvděčit za bohatství, které mi dali. Pokouším se svůj dluh vůči nim alespoň částečně splácet tím, že se snažím od nich získané vědomosti, rozmnožené praxí v továrně, předávat dál, mladší generaci. Na pracovišti v Rail Academy i na veřejných školách. A mám radost, když vidím, jak si bývalí studenti dobře vedou jak na náročných projektech u nás v továrně, tak i v provozních funkcích na železnici. Držím jim palce a věřím, že se o železnici 21. století dobře postarají. ◇



ZPRAVODAJSTVÍ

# Nádraží v Plzni se proměnilo ve staveniště

Plzeňské hlavní nádraží prochází rozsáhlou obnovou. Vyjma staniční budovy se rekonstrukce dotýká kolejí i nástupišť. Novinkou bude i druhý podchod, naopak zmizí zcela nevyhovující úrovňové přechody. Předpokládá se, že stavební činnost zde bude pokračovat ještě několik let.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Cestování z plzeňského hlavního nádraží bude komplikované až do poloviny září. Důvodem je rozsáhlá rekonstrukce zdejšího železničního uzlu. V současnosti stavbaři budují první a druhé nástupiště a hloubí podchod na východní straně nádraží. Kvůli tomu je provoz na všech sudých kolejích počinaje nultou až do poloviny září přerušen. Zástupci zdejšího Regionálního obchodního centra ČD (ROC) upozornili, že výluky Uzel Plzeň potrápí ještě několik let.

Například cestující z Prahy do Klatov musí složitě přestupovat do náhradní soupravy. „Všechny vlaky z Klatov mohou jezdit jen k provizornímu nástupišti, které je u šestnácté koleje. Lidé tedy musí vystoupit vlevo ve směru jízdy, po provizorním chodníku sejít mimo nádraží k Šumavské ulici a již dříve vybudovaným podchodem se vrátit zpět do staniční budovy,“ popsal aktuální situaci Vladimír Kostelný, ředitel ROC.

Omezená je i délka provizorního nástupišť, nevejdou se k němu soupravy s více než čtyřmi vagony. „Ve vlaku nejsou místa první třídy a z hlášení jsme nechali odstranit slova o vyšší kvalitě, protože standard Rx nenabízíme. V rámci této etapy bohužel nemůžeme zajistit přepravu cestujících na vozících, protože vozy s plošinou se točí jen mezi Prahou a Plzní,“ řekl Kostelný. Mezi západočeskou metropolí a Klatovy budou až do 19. září nasazovány jen vozy řad BDs a Bdt. Naštěstí cestující, kteří využívají spoje do ostatních

směrů, takové problémy nemají. Bez problému v místě zastavují i spoje SC Pendolino, byť cestující nemohou vystupovat z posledního vozu soupravy. Vybrané rychlíky vyšší kvality jezdí od Prahy do a ze stanice Plzeň – Jižní Předměstí podle upraveného výlukového jízdního řádu.

## Mosty půjdou k zemi

Kromě nástupišť a podchodu dělníci pracují i na pražském, budějovickém a žateckém zhlaví, stavební ruch je patrný i na mostě přes řeku Úslavu a seřadovacím nádraží u Jateční ulice. Příští rok v únoru se má rozběhnout oprava severního mostu přednádraží nad Mikulášskou ulicí. „Celý viadukt se bude opravovat od února až do listopadu. Pod oběma mosty je naplánován jednokolejný provoz tramvají, trolejbusy budou místo objíždět. Automobily sem rovněž nevjedou a místo před hlavní budovou se promění ve stavební prostor,“ nastínil Kostelný další plány. Náhradní autobusová doprava bude mít stanoviště u nedalekého obchodního centra. Protěžší jižní most se změní dočká o rok později. Na další roky je naplánována i oprava přesmyku, respektive křížení tratí ve směru Cheb a Domažlice.

„Přestavba kompletního uzlu je rozdělena do tří samostatných staveb, přinese zvýšení komfortu a bezpečnosti cestování a sníží hlukovou zátěž,“ zmínil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Cestujícím pomůže i nový informační systém a staniční rozhlas. Cena kompletního díla Uzel Plzeň je 1,7 miliardy korun bez DPH. ♦

## DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Drážní úřad, jakožto národní bezpečnostní orgán pro železnici, upozorňuje, že nařízení č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik ukládá subjektům, a to zejména dopravcům, provozovatelům dráhy a subjektům pro údržbu, aplikovat proces řízení rizik na zaváděné změny železničního systému. Nařízení se vztahuje na změny technické, organizační a provozní.

Základním atributem procesu řízení rizik je správné stanovení toho, o jakou změnu se v konkrétním případě jedná. Toto hodnocení musí provést vždy navrhovatel, ten rozhodne, zda se jedná o změnu, která nemá dopad na bezpečnost, nebo změnu, která má dopad na bezpečnost, ale je nevýznamná, nebo o změnu významnou.

U významné změny je pak nutné provést proces řízení rizik, který obsahuje záznam o nebezpečí. Jedná se o základní dokument, který obsahuje záznamy a kompletní dokumentaci aplikace procesu, tzn. identifikaci nebezpečí, použitou metodu přijatelnosti rizika, definovanou shodu s kritérii přijatelnosti rizika a důkaz, že došlo k usměrnění rizika.

O všech těchto změnách navrhovatel vždy vede a uchovává řízenou dokumentaci, kterou bude Drážní úřad v rámci státních dozorů vyžadovat.

(PÚ)



# ČD na Czech Raildays ukázaly řadu novinek

Ostrava hostila již sedmnáctý ročník mezinárodního veletrhu drážní techniky Czech Raildays. Letos se na něm prezentovalo rekordních 197 vystavovatelů. České dráhy přivezly modernizované vozy pro dálkovou dopravu, jednotku InterPanter a čerstvě rekonstruovaný motorový vůz Stříbrný šíp v majetku VUZ. Dceřiná společnost ČD Cargo v Ostravě pokřtila první z pěti dodaných lokomotiv Vectron.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Více než šest tisíc návštěvníků si nenechalo ujít sedmnáctý ročník veletrhu drážní techniky Czech Raildays. Uskutečnil se v polovině června na ostravském nákladovém nádraží. Na tradiční akci se prezentovaly i České dráhy modernizovanými vozy pro dálkovou dopravu, jednotkou InterPanter a historickým motorákem Stříbrný šíp. „Národní dopravce je tradičním vystavovatelem a spolu s dceřinými společnostmi zde prezentujeme novinky z naší činnosti i širokou nabídku služeb,“ připomněl zahájení veletrhu generální ředitel ČD Pavel Krtek. Kromě osobních vozů se tak mohli návštěvníci z řad odborné i laické veřejnosti pokochat novou lokomotivou ze stáje ČD Cargo, Vectronem.

Letošního ročníku se zúčastnilo rekordních 197 firem. „Nečekal jsem to a těší mě to,“ uvedl manažer veletrhu Stanislav Zapletal s tím, že návštěvníci si tak mohli železnici řádně „osahat“ a zjistit, co a kdo stojí za rozvojem tohoto druhu dopravy. „Tady návštěvníci vidí vše do posledního šroubku.“ Management ČD navíc veletrh využil ke schůzkám se svými partnery. „V našem konferenčním voze jsme pořádali odborná setkání či obchodní schůzky,

byli zde dodavatelé služeb i zástupci krajů. Hovořili jsme o záměrech v oblasti našich služeb, jejich rozšíření a také příležitostech pro vznik nových,“ upřesnil Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu.

## Moderna na železnici

A jakou nejnovější technikou se národní dopravce pochlubil? „Vystavujeme velkoprostorový vůz řady Bdpce, který vzniká rekonstrukcí běžného rychlíkového vozu. Ukazujeme cestujícím, jak lze úpravami získat poměrně kvalitní vůz pro dálkové vlaky se stošedesátikilometrovou rychlostí,“ uvedl Štěpán. Vagon má veškeré komfortní prvky, kromě klimatizace může nabídnout moderní informační systém, vakuovou toaletu a dostatečně velký prostor pro ukládání zavazadel a kol. „Z rodiny oddílových vozů tu máme vůz řady Bmz<sup>299</sup>. Je zajímavý tím, že kromě standardních kupé má i jedno s instalovaným dětským kinem nebo zázemím pro drobný catering,“



zmínil člen představenstva. Personál tak může zákazníkům servírovat drobné občerstvení přímo na místo. Mimo to byl přistaven zmíněný konferenční vůz řady WRmz, velkoprostorový vagon řady Bdt a lokomotiva řady 754.040. A protože národní dopravce plní i společenskou odpovědnost v otázkách zachování a oprav historické techniky, objevil se v Ostravě i čerstvě rekonstruovaný motorový vůz řady M 260.001 Stříbrný šíp ze třicátých let minulého století.

Kromě Ostravy se České dráhy chystají i na zářijový veletrh InnoTrans. Do Berlína společnost vypraví Národní vlak. „Část vlaku bude pro odbornou veřejnost a zvané obchodní partnery, místa ve druhé části dáme do volného prodeje,“ řekl Michal Štěpán. Prodej míst bude zahájen o prázdninách a součástí jízdenky bude i vstupenka na veletrh. ♦



# Zuzana Čechová: Klíčová je motivace lidí

Jednou ze čtyř žen, které České dráhy reprezentují v projektu Britské obchodní komory Equilibrium 2016, je zástupkyně ředitele odboru obchodu a osobní dopravy Zuzana Čechová. Účast vnímá jako příležitost k osobnímu rozvoji a možnost diskutovat s odborníky o klíčových tématech týkajících se především způsobu řízení lidí.

TEXT: PETR SLOŇEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

Do projektu, jenž má podpořit ženy v rámci jejich dalšího pracovního rozvoje, jsou vybírány zaměstnankyně s možností kariérního růstu, tzv. „mentees“. Těm jsou přiděleny ženy na vysokých manažerských pozicích, tedy mentorky z různých firem v Česku. Dvojice se pravidelně setkávají a diskutují nad aktuálními problémy.

ČD v projektu zastupuje čtveřice žen. Patří mezi ně i Zuzana Čechová. U firmy začala pracovat před šesti lety a prošla hned několika pozicemi. „Nejprve jsem působila v projektové kanceláři. Koordinovala jsem velké vnitrofiremní projekty, jejichž cílem byla změna procesů nebo dosažení významných ekonomických cílů. Využila jsem zkušenosti s projektovým řízením ze svého předchozího působení v poradenské společnosti Roland Berger,“ popsal své začátky.

