

# Železničář

13. ČERVENCE 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



14

ROČNÍK XXIV

## Z OBSAHU

### 6-7 ROZHOVOR

Generální ředitelka Skupiny MÁV **Ilona Dávid** přiblížila, jak se společnost připravuje na konkurenci. Odpověděla také na otázku, zda je podpora veřejné dopravy v Maďarsku ze strany státu dostatečná.



### 8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Spoje EuroCity směřující z Prahy do Berlína, Hamburku nebo Kielu budou od nového jízdního řádu vedeny jinými stroji. V čele souprav budou provozovány lokomotivy Siemens **Vectron**, které si v počtu deseti kusů pronajaly České dráhy.

### 12-13 TÉMA

České dráhy pro **cyklisty** také letos připravily řadu zajímavých nabídek včetně výhodné jízdenky pro majitele bicyklů.



### 14 AKTUÁLNĚ

Bobinka s Elinkou se po roce opět vrátily na **Bechyňku**. Jižní Čechy tak od poloviny června nabízí další turistickou atrakci, která vzešla ze spolupráce Českých drah a jejich partnerů.

### 16-17 RECENZE

Technologie u modelových železnic postupuje takovým tempem, že za své pomalu bere i analog a už několik let se dere do popředí řízení digitální. Co nabízí jeden ze špičkových softwarů **TrainController™**?



### 18-19 CESTOPIS

Máme výborný tip pro ty, kteří se chtějí vyhnout úmorným vedrům. A zkrátka nepřijdou ani milovníci historie. Na zhruba sedmi kilometrech mezi **Brodem nad Tichou a Pavlovicemi** najdete řadu zajímavostí.

### 20-21 HISTORIE

Mnozí jistě znají dočasně železnice z první poloviny minulého století v podobě úzkorozchodek využívaných při stavbách silnic či přehrad. Jsou ovšem i takové, na něž by svět nejrady zapomněl. Říkalo se jim **sutinové železnice**.



## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz) | web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz)  
**ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUČÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** SevenArt, s.r.o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. 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 Lokomotiva řady 151 na mostě přes Moravskou Sázavu



## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

očekávané období roku začalo. Počáteční prázdninový nápor pomalu odezněl, dovolenkové cestovatele lze však vidět skoro na každém nádraží. To je důkaz, že železniční doprava se stává pro čím dál více lidí běžným dopravním prostředkem nejen při cestě do práce nebo do školy. Potvrzují to i čísla národního dopravce za prvních 5 měsíců letošního roku – našich služeb využilo o více než 1 milion lidí více než za stejné období loni. Snažíme se vyjít tomuto trendu vstříc, a tak jsme pro naše zákazníky opět připravili Jízdenky na léto a další tarifní nabídky, jež je možné využít doma v ČR i na cesty do zahraničí. Jízdních kol se přepravuje také rok od roku více, a to i přes to, že provozujeme téměř stovku cyklopůjčoven po celé naší zemi, a v nich jsou mnohdy nabízená kola rezervovaná na déle než 2 týdny.

Prázdniny však nejsou jen ve znamení dovolených, odehrávají se také velké výluky v klíčových aglomeracích – brněnská už trvá přes měsíc a v září skončí. Oprava Negrelliho viaduktu započala nedávno a potrvá dva roky. Na konci prázdnin však dojde k úpravě výlukového jízdního řádu, kdy děčínské rychlíky budou moci snad konečně jezdit zase na hlavní nádraží, a ukáže se, zda pokračující omezení umožní další změny v dopravě.

Prázdniny však u národního dopravce rozhodně nejsou ve znamení odpočinku. Finišujeme v přípravě tradičního Národního dne železnice. Ten letošní bude v Bohumíně a pro návštěvníky tu bude zase nějaká ta novinka navíc. Pracujeme už i na novém jízdním řádu, který je ve fázi projednávání.

Letní měsíce jsou také v našich depech ve znamení zlepšování stavu vozidlového parku. Počínaje zkvalitněním prostor ve starších vozech jezdících na běžných rychlících mezi Prahou a Českými Budějovicemi, kde by měly být od září vidět dílčí změny v úpravě interiéru, přes pokračující modernizaci vozů řady Bmz až po právě započatý redesign u první soupravy Pendolina. V běhu je i dodávka leasingových lokomotiv Vectron na zajištění vozby přímých vlaků Praha – Hamburk, kde se snad na sklonku podzimu dočkáme už definitivního zlepšení stavu u vozů nedávno rekonstruovaných pro tuto linku, jež nyní procházejí další fází dodatečných úprav od zhotovitele.

Prázdniny nám slouží také k přípravě nových podmínek pro návratek jízdenek koupených v e-Shopu. Již jsme avizovali, že přistoupíme u těchto jízdenek – zpočátku u vnitrostátní varianty – k možnosti bezplatného vrácení těsně před plánovaným začátkem cesty. Znamená to úpravu smluvních přepravních podmínek, ale hlavně poměrně složité změny odbavovacích systémů, neboť zajišťujeme síťové odbavení a hlavně máme dosud tzv. otevřené jízdenky, na něž lze cestovat kdykoli v době jejich platnosti. Toto bude poměrně významná změna a věříme, že ti, kterým tato úprava bude vyhovovat více, budou spokojeni.