Pak působila na odboru obchodu osobní dopravy a v rámci obchodního oddělení se nejprve věnovala oblasti B2B, tedy obchodním vztahům s firmami. Následně vedla oddělení strategie, kde se zabývala analýzou klíčových linek dálkové osobní dopravy. „Nyní jsem zástupkyní ředitele odboru obchodu osobní dopravy a mám na starosti oblast marketingu,

cenotvorby a tarifu. Podílím se na vytváření marketingových kampaní, odpovídám za vytváření cenové a tarifní politiky ČD. Mým úkolem je také vést za tyto oblasti jednání s hlavními partnery mezinárodní dopravy – ÖBB, DB, MAV, ZSSK a PKP. Jedná se o zajímavé oblasti a hlavním motivátorem pro mě je možnost být ve středu dění a ovlivňovat kvalitu služeb, které nabízíme zákazníkům,“ popsal svou pracovní náplň Čechová.

## Osobní rozvoj o možnost diskuze

A proč se rozhodla zapojit se do projektu Equilibrium 2016? „Program mentoringu vnímám jako velkou příležitost pro osobní rozvoj, možnost diskutovat s odborníky o klíčových tématech týkajících se především způsobu řízení lidí a jejich motivace pro práci na náročných projektech,“ vysvětlila.

Na ČD se podle ní často setkáváme se situací, která není pro zákazníky pozitivní, ale její náprava představuje obrovskou změnu v systému, obvykle něčeho, co funguje stejně po mnoho let. „Chut a energie měnit zaběhlé věci k lepšímu je velmi často pod palbou argumentů, proč věci měnit nelze, a i u velmi motivovaného člověka se může chuť pohnout věcmi kupředu časem vytratit. Mým cílem je vzbudit v ostatních kolezích entuziasmus, měnit věci k lepšímu



a hledat řešení, jak toho dosáhnout, zajistit jim podmínky pro to, aby tyto změny mohli uskutečnit, aby o nich mohli diskutovat a aby jejich energie neuvadala. Je to jedno z hlavních témat pro moje rozhovory s mentorem,“ dodává zástupkyně ředitele odboru.

Mentorka Zuzany Čechové – Brigitte Lintner – má bohaté zkušenosti s prací pro velkou korporaci a s řízením lidí. Pracuje pro Českou spořitelnu, je odbornicí na finanční analýzu a po mnoha letech strávených v této organizaci se věnuje řízení programu mentoringu interních zaměstnanců. „V projektu Britské obchodní komory je hlavním koordinátorem všech mentorů. Je to odbornice na slovo vzatá s přirozenou autoritou, jejíž postřehy a komentáře jsou vždy přesné a založené na mnoha letech praxe,“ řekla Čechová. ◆

## VIKTORIE PRORAZILA EJPOVICKÝ TUNEL

JOSEF HOLEK FOTO: AUTOR

Obrť razicí štít Viktorie po více než roce provrtal více než čtyři kilometry dlouhý tubus pod vrchy Homolka a Chlum u Plzně. První cestující se tudíž svezou nejspíše na přelomu let 2018 a 2019. Zhruba ve stejném termínu by měla být dokončena celá rekonstrukce trati mezi Plzní a Rokycany.

Stavbu tunelu Ejpovice provázela řada problémů. Obrovský stroj se musel často zastavovat kvůli nadměrnému množství podzemní vody a neočekávané tvrdosti horniny. Plán výstavby se tak zdržel o déle než půl roku. „Přítoky vody byly oproti průzkumům násobně větší, a to pak v uzavřeném razičním mo-

du přibývá rubaniny daleko více. Řeznou hlavu jsme na to ale postupně připravili,“ uvedl šéf stavby Tomáš Kohout. Za častější „otupení“ razičích segmentů podle něj mohly tvrdé spility. „Tvrdost horniny byla v některých úsecích až trojnásobná.“

Viktorii nyní čeká částečná demontáž. „To se týká celé přední části včetně štítu. Vše odvezeme zpět do Kyšic na místo startu kolovou dopravou jako nadměrný náklad. Závěsné vozy protáhneme zpět již hotovým jižním tubu-

sem a přidáme je za razičí stroj, který se pustí do severního tubusu,“ upřesnil Kohout. Dělníci budou razičí konstrukci rozebírat do října, pak by se měla Viktorie zavrtat do Chlumu a Homolky podruhé. „Předpokládáme, že ražba severního tubusu bude trvat zhruba stejně dlouho,“ dodal ředitel.

## Stavba součástí modernizace koridoru

Ražba ejpovického tunelu je součástí modernizace třetího tranzitního koridoru v úseku mezi Plzní a Rokycany. Po zprovoznění by měli cestující uspořít mezi oběma zmíněnými městy asi devět minut, nicméně prioritním cílem všech staveb na rameni



z Prahy do Plzně je dosáhnout jízdní doby pod jednu hodinu. Dnes rychlíky zvládají cestu z metropole za 1 hodinu a 34 minut, Pendolina jsou o zhruba čtvrt hodiny rychlejší.

Modernizace úseku Rokycany – Plzeň vyjde na téměř čtyři miliardy korun, zhruba tři a půl miliardy dodá unijní Fond soudržnosti. Zpomalená ražba dvou jednokolejných tubusů však celou investici zřejmě prodraží o další stovky milionů korun.



# Vychází další Vědeckotechnický sborník ČD

Na webových stránkách [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz) v sekci Tiskové centrum/Magazíny a periodika bylo právě publikováno už 41. číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah. Ten přináší příspěvky ze všech oblastí drážní dopravy.

TEXT: MONIKA VITNEROVÁ | FOTO: ARCHIV ČD

Vychází dvakrát ročně a pravidelně v něm publikují vědci a odborníci nejen z řad zaměstnanců Českých drah, SŽDC, ale i vysokých škol, veřejných a soukromých výzkumných ústavů. V obsahu aktuálního čísla najdete 11 příspěvků, jejichž anotace přinášíme.

## Ing. Vít Barborka

### Diagnostika a profylaktika trakčních transformátorů v síti SŽDC, s. o.

Životnost trakčních transformátorů je ovlivněna životností transformátorového oleje. Jeho diagnostiku a profylaktiku provádí Zkušebna DE-1. Na základě výsledků této diagnostiky se provádí optimální údržba trakčních transformátorů v síti SŽDC s cílem zajistit jejich dlouhodobý bezporuchový provoz.

## JUDr. Helena Čumpelíková – Ing. Bedřich Pecka – Lubomír Blažek

### Hasičská záchranná služba Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

Článek přibližuje základní poslání Hasičské záchranné služby a okrajově historii sboru na železnici a také řešení mimořádných událostí ve specifickém drážním prostředí.

## Ing. Josef Schrötter

### Železniční přejezdy – krizová místa v dopravě

Jak se dívat na zabezpečení přejezdů a jak by se měli chovat řidiči na železničních přejezdech, to je obsahem příspěvku.

## prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. – Ing. Eva Zákorová

### Kvalita osobní železniční přepravy a liberalizace přepravního trhu v České republice

Příspěvek se zabývá požadavky na standardy kvality v osobní železniční dopravě a zaměřuje se na liberalizaci osobní dopravy v EU a v České republice.

## Ing. Kateřina Štěpánková

### Návrh optimalizace zpoplatnění dopravních cest v zájmu rebalace přepravních výkonů

Předmětem příspěvku je analýza zpoplatnění dopravních cest ČR a návrh optimalizace zpoplatnění dopravních cest na základě výsledků těchto analýz, které by zavedlo vyrovnané podmínky soutěže v mezioborovém trhu dopravy.

## Ing. Ivo Hruban, Ph.D. – Ing. Petr Nachtigall, Ph.D. – Ing. Ondřej Štěpán

### Přínosy zavedení ETCS z pohledu kapacity dráhy

Text řeší možné časové úspory, které přinese zavedení ETCS, a jejich vliv na kapacitu tratí.

## Ing. Eva Pláničková

### Marketingová kampaň – railjet.

#### Nové zážitky z cest

Siemens Viaggio Comfort neboli railjet je moderní vlaková jednotka, která výrazně zvýšila kvalitu cestování na lince Praha – Brno – Wien – Graz. Railjet nepředstavuje jen osobní přepravu, ale rovněž vysoký standard služeb na palubě, který je nabízen pod produktovým názvem ČD railjet.

## Ing. Jaroslav Kotolan, CSc.

### Využití programu MISYS pro správu nemovitého majetku Českých drah

V článku je popisováno využití aplikací geografického informačního systému MISYS pro správu nemovitého majetku Českých drah.

## Ing. Jan Čihák

### Legislativní podmínky pro zavádění nových výrobků a technologií pro železniční dopravní cesty

Legislativa Evropské unie i ČR stanovuje pravidla pro provozování dráhy a uvádění výrobků pro železnici na trh. Tato oblast je zařazena do tzv. regulované sféry, aby byla zajištěna ochrana osob a majetku před možnými důsledky případných mimořádných událostí způsobených selháním techniky nebo lidského faktoru.

## Ing. Markéta Brázdová, Ph.D.

### Lokace odbavovacího centra nákladní pokladny pro víkendový provoz

Článek pojednává o problematice umístění odbavovacího centra nákladní pokladny při víkendovém provozu ČD Cargo.

## prof. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc.

### Čest památce pana docenta Vonky

Nekrolog doc. Vonky je připomenutím jeho bohatého života a poděkováním zejména za úspěšnou pedagogickou práci při výchově mnoha studentů a doktorandů v oboru železniční dopravy. ◆

## INTERCITY OPAVA MÁ ZA SEBOU PRVNÍ ÚSPĚŠNÝ ROK

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Nový spoj InterCity Opava oslavil v minulých dnech první rok provozu. České dráhy k této příležitosti zákazníkům obdarovaly dárkovou taškou s propagačními předměty a sektem. „Narozeninové“ vlaky IC 513/514 na trasu mezi Prahou a Opavou vyjely 14. a 15. června.

Dárkové tašky rozdávala vlakuška všem cestujícím starším 18 let. Ti pak neskrývali nadšení a doušek šumivého vína si v některých případech dopřáli ještě ve vlaku. „Nečekal jsem to a mile mě to překvapilo,“ řekl s úsměvem cestující Václav Stach. Na severní Moravu jezdí poměrně často, hlavně kvůli práci. Služebně se na trať téměř každý den vypravuje

i Lukáš Roubíček z Ostravy. „Se spodem jsem spokojen, jezdí v časech, které mi vyhovují. Když vyrazím ráno, do Prahy přijedu v rozumný čas, to samé platí o cestě zpět.“

### Denně jedou stovky lidí

IC Opava je hojně využívaným spojem. Denně se jím svezou stovky lidí a za první rok si podle ohlasů udělal dobré renomé. Jistě tomu napomáhá i rychlost spojení a složení soupravy. Do vlaku jsou totiž zařazeny modernizované vozy řad Bbdgme, ARmpee, Bmz a Bdmpee. „Všechny jsou klimatizované a disponují elektrickou zásuvkou. Ve vozech řad ARmpee a Bdmpee je navíc služba ČD

Wi-Fi, tedy bezdrátové připojení k internetu,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva odpovědný za osobní dopravu. Ke komfortu cestování přispívá i bistro s kompletní nabídkou teplých a studených jídel a točeného piva. V první třídě je navíc zajištěn cateringový servis s donáškou až na místo, ve druhé třídě je občerst-

vení zajištěno formou pojízdného minibaru. Cestující s jízdenkou první třídy dostávají i tisk a balenou vodu.