Mohl bych pokračovat i dále, ale protože jsme teprve na začátku prázdnin a před mnohými z vás je vytoužená dovolená, je nasnadě si ji užít a nabrat síly. Z tohoto místa si vám všem dovolím poděkovat za dosavadní přízeň, zaměstnancům též za dobře odváděnou práci a popřát všem pokud možno klidné a příjemné letní týdny.

## Fotosoutěž Kalendář 2018



**Fotografujete vlaky Českých drah, ruch nádraží, skryté detaily či romantiku drážní nostalgie?**

**Zašlete nám své fotografie a staňte se spoluautorem stolního kalendáře Českých drah.**

**Vybrané snímky budou honorovány částkou 500 Kč.**

**Uzávěrka fotosoutěže je 31. 7. 2017.**



**Více na <http://kalendar2018.cd.cz>**



**Michal Štěpán**

člen představenstva ČD  
zodpovědný za osobní dopravu



### Pavel Krtek přednášel na semináři o nádražích

Předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek přednášel na semináři Nádraží včerejška, nádraží zítřka: zkušenosti Francie a České republiky, kterou v pátek 23. června pořádalo Francouzské velvyslanectví v Praze. První muž ČD hovořil především o převodu nádraží z ČD na SŽDC. Kromě něj vystoupil například Jean-Louis Missika, místostarosta Paříže, který hovořil o projektu Grand Paris. O modelech francouzských nádraží pak Stéphane Séguier, ředitel rozvoje Agentury pro technické studie AREP – SNCF. Generální ředitel SŽDC Pavel Surý informoval o strategii modernizace nádraží. Příspěvek šéfa SFDI Zbyňka Hořelice pojednával o nástrojích financování stanic a železniční infrastruktury. Dále se diskutovalo o energetické účinnosti budov, valorizaci komerčních prostor či vlivu vysokorychlostní železnice na mobilitu. Na snímku Pavel Krtek s velvyslancem Rolandem Galharagueem. (hol)

### Centrem Brna supěl Skaličák s Karolínou

Pro milovníky historie veřejné dopravy se stalo o víkendu 24. a 25. června Brno destinací, kterou nebylo možné nenavštívit. Součástí festivalu Brno – město uprostřed Evropy byla totiž akce Dopravní nostalgje. Hlavní část sobotního programu se odehrála v areálu brněnského výstaviště, zájemci se ale navíc mohli zúčastnit Dne otevřených dveří ve vozovně trolejbusů v brněnské čtvrti Komín. Jak na výstaviště, tak i ke komínské vozovně směřovaly speciální linky obsluhované historickými tramvajemi, autobusy i trolejbusy. Zlatým hřebem se ale stala jízda parní lokomotivy 433.001 s dobovou soupravou a také krásně renovovaná parní tramvaj Caroline s přívěsným osobním vozem. Oba stroje, kterým sekundovala Bardotka T 478.1001, jezdily po vlečce na výstaviště, která vede hustou zastavbou se silným automobilovým provozem. Parní vlak, který České dráhy vypravily, se třikrát otočil z výstaviště přes Dolní nádraží a Židenice do Brna-Králova pole, a naopak tramvajová „pára“ projela pětkrát za sebou trasu až do centra města na náměstí Svobody. (mah)

## Preventivní akce: následky hazardu



Pod záštitou starosty Havlíčkova Brodu Jana Tecla se poslední červnové úterý uskutečnila na tamním nádraží preventivní akce určená především dospívajícím dětem. Na ukázkce, kterou pořádaly ve spolupráci se SŽDC České dráhy, ČD Cargo, BESIP a občanské sdružení Popálky, se havlíčkobrodské děti mohly formou realistické simulace seznámit, jak může dopadnout člověk, který hazarduje a svou neopatrností se dostane do blízkosti troleje pod vysokým napětím. Hasičská záchranná služba předvedla záchranu „postiženého“

Na Ústeckoorklicku časem vzniknou dva tunely

Jeden z posledních nezmodernizovaných úseků 1. tranzitního koridoru leží mezi Chocní a Ústím nad Orlicí. Zamýšlená optimalizace se nyní nachází ve fázi aktualizace takzvané zelené varianty ze studie proveditelnosti. Prověřena bude nejen ekonomická efektivnost, ale i dodržení hlukových limitů. Pokud vše půjde podle plánu, měly by na přeložené trase vzniknout hned dva nové tunely – první s názvem Hemže v délce 1,15 km a druhý, Oucmanický v délce takřka 5 km. Současně by měly vzniknout dva mosty přes Tichou Orlici o délkách 588 a 295 metrů. Tím by zaniklo poslední traťové rychlostní omezení na prvním koridoru. Rychlost bude projektována na 120 až 160 km/h. Předpoklad zahájení prací je stanoven do období po roce 2020. S tělesem stávající trati se počítá jako s variantou pro zachování regionální osobní dopravy. (mah)



# na vagonech



mladíka a policisté poskytli zbytku party mladých psychologickou pomoc. Podle přednosti Provozního obvodu Havlíčkův Brod Josefa Kaplana jsou takové akce velmi důležité a díky online přenosu po internetu se úterní simulovaný zásah dostal i k dalším stovkám lidí. Emotivní rozměr dodali Lukáš Koranda a Jana Lacinová, kteří se sami stali obětmi mladické nerozváženosti. Barvitě všem přítomným vylíčili, co před pár lety sami prováděli a jak dlouho se dostávali po zásahu trakčním proudem zpátky do života. (mah)



## Za youtubery přijel i Pavel Krtek

České dráhy se staly partnerem dětského youtuberského tábora, který se konal na začátku července v rekreačním středisku Prudká nedaleko Tišnova na Brněnsku. Děti se na prvním ročníku tábora učily nejen natáčet a editovat videa, ale též se dozvěděly pár zajímavých rad a zkušeností od populárního youtubera známého pod přezdívkou Johnny Valda. Vedle multimediální zábavy samozřejmě nechyběla ani tradičnější náplň - výlety a zajímavé táborové hry. Za dětmi na jih Moravy přicestoval i generální ředitel a předseda představenstva ČD Pavel Krtek, který vidí ve fenoménu youtuberů možnost jak oslovit mladou generaci. S táborníky poobědval a strávil s nimi celé odpoledne. Letní akci uspořádala Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC ve spolupráci s Odborovým sdružením železničářů za podpory předsedy OSŽ Vladislava Vokouna, Dopravním vzdělávacím institutem a cestovní kanceláří ČD travel. (hol)



## Přestup v Pardubicích usnadňuje nový terminál

Od 27. června opět slouží náměstí Jana Pernera před pardubickým hlavním nádražím veřejnosti. Na místě původních zastávek MHD a přilehlého parčíku vznikl multimodální uzel veřejné dopravy, který byl financován z větší části z Programu švýcarsko-české spolupráce. Kladem nového terminálu je jeho bezprostřední napojení na odbovací halu hlavního nádraží, které usnadňuje rychlý a bezpečný přestup z vlaků na autobusy a trolejbusy. České dráhy nezůstaly pozadu a provedly redesign osobních pokladen. Nedávno také modernizovaly čekárnu ČD Lounge, která nese jméno po Janu Pernerovi. Slavnému projektantovi byla navíc v prostoru terminálu odhalena bronzová socha od Jaroslava Brože stojící v dláždění připomínajícím železniční pražce. V rámci projektu vzniklo také parkoviště K+R, plochy pro taxi a zásobování či vyhrazená stání pro zákazníky ČD. (mah)



V září nastoupí na střední školy osmatřicet žáků, kteří se zapojí do stipendijního programu ČÉDés. Koncem června národní dopravce se zákonnými zástupci a mladými absolventy přijímacích pohovorů uzavřel smlouvy. Rodiče jsou ručiteli závazku.

Program ČÉDés funguje devátým rokem a ČD spolupracují s odbornými středními školami napříč republikou. Stipendium studentům běží vždy od 1. září do 30. června. Žák během studia získá měsíční příspěvky na studium, ubytování a učební pomůcky, jízdní výhody, ale především jistotu pracovního uplatnění po ukončení studia. ČD žádají výborné studijní výsledky, úspěšně složenou maturitu a pětiletý pracovní závazek. Cílem projektu je přivést do firmy nové zaměstnance na technické a provozní pracovní pozice, zejména strojvedoucí a vlakvedoucí. (hol)

Do stipendijního programu vstoupily další posily

# Myslím, že to nejhorší máme už za sebou

Stojí v čele maďarského národního dopravce a je jednou z mála žen ve vrcholné funkci v oblasti železniční dopravy v Evropě. Generální ředitelka Skupiny MÁV Ilona Dávid vede největší železniční firmu v Maďarsku už pět let. Prozradila, jak se firma připravuje na konkurenci. Odpověděla i na otázku, zda je podpora veřejné dopravy ze strany státu dostatečná.

VÁCLAV RUBEŠ, GABRIEL KORCSMÁROS | FOTO: MÁV

## Ve funkci jste od roku 2012. Co považujete za dobu svého působení za největší úspěchy?

Především že jsme udělali pořádek v ekonomické oblasti fungování MÁV, v hospodaření, nastartovali jsme ozdravné procesy, strukturu firmy jsme udělali transparentnější. Také jsme udělali velký kus práce v oblasti obnovy tratí, postupně modernizujeme nádražní budovy. Modernizace se dočkal i náš vozidlový park. Díky tomu dostala železnici nový impulz a podnik prosperuje. Ve vedení MÁV nejsme zvyklí na plácání po ramenou a slova typu: Děláš to dobře, jen tak dál! Ale jako určitou pochvalu a uznání ze strany státu bereme fakt, že od února letošního roku pod MÁV spadá už i systém příměstských vlaků HÉV (Helyi Érdekeltségű Vasút).

## Vedle toho, že stojíte v čele MÁV, jste i generální ředitelkou společnosti GYSEV. Jaké jsou největší rozdíly mezi vedením soukromého a státního dopravce?