A České dráhy spoj IC Opava od letošního července ještě vylepší. „Ve voze řady Bbdgme bude v jednom oddíle pro cestující s dětmi k dispozici stolní hra Elfíkova cesta známá z vlaků SuperCity a railjet,“ podotkl Štěpán.

Souprava z pražského hlavního nádraží vyjíždí denně v 16:43 a cíle ve stanici Opava východ dosahuje ve 20:08. Opačným směrem je vypravována v 5:51 a do metropole přijíždí v 9:15. Vlak zastavuje v Pardubicích, Olomouci a Ostravě-Svinově a v celé trase umožňuje rovněž přepravu vozíčkářů.



Prázdniny jsou za dveřmi a na výlety po nejrůznějších koutech země opět zamíří tisíce lidí. České dráhy pro všechny, kteří využijí vlak, připravily spoustu zajímavých nabídek. Nejvýznamnější novinkou hlavní turistické sezóny je 7denní Jízdenka na léto. Projet se ale také můžete nostalgickými vlaky nebo se vypravit do turisticky atraktivních míst prostřednictvím cyklovlaků. Nechybí ani nejrůznější slevy a speciální jízdenky.

JOSEF HOLEK | FOTO: ČD, DREAMSTIME

**S**tále více lidí tráví v tuzemsku aktivní dovolenou. Tomuto trendu se přizpůsobily i České dráhy a na letní prázdniny připravily řadu akcí a zajímavých nabídek. Pro milovníky železniční nostalgie jsou po celé republice přichystány jízdy historických souprav a vozů. Vyznavači cykloturistiky pak jistě ocení širokou nabídku cyklovlaků a cyklobusů. A aby byla jízda vlakem zajímavá i finančně, připravil národní dopravce několik zvýhodněných jízdenek. „Díky spolupráci s našimi zahraničními partnery navíc můžete za zvýhodněné jízdné vyrazit za zážitky i do sousedních zemí,“ podotkl Michal Štěpán, člen představenstva zodpovědný za osobní dopravu.

Jednotlivé nabídky jsou národním dopravcem aktivně komunikovány, na tomto místě o nich přinášíme souhrnou informaci.

### Jízdenka na léto 2016

Se speciální síťovou jízdenkou můžete v době platnosti cestovat neomezeně všemi vlaky ČD po celé České republice. Doklad platí pro jednu osobu ve 2. třídě. Jízdenku na léto je možné zakoupit pro období od 1. 7. do 31. 8. 2016 a vybrat si můžete ze dvou variant platnosti: 7 nebo 14 dní. Základní sedmidenní doklad vyjde na 790 Kč, čtrnáctidenní pak na 1 190 Kč. Zlevněné, tedy s využitím In Karty s jakoukoli zákaznickou aplikací nebo ISIC kartou, poté vychází na 690 Kč, respektive 990 Kč. Předprodej je již zahájen na e-Shopu Českých drah.

# LÉTO NA ŽELEZNICI: SPECIÁLNÍ NABÍDKY, CYKLOVLAKY I NOSTALGIE



#### PRAVIDELNÉ HISTORICKÉ JÍZDY V OKOLÍ LEDNICE

**KDY:** 2.-3. 7. 2016, 5.-6. 7. 2016, 9.-10. 7. 2016, 16.-17. 7. 2016, 23.-24. 7. 2016, 31. 7. 2016, 6.-7. 8. 2016, 13.-14. 8. 2016, 20.-21. 8. 2016, 28. 8. 2016, 3.-4. 9. 2016

**KDE:** Břeclav – Lednice a zpět

**VLAK:** M 131.1448 s vozy BDI m

#### NOSTALGICKÉ VLAKY „KRÁLICKÝ SNĚŽNÍK“

**KDY:** 2. 7. 2016, 9. 7. 2016, 16. 7. 2016, 23. 7. 2016, 30. 7. 2016, 6. 8. 2016, 13. 8. 2016, 20. 8. 2016, 27. 8. 2016, 3. 9. 2016

**KDE:** Česká Třebová – Letohrad – Lichkov – Červený Potok a zpět

**VLAK:** 423.009 s vozy ř. Ce

#### Skupinová víkendová jízdenka

Skupinová víkendová jízdenka se hodí zejména rodinám s dětmi. Na jeden doklad může cestovat až pět osob kamkoli po celé republice či kraji, přičemž pouze dva cestující mohou být starší 15 let. Nemusí se pochopitelně jednat pouze o rodinu, žádné příbuzenské vztahy mezi spolucestujícími se neprokazují. Kilometry nejsou omezené, jízdenka je přenosná a platí vždy jeden den.



### Cyklovlaky a půjčovny kol

Národní doprava na léto připravil i hojně využívané cyklovlaky, které jezdí po trasách vyhledávaných cykloturisty bez přestupování. Speciální spoje jsou přednostně určeny cyklistům, navíc je v nich vždy zvýšená kapacita pro přepravu kol. Platí v nich stejné jízdenky jako v jiných vlacích na vybrané trati a není nutné zakupovat žádné speciální jízdenky. „Bicykl a vlak je dobré spojení, a proto ČD vychází všem milovníkům

jedné stopy vstříc s programem ČD Bike,“ zdůraznil ředitel odboru obchodu osobní dopavy Jiří Jeřeta. Kola je možné přepravovat i v běžných vlacích v rámci služeb přeprava spoluzavazadel nebo úschova během přepravy, a to včetně možnosti rezervace místa.

České dráhy myslí i na cestující, kteří kolo nemají. Pro ně jsou určeny půjčovny kvalitních kol a elektrokol. V tomto případě stačí přijet do stanice, zapůjčit si stroj a vyrazit do přírody. Kolo si v půjčovně můžete rezervovat předem telefonicky nebo prostřednictvím e-mailu. Chcete-li si ulehčit cestu, můžete vypůjčené kolo zdarma převézt vlakem po vybraných tratích blíže k cíli cesty pomocí přepravy spoluzavazadel nebo úschovy během přepravy.

### ČD ŠUMAVA BUS

I letos národní doprava ve spolupráci se zahraničními partnery připravil síť vlakových a autobusových spojení v oblastech Šumavy, a to nejenom na české, ale i na německé a rakouské straně. „Připraveny jsou speciální autobusové linky ČD ŠUMAVA BUS, zřízené a financované ČD jako doplněk železničních tratí, kterými se nově dostanete do turisticky atraktivních destinací,“ vysvětlil Michal Štěpán a doplnil: „Vybrané jízdenky ČD platí i v Zelených autobusech a v kooperaci s partnery v Bavorsku a Rakousku, takže jízdenky ČD vám umožní podívat se na Šumavu ze všech stran státní hranice.“

K dispozici budou autobusy převážně o víkendech a státních svátcích na linkách: Strakonice – Kvilda, Nové Údolí – Třístoličník, Lipno nad Vltavou – Svatý Tomáš, Lipno nad

Vltavou – Černá v Pošumaví, Lenora – Kvilda a Český Krumlov – Holubov – Krásetín lanovka – Holašovice. „Zelenými autobusy s jízdenkami ČD pak můžete vyjet na linky mezi Kvildou, Prášíly, Srním a Železnou Rudou nebo Horskou Kvildou, Kvildou a Bučinou či Novou Pecí a Jelesními Vrchy. Doklady ČD platí i v autobusech z Nového Údolí nebo Freyungu do Waldkirchenu a Pasova, z Freyungu do Nationalparkzentrum Lusen (Luzný) a z Nationalparkzentrum Lusen pod hory Lusen (Luzný) a Rachel (Roklan). Ze zmíněného parku je možné se dostat na Buchwald, resp. Bučinu,“ upřesnil možnosti cestování Jiří Kafka, obchodní ředitel ČD v Jihočeském kraji, který stál vloni u zrodu projektu.

### S ČD Tatry do Tater

Za zvýhodněné jízdné je možné vyrazit i na sousední Slovensko. Za jednu cenu tak dostanete zpáteční jízdenku a poukaz na lanovky Tatry Mountain Resorts (TMR) ve Vysokých Tatrách. Balíček lze zakoupit pro cestu jakýmkoli přímým nebo přestupním vlakem z Čech směřovaným přes Ostravu a Čadcu do stanice Štrba nebo Poprad. Platnost balíčků ČD Tatry Peak Pass je od 1. 6. do 31. 10. 2016. Cestující se zakoupeným balíčkem může navíc využít 15% slevu v hotelech Holiday Village Tatralandia, Grandhotelu Praha Tatranská Lomnica, Grandhotelu Starý Smokovec či Hotelu FIS. ◆

#### PLZEŇSKÝ A KARLOVARSKÝ CHODOVAR EXPRES

KDY: 20. 8. 2016

KDE: Plzeň hl. n. – Staňkov – Poběžovice – Tachov – Chodová Planá a zpět a Karlovy Vary – Mariánské Lázně – Chodová Planá, Chodová Planá – Cheb

VLAK: T 435.0145 (z K. Varů) s vozy Bt a Bam bistro

#### KOLEŠOVKA

KDY: 9. 7. 2016, 16. 7. 2016, 23. 7. 2016, 30. 7. 2016, 6. 8. 2016, 13. 8. 2016, 20. 8. 2016, 27. 8. 2016

KDE: Lužná u Rakovníka – Kolečovice a zpět  
VLAK: 1354.7152, 423.094, 555.0153 s vozy řad Cí a Ce

#### LÉTO NA BECHYŇCE

KDY: 2. 7. 2016, 16. 7. 2016, 30. 7. 2016, 13. 8. 2016, 27. 8. 2016

KDE: Tábor – Bechyně a zpět

VLAK: EM 400.001

#### ŠUMAVSKÉ LÉTO S PÁROU

KDY: 2.-3. 7. 2016, 5.-6. 7. 2016, 9.-10. 7. 2016, 16.-17. 7. 2016, 23.-24. 7. 2016

KDE: Polná v Pošumaví – Nové Údolí – Volary a zpět  
VLAK: 423.041 s vozy řady Cí

# Spolupráci s Litvou stvrdil podpis memoranda

S přínosy moderní logistiky, včetně možného rozvoje kombinované dopravy mezi Českou republikou a Litvou, se seznámili účastníci akce „Litevská dopravní řešení pro české podnikatele“. Uskutečnila se 23. května v prostorech pražského hotelu InterContinental pod záštitou litevského ministerstva zahraničních věcí. Možnosti společnosti ČD Cargo zde prezentoval předseda představenstva Ivan Bednárik.

na západ. Důraz se klade na rozvoj koridorů, jmenovitě RFC 8, vyšší zapojení mořského přístavu Klaipeda a moderního překladiště v Kaunasu, počítá se i s propagačními balíčky. Pozornost se zaměří i na nákladní přepravu po železnici mezi zeměmi cílového trhu skrze Litvu a Českou republiku. Očekává se spolupráce i v rovině dalších zájmových oblastí, jako jsou kongresy, veletrhy, semináře a obchodní setkání. Zajímavou oblastí je možnost převedení přeprav hnojiv ze silnice na železnici – přístav Klaipeda je již historicky branou do Evropy pro tento druh zboží.

V posledních pěti letech je v Pobaltských zemích patrný značný rozvoj dopravy. Probíhá masivní modernizace, a to jak vozového parku, tak i infrastruktury. K nejznámějším projektům patří tzv. Rail Baltica, kdy vznikne přímé spojení Varšavy s Tallinem tratí s „normálním 1 435 mm“ rozchodem. Celková délka nového spojení dosáhne 950 kilometrů. S úplným zprovozněním se počítá v roce 2030. V rámci úsporných opatření se upravují původní záměry, místo výstavby zcela nových úseků jsou v některých částech modernizovány tratě úseků existujících a instalován duální rozchod. Takto je tomu například u již existujícího úseku z polsko-litevské hranice do Kaunasu. V tomto městě vyrůstá moderní terminál, na který bude v roce 2018 trať evropského rozchodu napojena.

Litevské železnice si od těchto kroků slibují vytvoření alternativy překladiště v Brestu. O zákazníky budou bojovat i za pomoci nových informačních systémů: slibují vyřízení předávky vlaků na běloruských hranicích během 30 minut. Jen na úseku do Kaunasu se dosud proinvestovalo 300 milionů eur, položilo 127 km kolejí evropského rozchodu a modernizovalo 106 km kolejí rozchodu 1 520 mm.

Dalším významným projektem je zřízení tzv. Severomořsko-baltského železničního nákladního koridoru (RFC 8). Tento koridor propojuje 6 zemí (včetně Litvy a ČR) a také šest evropských přístavů (Willemshaven, Bremerhaven, Hamburk, Amsterdam, Rotterdam, Antverpy). Koridor pokrývající více než 6000 km tratí je v provozu od listopadu 2015. ◆



MICHAL VÍTĚZ | FOTO: MICHALA BÍLKOVÁ

Po úvodních slovech litevského premiéra Algirdase Butkevičiuse a českého ministra průmyslu a obchodu Jana Mládka následoval slavnostní podpis Memoranda o spolupráci

ci mezi ČD Cargo a Litevskými železnicemi. Dokument předpokládá zřízení společné pracovní skupiny, která vedle vzájemné výměny dat připraví zasilatelskou smlouvu a rozvine projekty zaměřené na rozvoj mezinárodní, zejména intermodální přepravy z východu

## PERŠINGY OPĚT POSÍLILY LOKOMOTIVNÍ PARK ČD CARGO

MICHAL ROH | FOTO: MICHAL ROH ML.

Po několikaleté přestávce byly v loňském roce opět zařazeny do lokomotivního parku ČD Cargo stroje řady 163. Celkem se jednalo o 23 lokomotiv, které společnost koupila od mateřských Českých drah jako jeden z kroků obnovy vozidlové flotily firmy. Lokomotivy řady 163 na výkonech postupně nahrazují nejstarší Staročesky řady 122, oproti kterým mají vyšší výkon i lepší technické parametry. Třináct zakoupených strojů je polonizováno. Proto byly zařazeny do SOKV Ostrava a nasazeny na výkony realizované dceřinou společností Koleje Czeskie v Polsku. Zbýlých 10 kusů je ve správě SOKV Ústí nad Labem.

Část lokomotiv řady 163 samozřejmě zůstala i u Českých drah, ale ne všechna vozidla jsou zatím opatřena lakem v korporátních



barvách. Proto také letos 24. května vznikla zajímavá situace, kterou zaznamenal i náš fotograf.

Na prvním snímku je u zastávky Ostrá v 10:45 zachycen rychlík R 925 Cidlina z Prahy do Trutnova v čele s lokomotivou 163.075 národního dopravce ČD. Jen o 5 minut později projížděl tímto místem vlak Pn 58119 vedený lokomotivou



163.248 dopravce ČD Cargo. Shodou náhod byl jeho cílovou destinací také Trutnov, konkrétně elektrárna v Poříčí, jejíž vlečka odbočuje ze stanice Trutnov střed. Netušíme, kolik cestujících do Krkonoš dovezl rychlík, víme však, že „péonko“ přepravilo do Trutnova 1 462 tun hnědého uhlí z Dolů Bělina.

# Jaroslav Kocourek: Nejraději byl u vlaků

Za několik dní uplyne deset let od chvíle, kdy nás nečekaně opustil Jaroslav Kocourek. Celý svůj život zasvětil železnici. Pochopil, že pro zvýšení prestiže železnic je třeba nejen trvale pracovat se zaměstnanci drah, ale dostatek energie věnovat i práci s veřejností a politickými institucemi. Psal například studie o stavu drah pro potřeby vlády a neustále se snažil železnici posouvat kupředu.

MARTIN HARÁK | FOTO: ARCHIV MIROSLAV PETR

Jaroslav Kocourek jako absolvent Vysoké školy ekonomické začal pracovat v bývalém Lokomotivním depu v Praze-Vršovicích. Jeho prvním výdělkem na železnici byla v roce 1973 mzda za práci topiče parních lokomotiv. Není divu, „páry“ Jaroslavovi ušarovaly. Později pracoval v oblasti organizování nákladní železniční dopravy. Začátkem 90. let koordinoval reorganizaci československé, respektive české, mezinárodní železniční dopravy v souvislosti se změnami v Evropě a rozpadem společného státu. „Bohaté bylo i jeho působení v mezinárodních železničních orgánech. Mluvil plynně německy, dokázal se domluvit francouzsky, anglicky a také rusky a byl mezinárodně respektovaným odborníkem,“ vzpomíná jeden z jeho přátel z dětství Ondřej Řepka.

Jaroslav od roku 1986 zastupoval ČSD, později ČD v orgánech UIC a podílel se na řízení Evropské konference jízdních řádů nákladních vlaků EGK/CEM. Navíc od roku 1997 vykonával funkci viceprezidenta společné evropské organizace Forum Train Europe. Na konci roku 1995 byl jmenován zmocněncem vlády pro přepravu vojsk, která se podílela na mírových operacích v bývalé Jugoslávii.

## Osvětové články a fotografování

Už v 70. letech se Jaroslav Kocourek věnoval kromě organizování nákladních přeprav i studiu systémů osobní dopravy u západoevropských železnic, což České republice následně přineslo postupně zavedení intervalové dopra-

vy. Tomu předcházela osvětová činnost v železničářském tisku. Popisoval vývoj zahraničních železnic i na západ od našich hranic, což bylo leckdy odvážné. Mnoho zájemců o historii jeho jméno zná i z mnoha fotografií. První Kocourkovy snímky pochází už z poloviny 60. let a pořízeny byly přístrojem Pionýr. „Poté, co od kolegy Dr. Antonína Tuzara dostal fotoaparát značky Smena 8, začala nová kapitola v jeho nezaměnitelném fotografickém rukopisu. Stalo se tak 12. dubna 1967 v Kovošrotu na pražských Manínách, kde vyfotografoval zrušený stroj 423.012. V září téhož roku byl poprvé osobně fotit ve strojové stanici Lužná u Rakovníka, o níž se dočetl v tehdejším časopisu Železničář,“ říká další z jeho blízkých přátel, historik a fotograf Miroslav Petr z Plzně.

## Obětavý a obdivovaný kolega

Historik Karel Zeithammer se s Jaroslavem Kocourkem seznámil na konci 60. let. Již tehdy ho překvapil ohromným množstvím znalostí o železnici. „Nejen z pohledu historického a technického, ale zejména z pohledu provozního. Místo těchto našich prvních setkání si budu na-

„Jaroslav se věnoval nejen focení, ale i psaní o železnici. Jeho články měly hloubku ve své době nevídanou.“



vždy pamatovat. Bylo to na výjezdu ze Smíchova pod zlíchovským kostelíkem. Tam jsme fotografovali plzeňské Albatrosy, nejčastěji na odpoledním R 67,“ vzpomíná. Díky kolegovi Jarodovi se později ve vršovickém depu Karel Zeithammer seznámil i s legendárními plzeňskými strojními četami. „Protože tehdejší doba nepřála zájemcům o železnici, museli jsme založit ‚instituci‘ s dlouhým názvem, kterou jsme nazvali Skupina pro studium a dokumentaci dějin železnic při Národním technickém muzeu v Praze. Vedle zakládajících členů byl tedy Jaroslav prvním, kdo byl na počátku 70. let do spolku přizván. Již tehdy jsme obdivovali jeho strmý služební vzestup a bezvýhradnou oddanost železnici. Škoda, že některé své myšlenky nemohl dotáhnout do konce,“ dodal historik.

Bývalý šéf Odboru řízení provozu ČD Jaromír Kadlec poznal Jaroslava Kocourka v lednu 1981, kdy začal pracovat na Provozním oddělení Praha jako zástupce náčelníka Oddělení 11. „Nikdy bych si nepomyslel, že naše poměrně těsná spolupráce bude trvat celých 25 let. Počátky byly velmi krušné, vždyť to byla doba, kdy v síti ČSD bylo běžně odstaveno denně více než dvě stě nákladních vlaků. Kolega Kocourek byl jeden z mála, který v těchto chvílích zachovával chladnou hlavu a pomáhal hledat efektivní řešení. Byl pro řadu z nás vedoucí železničář s lidskou tváří. V roce 2002 jsem nastoupil na GR ČD jako zástupce vrchního ředitele Divize obchodně-provozní, jejímž šéfem byl právě Jaroslav Kocourek. V této době se také rozjížděl program „Pendolino“ a Jaroslav byl ve svém žilvu. Jeho věčný optimismus kalilo jen vědomí, že se schyluje k rozbití unitární železnice, což jako její velký příznivec velmi těžce nesl.“



## JAROSLAV KOCOUREK

Po studiích na VŠE v Praze v roce 1973 odešel do lokodepa Praha-Vršovice. Od roku 1981 působil jako zástupce náčelníka služby 11 Severozápadní dráhy a o čtyři roky později nastoupil na odbor 11 (doprava a přeprava) FMD. V tomto odvětví pracoval i na Ústředním ředitelství ČSD, resp. GR ČD. V letech 1997-98 zastával funkci ředitele Odboru jízdních řádů pro mezinárodní činnost a nákladní dopravu. V roce 1998 byl jmenován vrchním ředitelem Divize obchodně-provozní a ve funkci setrval až do roku 2003. Následně byl zástupcem ředitele Odboru osobní dopravy a přepravy GR ČD.