V první řadě se jedná o velikost podniku. GYSEV spravuje zhruba 500 km tratí, délka tratí MÁV je bezmála 8 000 km. Z toho vyplývají i další v rozdíly, ať už v počtu zaměstnanců, provozovaných spojů, výše tržeb, výdajů... U GYSEV je specifické to, že jde o rakousko-maďarskou firmu, která má složitější vlastnickou strukturu. Vedle rakouského a maďarského státního kapitálu jde i o podíl soukromého vlastníka. GYSEV také musí splňovat pravidla na území dvou států zároveň.

## V jaké fázi je v Maďarsku otevření železničního trhu v osobní dopravě? Čelíte konkurenci?

Osobní železniční dopravu v rámci skupiny MÁV zajišťuje MÁV-START. Tato společnost má do konce roku 2023 platnou smlouvu na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu v Maďarsku. Vedle MÁV-START provozuje osobní dopravu ještě GYSEV, přičemž každý dopravce operuje na své síti. V případě vlaků, které jsou provozovány na síti obou železničních správ, se výkony vyrovnávají (oběhy souprav a lokomotiv) a tržby se spravedlivě rozdělují podle ujetých kilometrů.

MÁV-START ani GYSEV nemá v tuto chvíli žádného konkurenta v osobní dopravě. To ale neznamená, že můžeme usnout na vavřínech. Strategickým cílem Skupiny MÁV je připravit osobního dopravce MÁV-START na otevření trhu v osobní železniční dopravě. Vedle obnovy tratí a vozidel klademe důraz také na modernizaci systému prodeje jízdenek s akcentem na elektronickou formu a na projekt e-SZIG. Jde o elektronickou formu občanských průkazů, na které bude možné si nahrát jízdenky. Pilotní projekt již běží na trati Budapešť - Pusztaszabolcs.

## Do jaké míry podporuje stát veřejnou dopravu?

To je poněkud složitější otázka. Výše jízdného a systém slev je v kompetenci státu, nikoli Skupiny MÁV. Podpora jízdného v Maďarsku má dvě odlišné formy. První je podobná jako v ČR – stát objednává spoje ve veřejné službě a dopravci uhradí nezbytně nutné výdaje na provoz. Ovšem pouze po splnění jasně stanovených faktorů, mezi něž patří např. přesnost vlaků, úroveň informování cestujících, stav vozidlového parku a jeho čistota. Tato forma podpory státu tvoří zhruba polovinu všech nákladů MÁV-START. Letos Skupina MÁV, do níž patří i správa dopravní cesty, od státu dostane 70 miliard forintů (cca 6,5 miliardy korun). MÁV-START, tedy národní osobní dopravce, dostává za služby ve veřejném zájmu 144 miliard forintů (cca 13 miliard Kč) ročně.

Druhou formou podpory jsou slevy na jízdném. V Maďarsku existují sociální skupiny, které mají nárok na 50%, 90% i 100% slevy na jízdném. Tuto podporu stát vyplácí přímo dopravci. V Maďarsku je okolo osmdesáti druhů slev. Jízdné zdarma v Maďarsku už bylo zavedeno dlouhá léta před tím, než na Slovensku. Důchodci nad 65 let u nás jezdí zdarma už od roku 1997, studenti mají slevu 50%, v případě zakoupení síťové jízdenky mezi bydlištěm a místem, kde se škola nachází, dostávají slevu ve výši až 90%.

## Státní podpora se ale týká i mezd zaměstnanců...

Ano. Tato podpora se dotkne navýšení mezd provozním zaměstnancům o 30% v průběhu tří let (od 1. 1. 2017). Celá Skupina má celkem 38 tisíc zaměstnanců a takový objem prostředků Skupina MÁV zkrátka nemá, ale muse-li jsme k tomuto kroku přistoupit. Stát uznal, že naše problémy s kvalifikovanou pracovní silou jsou odůvodněné. Zaměstnanci stárnou a jejich náhrada je čím dál těžší. Hovoříme však pouze o provozních zaměstnancích, zvýšení mezd se netýká vrcholového ani středního managementu.

## Věnujete při obnově vozidlového parku pozornost dálkové nebo regionální dopravě?

Snažíme se soustředit na oba klíčové segmenty. Kromě objednávek velkokapacitních elektrických jednotek pro

”

**MÁV-START ani GYSEV nemá v tuto chvíli žádného konkurenta v osobní dopravě. To ale neznamená, že můžeme usnout na vavřínech. Strategickým cílem Skupiny MÁV je připravit osobního dopravce MÁV-START na otevření trhu v osobní železniční dopravě.**





## ILONA DÁVID

Univerzitní studia absolvovala na Vysoké škole finančnictví a účetnictví a na Západomaďarské univerzitě na fakultě ekonomické. Pracovala u Dunaferr a Lucoil na různých vedoucích pozicích finančního a účetnického sektoru. U MÁV pracuje od roku 2005. Zastávala pozice středního managementu v oblasti ekonomiky a účetnictví. V roce 2010 se stala generální ředitelkou GYSEV/Raaberbahn, o dva roky později přidala i post generální ředitelky skupiny MÁV. Maďarský Forbes magazín ji v roce 2017 zvolil nejvlivnější vedoucí ženou v oblasti obchodního sektoru.