## Golden Pacific Café

Galerie Butovice rozhodně nepatří mezi pražská top obchodní centra. Kdo nebydlí nebo nepracuje v okolí, asi do Butovic za nákupy nevyrazí. Z metra je to sem nějakých pět minut a chvíli trvá, než objevíme Golden Pacific Café v prvním patře. Je po polední špičce, takže si můžeme vybrat z mnoha volných stolů. Volíme nejvzdálenější roh, který připomíná hezkou kavárničku. Interiér vypadá vkusně a stylově, možná na někoho může působit trochu stroze. Modelové koleje v měřítku G jsou vedeny na jakýchsi nýtovaných deskách podepřených dřevěnými bednami. Rozmístěné jsou tak, aby vedly kolem každého stolu pro hosty, a tvoří jeden propojený jednosměrný úsek s místními rozvětvenými stanicemi. Celkem se tu prohání 12 mašinek na 200 metrech kolejí.

Chvíli trvá, než k nám dorazí číšnice, možná čekala na povel odjezdu, ale aspoň máme čas si v klidu prostudovat nabídku. Ze stylového držáku na „letáky“ ve tvaru železničního kola na nás vypadává hned několik možností a zjišťujeme, co je pro Golden Pacific Café specifické. Kromě denního menu jde o „řízkový vlak“ (předkrm, hlavní jídlo, dezert za 259 Kč) a také různé jízdenky. Například PLATINOVÁ „Sněž, co můžeš“ za 459 Kč, jízdenka DE LUXE „Sněž, kolik můžeš sladkých i slaných pochoutek“ za 229 Kč a jejich varianty pro nejmenší, například dětská sladká „Sněž, kolik můžeš dortíků“ stojí 59 Kč. Golden Pacific Café také klade důraz na vlastní výrobu zákusků, dortů a drobných slaných pochutin.

Při druhém pohledu nás upoutá velká vitrina u vchodu s vystavenými cukrovinkami jako v nějaké prodejně a otevřený, trochu účelově vytvořený dětský koutek, který nabourává stylovost interiéru. Číšnice nám doporučuje řízkový vlak, ale protože chceme ochutnat to, co je pro provozovnu typické, tedy zákusky vlastní výroby, volíme polévku z denního menu (35 Kč) a drobné pochutiny



### HODNOCENÍ

Hodnocení TripAdvisor: 3/5  
Hodnocení restu.cz: 84%  
www.goldenpacificcafe.com

### RECENZE

# Golden Pacific Café v

Pro dnešní recenzi jsme zvolili dvě zážitkové restaurace, jejichž majitelé se snad v zárodku nechali inspirovat kultovním Kulovým bleskem scenáristického dua Svěrák – Smoljak. Onen zážitek tvoří především originální obsluha – vybrané jídlo a pití vám na stůl doveze nákladní vláček. Takže: Pozor u druhé koleje!

k pivu – smažené cibulové kroužky v těstíčku s domácí tatarskou (89 Kč) a hranolky s domácí tatarskou (39 Kč). Na závěr si necháme přivést vlak plný cukrovinek. Objednáváme pivo a zjišťujeme, že točené není, prý o něj není moc zájem a číšnice potvrzuje, že zdejší provozovna se zaměřuje spíše na rodiny s dětmi. Schválně píše provozovna, protože v jejím konceptu, který se pohybuje někde mezi cukrárnou, kavárnou a restaurací, se příliš nevyznáme. A že by tatínkové dnes nemohli pivo? Ještě jednou procházíme lístek a kvitujeme, že u každé položky je uvedeno, kdy vám ji doveze vláček a kdy donese obsluha. To považujeme za praktické.

Dršťkové polévce se nedá nic vytknout, stejně tak cibulovým kroužkům i hranolkům. Těšíme se na zákusky – přijíždí plně naložený nákladní vlak s plastovými i porcelánovými mističkami, na kterých jsou umístěny miniatury klasických zákusků a dortíků. Mini kokoska, mini indián, mini šlehačkové dortíky apod. Vzhledově velmi povedené, chuťově mě upoutala pouze miniatura špičky a mojí kolegyni cukrářku ovocná mistička. Po několika kusech jsme přeslazení a zjišťujeme, že spousta zákusků chutná poněkud stejně a umělé barvy to nezmění. Děti sladkost možná potěší, ale nedovedeme si představit, že bychom tu museli třeba hodinu konzumovat jen sladké.

Uvědomujeme si komornost zdejšího prostředí a jakousi familiárnost obsluhy, která není nepřijemná. Vychutnáváme si zvuky parních mašinek. Ty jsou trochu infantilně „ozdobeny“ barevnými figurkami, které s vlaky nemají pranic společného – rybičky, Mickey Mouse, kačer Donald. Pozorujeme také největší atrakci, když vy-

kolejí nákladní expres se dvěma limonádami, vozy se převrhnou a obsah sklenic vyteče na stůl. Oči všech se upřou na onu událost a pozorují hbitou číšnici, jak řemeslně „nakolejí“ vláček a uklidí na stole. Být dítětem nebo maminkou, asi ocením prostory pro kočárky, dětský koutek a nevádí mi ani trochu vzdálená tematika pacifické železnice, ani modelářsky nijak propracované kolejiště. Rodiny s dětmi nechtě si přičtou 10%. Ti vášnivější železniční nadšenci nechtě si uberou z našeho hodnocení 20%. Pro ně je tu Výtopna. Očekávejte však, že za zážitek si také připlatíte.



- přijatelné ceny
- tematické jízdenky
- místa pro kočárky
- denní menu
- zvuky mašinek

- strohé kolejiště
- křčovitá výzdoba mašinek
- nejasná koncepce
- lokace





# s. Výtopna Palladium

PAVEL FREJ | FOTO: AUTOR

Obě restaurace byly otevřeny relativně nedávno a nacházejí se ve vrchních patrech pražských obchodních center. Obě kladou důraz na „home made“ zpracování a kvalitní suroviny. Zde spojitost končí. Každá zvolila trochu odlišný koncept a zaměřuje se na jiný typ klientely. Největší radost a důvod k opakované návštěvě však budou mít vlakoví nadšenci, děti a ti, kteří si chtějí dopřát nezvyklý zážitek.

\*v perexu byla použita citace z filmu Kulový blesk

Koncept Výtopna se poprvé představil v Brně v roce 2009. Poté bylo formou franšízy otevřeno několik dalších restaurací, např. na pražském Václavském náměstí a zatím poslední v řadě v Palladiu. Vědom si proměnlivé kvality obsluhy/jídla z několika minulých návštěv Výtopny na „Václaváku“, jsem byl zvědav, co nabídne provozovna v nejluxusnějším obchodním centru. Už návštěva pražského Palladia je pro mnohé návštěvníky zážitkem. Navíc se nachází na stanici metra Náměstí Republiky v centru blízko Masarykova i Hlavního nádraží. Když podnik spatříte, vaše oči už těkají mezi jedoucími vláčky a sty-

lově provedeným interiérem. Výtopna je víc promyšlená do detailů a ten „vláčekový“ svět vás prostě pohltí. Interiér je koncipován ve stylu nádražního peronu a atrapy legendárního švýcarského vlaku Bernina. Upoutají dřevěné lavice, police na zavazadla nebo dobové lampy. My ale dáme na doporučení číšnice a obsazujeme místa tam, kde to prý víc jezdí. Obsluhu restaurace zajišťuje až 21 mašinek a celkem bylo položeno 1 200 metrů kolejnic o modelové velikosti G s dvěma padacími mosty. Mezi motorovými mašinkami, které táhnou bytelné vysokostěnné vozy s nápoji k hostům a odvázejí prázdné sklenice, se prohání i stylový model legendární motorové jednotky BR 602 DB jako InterCity 190 Sachsenross na lince Ludwigshafen – Hamburg-Altona. Výzdobu u vstupu na záchod pak tvoří vitríny s modely vláčků. Naše prvotní nadšení ale tlumí číšnice – restaurace zatím nebývá obsazena tak, jak by si majitelé přáli. Přemýšlíme, proč tomu tak je, vždyť co chvíli se zastaví u vchodu do restaurace skupinka turistů a zálibně pozoruje dění v kolejišti. To na Václaváku se stojí i fronty na místo, a přitom restaurace v Palladiu je mnohem propracovanější a k většímu zážitku přispívá i fakt, že vláčky tu jezdí v úrovni očí. Možná za to mohou vysoké ceny nebo předimenzovaná kapacita: pro 400 lidí (jedná se o největší Výtopnu).

Vláček nám po estakádě dováží doprostřed stolu dva půllitry piva. Mnohými neoblíbené točené Krušovice (a teď nechci soudit, zda právem či ne) za 49 Kč nemusí působit jako dobrý tah. Co ale působí dobře, je profesionálně zpracovaný jídelní lístek či logo Výtopna vyve-

## Výtopna Palladium

dené i na ubrouscích nebo slánkách. Vybíráme z jídelního lístku, na první pohled upoutají, jak jsem již zmínil, vysoké ceny, na pohled druhý zase „home made“ pizza, což nám neustále připomíná i reklamní LCD panel. Pokud ale nemáte chuť na pizzu, moc vám toho na výběr nezůstává. Objednáváme jako předkrm valašskou zelnou smetanovou polévku (79 Kč), vepřovou paštiku s rozpečeným chlebem (95 Kč), jako hlavní chod filety ze pstruha s grilovanou zeleninou (359 Kč) a tuňákovou pizzu (239 Kč), na závěr citronovou panna cottu (119 Kč). Jídlo se krom trochu vlažné polévky nedá nic vytknout, zvláštní pochvalu zaslouží obzvláště chutné filety ze pstruhů, pesto u grilované zeleniny bych však oželel. Až po konzumaci jsme na stole objevili nabídku denního menu. Ovšem ve značně zjednodušeném provedení – jeden salát, tři druhy pizzy, jedny těstoviny (celý týden stejný druh) – v době od 10 do 15 h za sníženou cenu (119–135 Kč).

Obsluha byla rychlá a přiměřeně všímavá, což úplně neodpovídá některým negativním recenzím na webu. Také přístavba vláčků s nápoji nebo prázdnými vozy pro špinavé sklo bezchybná. Jediným okamžikem, kdy jsme číšnici uvedli do rozpaků, byl dotaz na ony ne podle nás úplně dokonale čitelné infografiky (značky) u jednotlivých položek v jídelním lístku (např. kterou polozku vám doveze vláček nebo zda se jedná o tradiční českou kuchyni). Marně jsem však hledal pokrmy z vysoce kvalitního hovězího masa, a přitom na hovězí jsem měl chuť. To číšnice nedokázala vysvětlit, na druhou stranu cena by nás asi odrovnala. Pokud však chcete na partnera, dítě či návštěvu udělat dojem, určitě ho vezměte do Palladia. Připravte si k tomu ale něco málo bankovek, což je vedle poměrně malého výběru hlavních chodů a neexistence solidního denního menu důvodem ke snížení našeho jinak velmi pozitivního dojmu.