příměstskou dopravu – v dubnu tohoto roku jsme podepsali rámcovou smlouvu s výrobcem Stadler na dodávku 40 elektrických jednotek – plánujeme realizovat do roku 2020 několik projektů pro dálkovou dopravu. Soustředíme se na pořízení nových vozů pro dálkovou dopravu IC+. V první sérii jsme objednali 20 vozů 2. třídy s velkoprostorovým uspořádáním, z nichž 10 bude multifunkčních. Maximální rychlost bude 200 km/h a budou primárně určeny pro mezinárodní provoz. Dalších 100 kusů typu IC+ pro vnitrostátní dopravu bude obdobných, jen s maximální rychlostí 160 km/h. Zahájení výroby první série už běží a první hotové vozy by měly být v provozu v roce 2018. Výroba těchto vozů probíhá plně v režii MÁV-START včetně financování.

### **Jak těžké je pro ženu obstát v tak vysoké funkci? Bývá to většinou doménou mužů...**

To říkají muži. (smích) Samozřejmě žertují, teď vážně: Ano, na začátku si musíte vypěstovat určité vztahy, musíte vybudovat autoritu, uznání a přesvědčit ostatní práci, že nejste pouze dosazená loutka. To všechno chce svůj čas, ale po pěti letech si myslím, že za ženou v čele MÁV jsou nějaké výsledky...

### **Jaký je podle vás obraz maďarských železničářů ve společnosti?**

V uplynulých desetiletích byl obraz MÁV a železnice obecně spíše negativní, což nejvíce „odnesli“ naši zaměstnanci v provozu. Ale v posledním období se z toho zkusíme dostat a zvrátit ten negativní pohled, ovšem média nám v tom moc nepomáhají. Novináři rádi informují pouze o tom, když nastane nějaký problém, píšou o zpoždění, o nezvládnuté situaci, ale už nezmíní, jak krásné je nové nádraží tu či tam po rekonstrukci. Je to běh na dlouhou trať, ale věřím, že se nám podaří mediální obraz i vnímání u lidí radikálně vylepšit. Jsem přesvědčena, že to nejhorší máme už za sebou.

### **Máte vlastní uniformu?**

Ano, mám vlastní uniformu, ovšem moc ji neužiji. Jelikož jsem žena, tak mne jak zaměstnanci, tak i cestující hned poznají. (smích) Má to svá pozitiva i negativa...

### **Pocházíte vy sama z železničářské rodiny?**

Představte si, že ne! (smích) Asi jsem jediná, která železničářskou tradici v rodině neměla, a přesto jsem se stala ředitelkou. Snad to dostatečně napravuje můj syn, který je strojvedoucím. ◆

# Vectrony v barvách ČD vyjedou na podzim

## BASTARDI SE NELOUČÍ

Stroje řady 371 z provozu nezmizí úplně, nicméně z mezinárodních výkonů přejdou především na domácí vozbu. Jedna lokomotiva ale bude obsluhovat noční spoj EN 476/477 do Drážďan. Další dvě budou jezdit na rychlících z Prahy do Chebu v úseku Praha – Ústí nad Labem. Doménou dvou Bastardů se stanou vlaky IC do Opavy a jedna lokomotiva bude dopravovat tradiční adventní spoj Vánoční kometa z Ústí nad Labem do Drážďan. V přípravě je navíc obdobný projekt nazvaný Letní kometa, který by měl poprvé vyjet v roce 2018. I tyto spoje z Ústí nad Labem do Drážďan by měly být vedeny právě strojem řady 371.



V rámci zaškolení strojvedoucích se lokomotiva Vectron objevila během posledního červnového víkendu na rychlících Praha – Cheb v úseku do Ústí nad Labem.

Spoje EuroCity národního dopravce směřující z Prahy do Berlína, Hamburku nebo Kielu budou od nového jízdního řádu vedeny lokomotivami Siemens Vectron, které si v počtu deseti kusů pronajaly České dráhy. Provozní nasazení těchto lokomotiv se od prosince tohoto roku bude postupně prodlužovat ze stanice Drážďany až do stanice Kiel. První stroje by měly dorazit v listopadu, strojvedoucí se s nimi však začali seznamovat už teď.

JOSEF HOLEK | FOTO: VÁCLAV RUBEŠ, VIZUALIZACE: ČD

České dráhy usilovaly o pronájem strojů, se kterými by mohly dopravovat spoje na lince do Německa. V tendru na desetiletý pronájem uspěla společnost European Locomotive Leasing (ELL). Prvních osm Vectronů do republiky dorazí v listopadu, další dva o měsíc později. Stroje budou nasazeny na vlaky EuroCity do Berlína a Hamburku či Kielu, jedna bude dopravovat rychlíky do Chebu v úseku z Prahy do Ústí nad Labem.

## Strojvedoucí přeškolení

„Zakázku na pronájem jsme poprvé vyhlásili koncem dubna minulého roku kvůli nutnému nasazení vícesystémových lokomotiv s dvousetkilometrovou rychlostí na spoje do Hamburku,“ potvrdil Ondřej Páleník, ředitel odboru centrálního nákupu a logistiky ČD. „Všichni uchazeči nabídli lokomotivu Siemens Vectron,“ doplnil. Součástí zakázky na pronájem je i kompletní údržba v průběhu plnění smlouvy a zaškolení strojvedoucích.