- atmosféra
- lokace
- zpracování
- obsluha
- kvalita jídla

- ceny
  - denní menu
  - zkušenosti
- s proměnlivou kvalitou



### HODNOCENÍ

Hodnocení TripAdvisor: 3,5/5  
 Hodnocení restu.cz: 84%  
<https://shop.vytopna.cz/>

# Děsivé ticho všech svatých

Mácha tu nikdy nebyl, nemá také s tímto krajem nic společného. Přesto místo nese jeho jméno. Snad mělo navodit romantickou atmosféru a zakrýt stopy důlní činnosti. Povodně, které se tudy na začátku nového tisíciletí prohnaly, však rozesmutily dosud bezstarostné tváře místních chatařů. Zbyly jen květiny, zvířata a čas, který vytrvale odpočítávají mírné peřeje řeky Mže.

PAVEL FREJ | FOTO: AUTOR

Vystupuji krátce po poledni ve Stříbře, ještě si fotím odjíždějící Pendolino a než se naděju, monumentální podchod střížený podle evropských norem se tu smutně usmívá pouze na mě. Nádražní restaurace zavřená, ještěže spolehlivý Vietnámec v malém krámku vedle silnice má otevřeno. Nakupuji zásoby pití na zhruba pětihodinovou túru. Moc ho nezajímám, radši sleduje telku. Dnes nemám namířeno prozkoumávat historii hornictví ve městě ani zbytky opevnění z druhé světové války. Poslední „řopík“ míjím u mostu přes Mži. Zdravím se s řekou, která mi dnes bude dělat společnost, a kochám se pohledem na siluetu města odrážejícího se ve vodní hladině. Ale jen krátce, jako by mě slunce chtělo varovat, zalézá za mraky.

## Z koupaliště zbylo torzo

Procházím kolem zanedbané ohrady, kde se pasou kozy mezi kravami, a potkávám na dlouhou dobu posledního človíčka. Na hlavě má kovbojský klobouk a do očí mu není vidět. Mám chuť ho pozdravit, ale nevíš si mě a spěchá ze směru, kam mám namířeno. Tady na západním konci Stříbra u řeky kdysi stávala plovárna, dnes už z ní zbylo jen torzo výletní restaurace, lampy a mechem zarostlé brouzdaliště. Podle městské kroniky se odtud ještě ve 30. letech konaly vyhlídkové plavby s kulisou stříbrského betléma. Stavba nového silničního mostu poněkud omezila možnosti dálkových pohledů a romantické projížďky skončily. Pozdější plovárenská půjčovna plavidel již naplňovala zcela jiné představy pádlujících osob, jejichž motivací bývala především touha vyřádit se, jak doslovně uvádí pamětníci. Dnes už tu nikdo neřadí.

Za podivnými plechovými chatkami, jejichž dveře a okna jsou zatlučeny dřevěnými deskami, vcházím do lesa a podél malého potůčku stoupám k loukám za město. Vítá mne řepkové pole a bzukot pracovitých včel. Cítím výrazný pach řepky olejky a na chvíli musím přivírat oči, jako by mi žluté pole chtělo nahradit záři slunce. To však dnes již nespátřím. Přesto tady na loukách cítím vitalitu a v dále pozoruji věže stříbrského kostela. Nadechnu se a vstřebávám všechny ty luční vůně pampelišek, sedmikrásek, osamocených čarovných vlčích máků, fialek, třezalky, zvonků, obdivuji krásné tvary prstnatce májového a květy zvonku. Jenže to netrvá dlouho. Míjím první chatku, na jejíž dveřích je připevněna cedulka se strohým sdělením: „Tady už není co ukrást.“ Stezka se



opět stáčí do lesa a v něm se rozhostí hrobové ticho. Zkoumám velké louže plné rozdupaného bahna a jsem na pozoru. Smrkový les houstne a pavučiny se mi pletou do cesty. Tudy dlouho nikdo nešel.

## Strašidelný les s temnou atmosférou

Černá veverka přede mnou přestává sbírat semena šišek a rychle se utíká schovat do koruny stromů. Říkám si: „Veverko, mě se bát nemusíš.“ Když v tom zaznamenám dunění a asi dvacet metrů ode mě se přes stezku přezene divočák jako tank. Ta jeho váha, velikost a rychlost, kterou cítíte celým tělem, je děsivá. Asi jsem ho vyrušil, kdyby to byla bachyně s mladými, mám problém. A taky mám sucho v krku, začíná se mne zmocňovat jakási stísněnost, pocit, že tady nejsem

# v Máchově údolí

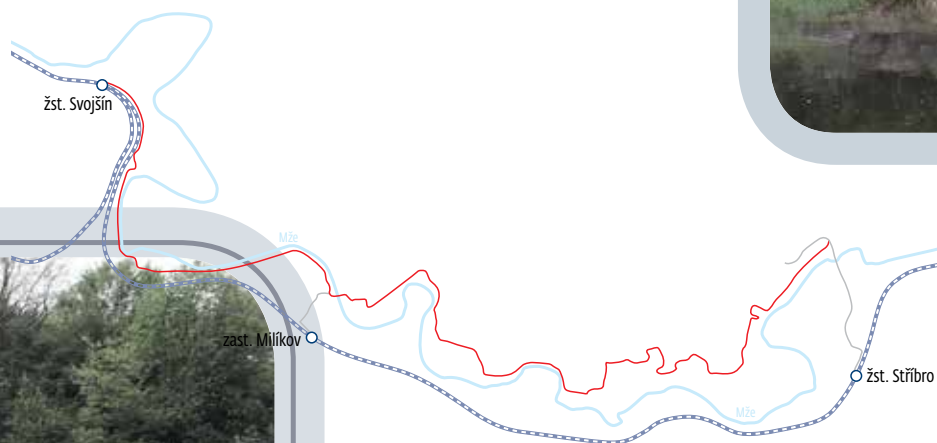


## Povodně dokonaly dílo zkázy

Pozorují káni, jak výhruzně krouží nad zalesněným údolím. Dojdu až k Vrbické lávce, která sloužila pro pěší a z níž zbylo jen torzo. Kroutí se tady nad Mží jako smutná připomínka mocné síly přírody. Těžko říct, která z povodní uplynulých 14 let byla nejvíce devastující. Na velké ploše podél řeky se nachází hřiště se dvěma brankami, kde si nikdo nehraje, a v okolí je možné spatřit hned několik chatek, ve kterých není nikoho vidět. Na kraji louky pod stromy stojí vana, taký sprcha a dřevěné zabeďněné stavení. V létě slouží asi jako tábor, teď tu však žádný dětský povyk není slyšet. Konec otevřeného prostranství zabírá jakási chata s kůlnami. Podle mapy tudy vede cesta. Vidím otevřené dveře do kůlny a vedle čtyřkolku. Přibližuji se pomalu, abych nevystrašil majitele. Opatrně nahlížím do kůlny. Nikde není vidět ani slyšet pohyb. Všimám si červeného kříže a plné lahve rumu upevněné vzhůru nohama s výtokovým kohoutem. „První rumová pomoc.“ Nevím, jak to mám brát. Mám pocit, že mě někdo pozoruje.

Podejdu spojenou stříšku chatky a kůlny a znovu nacházím stezku, která vede nahoru. Zde začíná Máchovo údolí sevřené skalami. Šplhám, chvílemi mi to ujede. Jsem tady. Ze skalního ochozu pozoruji meandrující řeku, zaplavené kmeny a velké kameny pod vodou. Je tu ticho, nikde ani živáčka. Řeka sevřená mezi skalisky, dávám si pauzu a oddávám se šumění borovic, zatímco nade mnou přestala kroužit káně a vydávat podivné zvuky. Tady je krásně, děsivě krásně. V dále slyším vlak, koleje vedou kousek nad údolím a trať zakrývají stromy. Snažím se rozeznat druh, směr je snazší. Tipuji to na soupravu prázdných „wapek“ z Plzně do Nového Sedla u Lokte. Jednu takovou odstavenou jsem viděl stát na Jižním předměstí. To, že nevidím jediného člověka, považuji v tuhle chvíli za výhodu. Mým spojencem zůstává řeka a všichni svatí...

S využitím [www.starestrebro.cz](http://www.starestrebro.cz)



vítán a když se mi něco stane, nikdo mi nepomůže. Slyším divné zvuky z údolí připomínající vřískot dítěte. Tohle by už snad stačilo. Konečně scházím na velké otevřené prostranství pojmenované Vojenská plovárna. Tady kdysi začínal nejzápadnější stříbrský revír Všech svatých. Těžilo se po obou březích Mže. Nejstarší důl nese název Všech svatých, dále tu byl důl Vojtěch, Jan, František, Ignác, Jan na poušti a Starý František. V počátcích se zde těžilo stříbro, později především olovo a zinkové rudy. Dnes tu tak maximálně v řece objevíte důlní vozík starý sto let, jako se to povedlo místním chatářům před několika lety.

## ŠOTOINFO

Dvanáct kilometrů dlouhá stezka po červené mezi Stříbrem a Svojsínem podél řeky Mže se dá ujít svižnou chůzí zhruba za 3 hodiny. I když nad údolím vede trať, vlaky spíše uslyšíte, než uvidíte. Slušné fotomísto najdete, aniž byste museli scházet ze stezky, až před stanicí Svojsín. Podařilo se mi zachytit ucelený nákladní vlak s dřevem na vývoz v relaci Olomouc přednádraží – Cheb st.hr., který tudy jezdí celkem pravidelně a aspoň trochu hojí výpadek v poklesu nákladních přeprav na kdysi jedné z nejvytíženějších jednokolejek u nás na trase Plzeň – Cheb.



# Alžbětín si připomněl 25 let od

Přesně před pětadvaceti lety byl po mnoha krušných letech komunistické vlády znovu otevřen železniční hraniční přechod mezi Železnou Rudou-Alžbětínem a obcí Bayerisch Eisenstein. Začátkem června si tuto událost připomněli zdejší obyvatelé i železniční nadšenci. České dráhy na místo vyslaly speciální retro vlak.



JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Železniční hraniční přechod mezi Alžbětínem, místní částí Železné Rudy, a Bayerisch Eisensteinem v Dolním Bavorsku funguje už pětadvacet let. Začátkem června si slavnostní obnovení železničního spojení ze začátku devadesátých let minulého století připomněli pamětníci, zástupci obou hraničních obcí i zaměstnanci Českých drah. Kromě toho národní dopravce do místa z Plzně vypravil speciální třívozovou retro soupravu.

„Tehdy to byla velká událost, na kterou přišly tisíce lidí z Bavorska i Čech a znovu navazovaly přátelství a obnovovaly se dobré vztahy, které tu panovaly před druhou světovou válkou. Pocity radosti a svobody byly nepopsatelné,“ zavzpomínal šumavský patriot a historik Emil Kintzl na den, kdy se české koleje po několika desetiletích vlády jedné



strany znovu spojily s těmi německými. Před čtvrt stoletím se na místo přijeli podívat i někdejší spolkový kancléř Helmut Kohl, československý předseda vlády Petr Pithart nebo ministr dopravy Jiří Nezval.