To již také začalo, „výuková“ lokomotiva byla nasazena během posledního červnového víkendu, kdy se objevila na lince z Prahy do Ústí nad Labem. Není však součástí pronájemné desítky, stroj je zapůjčen pouze pro účely výškolení personálu. „Školíme padesát zaměstnanců. Všichni jsou z vršovické provozní jednotky a ústeckého provozního pracoviště DKV Praha,“ popisuje plánované personální obsazení Rostislav Novák, ředitel odboru kolejových vozidel.

## Deset mašin, deset podob

Vlaky EuroCity do Německa měly původně vozit lokomotivy ČD řady 380, ovšem ty u našich sousedů nesmějí překročit při vedení soupravy rychlost 160 km/h, což nekoresponduje s jízdními dobami a požadavkem smluvního partnera DB na rychlost 200 km/h od JŘ 2018. Spoje tak stále dopravují lokomotivy řady 371 z přelomu 80. a 90. let, a to pouze do Drážďan, kde dochází k přepřahu za rychlejší lokomotivu společnosti DB.

Vícesystémové Vectrony budou dodány v konfiguraci, na které se dohodly ČD s němec-

kými partnery. Kromě požadavku na rychlost 200 km/h budou vybaveny evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a dále národním německým zabezpečovacím systémem LZB a PZB. Lokomotivy musí umět jezdit pod třemi napájecími systémy, tedy 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC a 15 kV 16,7 Hz AC a disponovat výkonem nejméně 5 000 kW. V jejich výbavě nesmí chybět ani komunikační systémy GSM-R a TRS.

Pilně se pracuje i na vizuální podobě nové polsky. „Lokomotivy dostanou svůj specifický polep, který je bude zajímavým způsobem identifikovat se značkou národního dopravce, akciovou společností České dráhy. Zařadí se tak do přední naší lokomotivní flotily nejen svým výkonem, ale i specifickým designem,“ vysvětlil obchodní ředitel Jiří Jeřeta.

Vectrony navíc nejsou ve skupině České dráhy neznámé. Pětici už vlastní dceřiná společnost ČD Cargo, která bude dokonce svou flotilu rozšiřovat o další tři. Nákladní dopravce lokomotivy nasazuje například na vlaky do Rostocku, Koperu nebo Bratislavy. ◆



Výběr několika variant plánovaných nátěrů lokomotiv Vectron společnosti České dráhy





# Lídrři evropských železnic jednali v Praze

Oleg Belozеров, Guillaume Pépy, Richard Lutz či Renato Mazzoncini – čelní představitelé ruských, francouzských, německých či italských železnic – a řada jejich kolegů z ostatních evropských dopravců a organizací se počátkem července setkali v pražském hotelu InterContinental. Jednali například o bezpečnosti cestujících v souvislosti s terorismem nebo o modernizaci spojení mezi Českou republikou a Německem.

MARTIN HARÁK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Summit šéfů evropských železnic zahájil v pátek 7. července ministr dopravy Dan Ťok společně se šéfy Českých drah a SŽDC. Generální ředitelé (CEO) nejvýznamnějších evropských železničních společností a asociací na setkání v neformálním duchu diskutovali o aktuálních trendech v železniční dopravě. Každoroční mítink železničních šéfů se koná pokaždé v jiném státě, loni se uskutečnil ve švýcarském Luganu, tentokrát se rozhodovalo mezi Prahou, Madridem a Stockholmem. „Jde o neotřelou platformu pro diskusi o tématech, která řešíme napříč evropským kontinentem. Jde zejména o otázku zvyšování ochrany cestujících před riziky terorismu, ale o témata rozvojová, jako například zavádění jednotných systémů pro informování a odbavení zákazníků nebo zkvalitnění spojení východ – západ. Třeba mezi Prahou a Mnichovem, což by pomohlo zvýšení konkurenceschopnosti jak osobní, tak nákladní železniční dopravy,“ řekl předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek, který je zároveň členem řídicího výboru Společenství evropských železničních společností (CER).

## Důraz na bezpečí cestujících

Na programu setkání v Praze byly i dvě prezentace od renomovaných světových konzultačních společností, a to o dopadu globálních trendů, jako jsou oteplování či masivní migrace na byznys železniční dopravy. Součástí diskuze byla i regulace a pravidla Evropské komise jako tech-

nické normy, evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS, obnovitelné zdroje energie nebo tiché brzdy. Jedním z diskutovaných „pražských“ témat se stala ochrana cestujících a železnice před hrozbou terorismu. Systémů na posílení bezpečnosti je celá řada, včetně kamerových systémů, bezpečnostních rámmů či detektorů výbušnin. „Další možností je povinný registr cestujících,“ dodává Pavel Krtek a potvrdil, že České dráhy považují téma bezpečnosti za mimořádně závažné. „Opatření pro její posílení však může zároveň snížit konkurenceschopnost železnice. Ve chvíli, kdy budeme po zá-



## DŮLEŽITÁ TĚMATA SUMMITU CEO

- Ochrana před hrozbou terorismu – preventivní opatření, společné sdílení dat.
- Propojení Evropy v ose sever – jih, včetně otevření nového úpatního tunelu Ceneri a zvýšení účinnosti údržby Gotthardského úpatního tunelu ve Švýcarsku. Pro Česko je naopak důležité zlepšení spojení v ose východ – západ, například na tratích Praha – Mnichov a Praha – Berlín.
- Automatické vedení vlaků – cílem je zvýšení provozní bezpečnosti, snížení spotřeby elektrické energie a zajištění vyšší úrovně přesnosti železniční dopravy.
- ERTMS – evropský systém řízení železniční dopravy a ETCS – evropský vlakový zabezpečovací systém.
- Otevírání trhu železniční dopravy v Evropě a 4. železniční balíček.

kaznicích vyžadovat bezpečnostní kontroly nebo jejich osobní údaje, pravděpodobně část přejde na individuální dopravu. Najít pro veřejnost přijatelné řešení je proto obtížné,“ doplnil předseda představenstva Českých drah.

## Zavádění GSM-R a ETCS

Generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Pavel Surý na setkání informoval o zvyšování úrovně zabezpečení železniční dopravy postupným zaváděním systémů GSM-R a ETCS. Jak Surý informoval, implementací těchto technologií lze zabránit železničním nehodám s fatálními následky, případně tyto následky zmírnit. Samotný fakt existence a provozování systému ETCS je jedním z faktorů vedoucích ke zvýšení atraktivity a konkurenceschopnosti železniční dopravy. „V současné době je těsně před dokončením úsek Břeclav – Brno – Česká Třebová – Kolín, dále zavádíme ETCS v úsecích Petrovice u Karviné – Přerov – Břeclav a také Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín a Přerov – Česká Třebová budou následovat,“ dodal generální ředitel SŽDC. ♦

# Luženské setkání ve znamení 100. výročí vršovického Čtyřkoláka

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka opět po roce přivítalo parní lokomotivy ze všech koutů republiky. Tentokrát bylo ale tradiční luženské setkání výjimečné. Svě sté „narozenyiny“ tady oslavil vršovický Čtyřkolák 434.2186. Nebyl však jediným jubilantem. Návštěvu muzea a výlety zvláštními vlaky po okolí si nenechaly ujt tisíce lidí.

JOSEF HOLEK | FOTO: MARTIN ŠVANCAR

Jeden z vrcholů nostalgické sezony v Lužné je za námi. Dokazuje to i počet lidí, kteří se tradiční akce zúčastnili – přes dva a půl tisíce. A zatímco loni byl největším lákadlem bratislavský Albatros 498.104, hlavní hvězdou letošního Luženského setkání byl Čtyřkolák, který tu slavil jubileum s magickou číslicí 100. A jak se už mezi lidem železničářským sluší a patří, významné dny se slaví zásadně na točně! Proto toto privilegium nepatřilo jen vršovické parní ikoně, ale i čerstvě osmdesátiletému Miroslavu Čečetkovi, někdejšímu topiči z kladenské výtopy. Ten kdysi spolupracoval

i se současným vrchním přednostou luženského depa historických vozidel Miloslavem Kotherou. Jako dar k osmdesátým narozeninám dostal od rodiny a přátel rychlostník s patřičnou číslovkou a otáčení na stanovišti Velkýho Bejčka 423.094.

## Jubilanta čeká oprava

Čtyřkolák 434.2186 si navíc odbyl poslední provozní vystoupení. V neděli vyrazil v čele nostalgického vlaku z Lužné do Stochova. Čeká ho vyvazovací oprava, včetně rekonstrukce kotle a tendru. Teoreticky se na koleje vrátí příští rok. Záleží na tom, v jakém stavu bude. Práce by mohly začít už letos na podzim.

V muzeu v křivoklátských lesích se stroje parní trakce setkávají řadu let. Letos si tu daly dostaveníčko především lokomotivy z parku Českých drah, sekundoval jim zmíněný stroj 423.094 KHKD. Příjemným zpestřením byl německý „traktor“ 112 565, který přivezl soupravu čtyř vozů s výletníky ze Zwickau.

Kromě zmíněných strojů se na výletních vlcích do okolí muzea a na zvláštních spojích z a do Prahy blýskla děčínská Šlechtična 475.179 a Bulíci 464.008 či 464.102. U rotundy se ještě například slunily Čtyřkoláky 434.2218 a 434.1100 nebo Pětikolák 524.1110.

Muzeum se již od roku 1999 zabývá údržbou a provozem historických kolejových vozidel. ♦

## KNIHA DO VLAKU NAŠLA SVÉ MÍSTO I V RUMBURKU

Pokud se radíte k vášnivým čtenářům a často cestujete do nebo z Rumburku, pak zbystríte. Můžete si totiž zdarma půjčit knihu. Zdejší knihovna ve spolupráci s Českými drahami totiž do haly instalovala knihovničku, která od letošního května nabízí řadu titulů. „Knihy půjčujeme nezávisle na otevírací době knihovny. Je jen na rozhodnutí čtenářů, zda ji vrátí, přinesou jinou anebo věnují další, které už před tím přečetli,“ přiblížila princip ředitelka zdejší knihovny Květoslava Candriková. „Zároveň podporujeme čtenářství a vůbec kladný vztah k literatuře,“ doplnila. Knihovny dávají možnost vrátit knihu na kterémkoli nádraží, kde tato služba funguje. Ideální je ji však vrátit v místě zapůjčení.