Železná opona už není v místě patrná, hranice prochází středem staniční budovy a nebyť patníků, nikdo by přechod mezi oběma státy ani nezaregistroval. Taková idyla ale rozhodně nepanovala po únoru 1948, kdy se moci chopili komunisté. „Krátce po válce spojení ještě fungovalo, pak ale rudí koleje vytrhali, postavili plot s obrovskými zátarasy a vše nechali zarůst náletovými dřevinami. A zatímco na bavorské straně jezdily osobní vlaky těsně k čáře, naše končily na zastávce Železná Ruda-město. Dál k hranici jezdily jen ty nákladní s dřívím,“ připomněl Kintzl temnou historii. Jedinou československou „ozdobou“ tak zůstala rudá hvězda na štítě zpustlé

# otevření hranice



## ALŽBĚTÍN V BĚHU DĚJIN

Nádraží v Alžbětíně, části města Železná Ruda na Šumavě, se na desítky let stalo symbolem rozdělené Evropy. Hranice mezi Českou republikou a sousedním Německem totiž prochází přímo napříč společnou nádražní budovou a nástupištěm. Od roku 1953 byly koleje na české straně nádraží vytrhané, na hranici byl natažen ostnatý drát a česká část budovy byla částečně zazděná. Vlaky na české straně končily v zastávce Železná Ruda – město. První vlak na obnovené nádraží v Alžbětíně přijel 2. června 1991, mezi cestujícími nechyběli ani tehdejší německý kancléř Helmut Kohl a premiér Petr Pithart.



staniční budovy. Pár metrů od ní stála píla, ve které pracovali dělníci se speciálními propustkami, a veškerý pohyb hlídala pohraniční stráž. „Na začátku Alžbětína byla závora, na hranici druhá. Sem se nikdo normální nedostal, celé to bylo zadrátované. Lesáči vlaky naložili, mašina se otočila a jelo se zpět,“ popsal Kintzl tehdejší poměry. Z československé strany vedla k podniku vlečka.

### Atraktivita regionu roste

Po revoluci začaly oba státy připravovat obnovu spojení. „Otevření předcházely dohody na politické scéně. Pak nastoupila technika, jež místo nejprve vyčistila od náletových dřevin a poté spojila koleje a provedla revizi zařízení. Celou slavnost jsme organizovali my společně s kolegy z Norimberku,“ řekl Vladimír Sosna (na snímku), někdejší šéf plzeňského ředitelství ČSD.

Dnes využívají mezistátní cestovatelé zejména rekreační cestující. Podle



Vladimíra Kostelného, ředitele plzeňského Regionálního obchodního centra ČD (ROC), jezdí do a z místa zejména turisté využívající tuto oblast k návštěvě a rekreaci během letní a zimní sezony. „Oblast Železná Ruda v posledních letech získala oblibu zájemců o krásnou přírodu s možnostmi využívání nejrůznějších sportovních akti-

vit, a to na obou stranách hranice. Pro dobrou dosažitelnost atraktivních míst Šumavy existuje široká škála tarifních nabídek, např. lze využít německé jízdenky Bayerwald-Ticket a GUTI i ve spojích ze Železná Ruda na Špičák a zpět ve vlacích ČD,“ uvedl Kostelný. Mezi Železnou Rudou-Alžbětínem, Klatovy, Plzní a Prahou pravidelně jezdí nejen řada osobních a spěšných vlaků, ale i pětice rychlíků vyšší kvality. Aktuálně je ale jejich řazení komplikováno výlukou v Plzni (viz strana 8).



### Velké poděkování výpravčím a vlakové četi za pomoc

Nestává se mi to často, ale přesto i já občas někde něco ve spěchu zapomenou. Naposledy se mi to však stalo v možná nejméně vhodnou chvíli i místě – přímo ve vlaku. Nedávno jsem cestoval spojem Českých drah a po výstupu ze soupravy a jejím odjezdu jsem zjistil, že mi chybí můj mobilní telefon. Nedělal jsem si velké naděje, že bych se s ním ještě někdy shledal. Přeci jen poctivých lidí stále ubývá a hlavně šance získat jej zpět z vlaku, který se dále ubíral k cíli své cesty, se mi zdála téměř nulová. Vše ale nakonec dopadlo úplně jinak – mobil se mi brzy vrátil! A nepoškozený. Náhoda? Možná. Rozhodně ale za tím stojí až překvapující slušnost určitých osob. Touto cestou bych vám chtěl velice poděkovat za ochotu a vstřícnost výpravčích stanic Obrnice a Louny a také vlakové četi vlaků 6705 a 6706 za pomoc při nalezení a vrácení mého mobilního telefonu. Je vidět, že ještě existují slušní a poctiví lidé. Ještě jednou velice děkuji.

TIBOR FUPŠO

Pozn. redakce: podnět jsme předali ředitelce ZAP za účelem ocenění přístupů zaměstnanců.

### O brněnském hlavním nádraží ať rozhodnou odborníci

Každý, kdo častěji cestuje vlakem, může na vlastní oči vidět, že posledních dvacet let se na tuzemské železnici modernizují a představují celé traťové úseky v takovém rozsahu jako snad nikdy dříve. A pozadu rozhodně nezůstává ani obnova vozidel. Tím spíš je pro mě, ale jistě i pro mnoho dalších čtenářů, nepochopitelnější problém brněnského hlavního nádraží. Mám pocit, že v tomto případě se prostě demokracie uplatňuje na nesprávném místě. Nekonečné dohadování spíše politiků než odborníků trvá neskutečných 25 let. Definitivní rozhodnutí, natož zahájení stavby, je přitom stále v nedohlednu. Případá mi jako naprostý nesmysl, aby o tak obrovském a složitém díle rozhodoval kdejaký náhodný účastník referenda, zvlášť když navíc nikdo nemá přesné informace, jak by daná varianta měla vypadat, jak dlouho by stavba trvala a jak moc by to komplikovalo běžný provoz vlaků, jež pochopitelně nelze po dobu prací zastavit. Zajímalo by mě také, kolik milionů už bylo vynaloženo na všechny možné, ale neuskutečněné studie a projekty.

B. SVOBODA

### Článek o Laminátkách mě zaujal, chtěl bych víc takových témat

Patřím mezi pravidelné čtenáře časopisu Železničář. Pozorně sleduji jeho podobu v uplynulých letech a s povděkem kvituji i zatím poslední proměnu za začátku letošního roku. Magazín vypadá moderně, vyhovuje mi i formát a spokojený jsem až na několik výhrad i s obsahem vašeho čtrnáctideníku. Naposledy mě zaujal v čísle 12 rozsáhlý materiál o lokomotivách řady 240. Laminátky jsou rozhodně nepřehlédnutelnými stroji a o jejich nadčasovosti nepochybně svědčí i skutečnost, že jsou schopny provozu i po padesáti letech. Vždyť v současné době stále jezdí po celé republice okolo osmdesáti kusů těchto mašin. Zdařilé bylo i grafické zpracování tohoto článku včetně mnoha fotografií i nákresu. Uvítal bych ve vašem časopisu více takových příspěvků. Myslím si, že by to zaujalo více čtenářů. Rozhodně jsou takové články zajímavější, než je tomu v případě oficialit, byt chápau, že se v určitém množství v každém čísle prostě objevovat musejí. Přeji mnoho úspěchů při tvorbě dalších čísel Železničáře a šťastnou ruku při výběru jednotlivých témat.

JÍŘÍ VANĚK

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



### Stát plánuje „půjčovnu vlaků“

Zatímco dosud si vlaky vždy pořizovali samotní dopravci, nově by jim mohl tíhu investic pomoci nést stát. Ministerstvo dopravy pro to chce použít hlavně peníze z evropského OPD a z předpokládaných 20 mld. korun zatím počítá v první vlně s 16,7 mld. z Bruselu. Vyplývá to z pracovního materiálu resortu, který má server Lidovky.cz k dispozici. Projekt s nadsázkou přezdívaný „státní půjčovna vlaků“ je již poměrně detailně rozpracovaný. Experti z ministerstva dopravy, kteří jej mají na starosti, už mimo jiné spočítali, kolik souprav, na jaké tratě a za kolik peněz potřebují. Například pro rychlíkovou linku Olomouc – Krnov – Ostrava chtějí koupit deset motorových vlaků s kapacitou 150 míst. Vyjít by měly zhruba na 1,5 miliardy korun. První soutěže na dodavatele přitom úřad plánuje vyhlásit už na začátku podzimu. Se spuštěním tendrů ale musí nejprve souhlasit vláda. „Rozsah bude velký, jsme veřejný zadavatel. Nyní řešíme materiál pro vládu a rádi bychom ho do měsíce předložili,” popsal pro Lidovky.cz známý železniční manažer Jan Paroubek, který má na ministerstvu dopravy projekt na starosti. LIDOVÉ NOVINY 20. 6. 2016

### Trať na pražské letiště bude dokončena do roku 2023

Rychlodráha na Letiště Václava Havla by mohla být v provozu v roce 2023 nebo 24. Propojit má centrum Prahy, letiště a Kladno. Cesta na Ruzyni by pak měla z centra metropole trvat 27 minut, shodli se na tom premiér, pražská primátorka, ministr dopravy i správa železnic. Přípravy železničního spojení letiště s Prahou zřejmě komplikuje jenom malý úsek spojující Dejvicou a Veleslavín. Radnice Prahy 6 nesouhlasí s možností modernizace tratě ve stávající stopě. Dlouhodobě naopak požaduje podprochovou variantu, ke které se nyní kloní i ministerstvo dopravy. Pro celý projekt, dříve označovaný za rychlodráhu na letiště, se počítá se spolufinancováním z Operačního programu doprava II. Kromě trasy na letiště se jednání premiéra Bohuslava Sobotky s představiteli SŽDC a ministerstva dopravy týkalo i přípravy vysokorychlostních tratí. Do konce roku tak má úřad vlády předložit materiál popisující vývoj přípravy železničního spojení pro rychlost nad 300 kilometrů v hodině. Nejreálnější je podle Sobotky vznik napojení na VRT v západní Evropě přes Berlín a Drážďany. ČTK 6. 6. 2016

### Nákup railjetů končí bez pokuty, ÚOHS řízení zastavil

Nákup vlakových souprav railjet od společnosti Siemens skončí pro České dráhy bez pokuty. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), který v minulosti transakci kritizoval a ČD vyměřil rekordní sankci za zakázky ve výši 25 milionů korun, řízení po letech zastavil. Informaci potvrdil mluvčí úřadu Martin Švanda, který uvedl, že rozhodnutí není zatím pravomocné. ÚOHS případ nedokázal obhájit u soudů. Pokutu zrušil nejdříve loni v listopadu Krajský soud v Brně a později jeho závěry potvrdil i Nejvyšší správní soud. Stát už Českým drahám pokutu vrátil. Firma chce ale po státu i úroky, které vyčíslila na 3,4 milionu Kč. „Nárok na úrok nám přiznán nebyl, podali jsme proti tomu opravný prostředek, o kterém zatím nebylo rozhodnuto,” řekla mluvčí firmy Kateřina Šubová. ČD původně chtěly koupit 16 railjetů, pak poptávku změnila na 15 souprav s odlišnou konfigurací. Nakonec koupily od Siemensu pouze sedm vlaků zhruba za 2,7 miliardy korun. ÚOHS dosud tvrdil, že ČD porušily zákon, když zakázku na rekonfiguraci zadaly v jednacím řízení bez uveřejnění. ČTK 9. 6. 2016

### Soutěž o dostavbu koridoru má nečekaného vítěze z Litoměřic

Soutěž o největší stavební sousto na železnici posledních let spěje k nečekanému vyústění. Nejnižší cenu za dostavbu čtvrtého železničního koridoru s předpokládanou hodnotou 3,6 miliardy korun nabídla podle informací deníku E15 litoměřická společnost Chládek & Tintěra. Stavební obří jako Eurovia, Strabag, skupina Porr a OHL ŽS následují s výrazným odstupem. Firma Chládek & Tintěra je ochotna postavit šestikilometrový úsek mezi pražskou Hostivař a Vršovnicemi za necelé 3,4 miliardy korun. Jediná tak skončila pod předpokládanou cenou, sdružení Eurovia a Strabag Rail na druhém místě nabídlo 4,2 miliardy. Další nabídky v pořadí se této ceně podobají. „Nevím, kde se tyto informace vzaly. Hodnotící komise ještě nedokončila svou práci, jasno bude zhruba do tří týdnů,” řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Na dotaz deníku nicméně nabídku potvrdil i obchodní ředitel Chládek & Tintěry Pavel Stoullil. Podle něho firma prošla kvalifikací, komise nyní hodnotí technickou část. Hlavním kritériem nakonec bude cena. E15 10. 6. 2016



### Chorvatsko – Drvenik

Hotely: Zagreb a Aroma Botanika

2-4 lůžkové pokoje a apartmány

31. 7. – 9. 8. 2016

autobusem 10 dní s polopenzí

**Cena 6.000 Kč dospělí, dítě 3-12 let 4.000 Kč**

(ceny jsou dotované pro zaměstnance)

**Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí za osobu, polopenzi, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.**

Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo tel. 972 243 052

### Itálie

Silvi Marina – apartmány Macrinum

Ideální dovolená pro rodiny s dětmi ve střední Itálii s povoleným vstupem do moře. Nabízíme devět apartmánových domů vybavených kuchyní, soc. zařízením, balkonem nebo zahradou. Všechny apt. max do 100 m od moře. Doprava vlastní (žst. Silvi na FIP ÖBB, FS) nebo pohodlným autobusem (od 1 200 Kč/os. tam i zpět). **Ceny s dotací již od 850 Kč/osoba/týden. Ceník a obrázky všech apartmánů najdete na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo na tel. 972 243 054.**

## NABÍDKA ČD TRAVEL



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 večere formou bufetu 299 Kč / dospělý, 169 Kč / dítě 3-11,99 let. Tato akce platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní.**

### Slovensko – nové Relax balíčky

Bešeňová + Nízké Tatry a Tatralandia + Nízké Tatry

Kombinovaný pobyt na 3 noci v Bešeňové nebo Tatralandii a 3 noci v Grandhotelu Jasná. V ceně balíčku je 6 nocí s polopenzí, 2 celodenní vstupy do termálního parku v Bešeňové nebo do Tatralandie a v hotelu Grand Jasná vstup do wellness centra, parkování a komplexní cestovní pojištění. Více na tel. 723 811 984 nebo [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)



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

## Konzultant

Máte zkušenosti z oblasti železniční nákladní dopravy? Pracoval/a jste ve skupině České dráhy, a. s., nebo SŽDC na pozici dozorce, dopravní náměstek, inženýr železniční dopravy, obchodní zástupce? Máte příjemné vystupování a svět IT Vám není cizí?

Hledáme nového kolegu/kolegyni, který/á bude na specializované pozici podporou pro naše obchodníky. Jeho/její hlavním úkolem je tlumočit požadavky z drážního světa do jazyka IT.

Konzultant/ka je v úzkém kontaktu se zákazníkem (pracovníci ze skupiny ČD nebo SŽDC), seznamuje se s jeho potřebami a pak je zpracovává do návrhů řešení v obchodních nabídkách. Pro navržené řešení spočítá i nákladovou cenu a společně s návrhem rámcového harmonogramu vše předá obchodníkovi ke stanovení prodejní ceny a odeslání zákazníkovi. Během následných obchodních jednání vysvětluje výhody navrženého řešení zákazníkovi, a to při osobních schůzkách i formálních prezentacích.

### K dalším povinnostem patří:

- zmapování prostředí zákazníka a identifikace jeho skutečných potřeb a problémů
- podpora projektového manažera v průběhu dodávky projektu
- být kontaktním bodem pro zákazníka v případě problémů při dodávce
- některá malá řešení, která nevyžadují projektové řízení, koordinuje v průběhu realizace sám

### Požadujeme:

- výborné komunikační a prezentační dovednosti
- znalost železniční problematiky
- samostatnost, flexibilitu, odpovědnost a schopnost vedení lidí
- pasivní znalost AJ (studium technické dokumentace)
- minimálně středoškolské vzdělání s maturitou
- zkušenost s vývojem, implementací a provozem IT systémů je výhodou

### Nabízíme:

- samostatnou práci ve významné a stabilní IT společnosti
- odpovídající finanční ohodnocení
- možnost seberealizace a dalšího osobního i odborného růstu
- systém zaměstnaneckých výhod
- zachování jízdních výhod

**Místo výkonu práce:** Praha

**Nástup:** možný ihned

Motivační dopis se strukturovaným profesním životopisem zašlete do 18. července na adresu: [bilincova@gr.cd.cz](mailto:bilincova@gr.cd.cz)





### Parním vlakem po kraji plném chmelnic

OD 9. ČERVENCE DO 27. SRPNA 2016

I letos se o prázdninách můžete svěřit historickými vlaky z Lužné u Rakovníka do Kolečovic, a to o sobotách 9., 16., 23. a 30. července a 6., 13., 20. a 27. srpna. Parní vlaky odjíždějí z Lužné u Rakovníka v tyto dny vždy v 9:52 hod. a 13:52 hod. a provedou vás po lokalce Krupá – Kolečovice, na níž byla pravidelná osobní doprava ukončena před deseti lety. Trať, pro kterou se vžil označení Kolečovka, vede kolem chmelnic a v minulosti po ní vlaky svázely brigádníky na česání chmele. Parní vlaky zastavují i v Kněževsi, kde je k vidění výstava historických drážních vozidel a exponátů Klubu historie kolejové dopravy. A kolik zaplatíte za jízdenku? Jednosměrná stojí 100 Kč, pro děti a seniory 50 Kč. V nabídce je i zpáteční za 180 Kč, resp. 90 Kč, nebo zvýhodněná zpáteční rodinná 2+2 za 450 Kč. Ve služebním voze lze zdarma přepravit kočárky a jízdní kola. Více na [www.kolesovka.eu](http://www.kolesovka.eu).

**Nejblíže železniční stanice:**  
Lužná u Rakovníka



4. A 5. ČERVENCE 2016

FOTO: PETRDA PRODUCTION, a. s.

### Na Velehrad na Dny lidí dobré vůle

U příležitosti svátku Dne slovanských věrosvětců sv. Cyrila a Metoděje ožije Velehrad tradičními Dny lidí dobré vůle. Na pondělí 4. července je připraven bohatý program nabitý aktivitami pro celou rodinu. Děti se mohou těšit na Michala Nesvaďbu nebo třeba na soutěž ve fotbalových dovednostech pod taktovkou Antonína Panenky, náctiletým návštěvníkům je určen projekt Mladí faní Velehradu. Nebudou chybět výstavy, semináře, fotografický workshop nebo pingpongový turnaj. Od 19:30 hod. se uskuteční slavnostní benefiční koncert. Na velehradském pódiu vystoupí Jiří Suchý a Jitka Molavcová, Jana Kirschner, Pavel Šporcl, Jiří Pavlica a Hradští anebo Filharmonie Bohuslava Martinů a pěvecký sbor Stojanova gymnázia. Dny lidí dobré vůle 2016 vyvrcholí v úterý 5. července na nádvoří před bazilikou Slavnostní poutní mši svatou. Více informací o programu najdete na [www.velehrad.eu](http://www.velehrad.eu).

**Nejblíže železniční stanice:**  
Staré Město u Uherského Hradiště



9. ČERVENCE 2016

### Výlet s Ferdinandem do Posázaví

V sobotu 9. července vás zveme na nostalgickou jízdu do Posázaví. Přesně v devět hodin ráno odjíždí z nádraží Praha-Braník směr Kácov parní vlak v čele s vršovickým Čtyřkolákem, lokomotivou 434.2186 z roku 1917. Na trase vlaku je plno zajímavých míst, která lákají k návštěvě. Nedaleko zastávky Krhanice se nachází Vojenské technické muzeum Lešany, v Týnci nad Sázavou si můžete prohlédnout hradní areál nebo se vydat na túru k nedaleké zřícenině hradu Zbořený Kostelec. V Choceradech lze s průvodcem absolvovat prohlídku Vávrova mlýnu a v Sázavě navštívit Centrum sklářského umění, kde se bude konat Skleněný jarmark. V Českém Šternberku mohou cestující z parního vlaku využít přednostních prohlídek hradu a v Kácově zavítat na zámek se stálou expozicí historických radiopřijímačů. Ve vlaku nebude chybět bufetový vůz s nabídkou občerstvení a piva Ferdinand.

**Nejblíže železniční stanice/zastávka:**  
Praha-Braník/Krhanice/Týnec n. S./Chocerady/Kácov ad.



2. A 3. ČERVENCE 2016

FOTO: archiv města Hejnice

### Do Hejnic na městské slavnosti

Dominantou města Hejnice je zdaleka viditelný barokní chrám Navštívení Panny Marie, jehož krása vyniká v kulisách hřebenu Jizerských hor. Každý rok se první červencový víkend ve městě slaví výročí vysvěcení hejnické baziliky. V minulosti šlo o Hejnickou pouť. Z ní se postupně staly městské pouťové slavnosti s řemeslným jarmarkem, prodejními trhy, kolotoči či ohňostrojem a také koncerty známých umělců. Na Hejnické slavnosti 2016 se můžete vypravit 2. a 3. července. Letošními hvězdami budou slovenská skupina No Name a Bára Poláková. K vidění bude i výstava historických fotografií Hejnic a fotosoutěž Hejnická zákoutí nebo projekce v místním kině. Mezi Libercem a Frýdlantem v Čechách a Raspenavou a Bílým Potokem pod Smrkem budou posíleny vlakové spoje. Ve večerních hodinách lze také využít zvláštní vlaky, které pojedou po skončení kulturního programu.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Hejnice