Pracovníci knihoven tituly průběžně doplňují. „Je jich hodně vypůjčených, tak se může občas zdát, že mnoho publikací nenabízíme,“ uvedla. Úspěšnost potvrdil i Ivan Geist z ústeckého regionálního pracoviště Zákaznického personálu ČD, pod kterého rumburští spadají. „Často u ní stojí lidé, začítají se.“



Knihovny si navíc dělají evidenci, aby věděly, kolik titulů je zrovna v „terénu“. Zatím se zdá, že je cestující poctivě vracejí zpět.

Nemálo je i čtenářů, kteří do oběhu nabídnou své kousky. V tomto případě jsou však knihovníci mírně ostražití a nabízený „sortiment“ kontrolují. Těžko si tedy půjde vypůjčit knihu, která je vyloženě společensky nevhodná. Mimo to, sama knihovna dbá na to, aby skladba titulů byla pestrá. Na své si tedy jistě přijdou děti, ale i vyznavači detektivek. „Vedeme si i přehled o tom, o který druh literatury je největší zájem,“ sdělila ředitelka s tím, že se mezi lidmi točí i kvalitnější časopisy.

Jako první se do projektu zapojila knihovna v jihomoravském Mikulově, postupně se během posledních tří let zapojovala další města. Knihovna je nejen v Rumburku zřetelně označená, opatřená půjčovným řádem a je přístupná v rámci otevírací doby nádražní budovy. Další severočeské knihovničky najdete na ústeckém západním nádraží anebo v Mostě. (hol)

# VLAK 2017

## Simulovaná srážka vlaků prověřila nejen záchranáře



V nepřístupném terénu mezi Bořím lesem a Lednicí se ve středu 21. června srazila lokomotiva s osobním vlakem. Naštěstí jen jako. Cílem taktického cvičení VLAK 2017 bylo napodobit záchranné práce po podobné nehodě. Do akce byli vedle složek IZS Jihomoravského kraje zapojeni také zaměstnanci národní dopravy. Ti si společně s hasiči, policisty, záchranáři a vyšetřovateli SŽDC vyzkoušeli rychlost přenosu informací, koordinaci aktivit a poskytování informací o změnách v dopravě cestujícím.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Cvičení simulovalo mimořádnou událost, při které narazila samostatně jedoucí lokomotiva do osobního vlaku tvořeného motorovou lokomotivou a třemi vozy s cestujícími v blízkosti usedlosti Nový Dvůr. Strojvedoucí kvůli silné mlze nerespektoval návěst Stůj a v plné rychlosti najel na konec stojícího osobního vlaku. I přes snahu výpravčího z nedaleké stanice Boří les, který situaci registroval pomocí traťového zabezpečovacího zařízení a snažil se srážce zabránit použitím funkce Generální stop, došlo ke srážce a po nehodě na místě zůstalo 15 mrtvých včetně strojvedoucího lokomotivy a 66 zraněných cestujících.

Ihned po nehodě zavolal na tísňovou linku 112 vlakvedoucí ZAP ČD Brno Stanislav Šalda

a na místo vyrazilo pětadvacet hasičských jednotek a také vrtulník s leteckými záchranáři na palubě. Podle mluvčího hasičské záchranky z jižní Moravy přímo na místě zasahovalo více než 150 dobrovolných a profesionálních hasičů včetně drážních jednotek SŽDC. Nechyběli ani policisté a záchranáři.

### Záchrana životů především

Zraněné totiž tvořili figuranti z řad středoškolské mládeže, většina z nich byla potom ručně transportována z místa neštěstí do týlového zázemí. Cvičení bylo velmi realistické, a navíc se účastníci museli vypořádat i s extrémním vedrem.

Za České dráhy vedli pracovní tým člen představenstva odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán a ředitelka odboru provozu osob-

ní dopravy Luďka Hnulíková. Ta potvrdila, že národní dopravce má pro případ mimořádností vydány interní předpisy, podle kterých je koordinována činnost organizačních složek a zaměstnanců. „Jsou to naši zaměstnanci, kteří většinou jako první podávají zprávy o takové mimořádné události a často poskytují první pomoc jejím účastníkům. Jsme proto rádi, že jsme si mohli v praxi vyzkoušet správné nastavení tohoto systému a jeho fungování – od nahlášení události přes součinnost se složkami integrovaného záchranného systému až po zajištění náhradní dopravy s krajským koordinátorem integrované dopravy, společností KORDIS,“ vysvětlil Michal Štěpán.

### Klíčové jsou informace

Vedle toho, že zaměstnanci Českých drah poskytují první pomoc zraněným i informace záchranným složkám, musí se situací seznámit také dispečink Českých drah. Dispečeri pak komunikují nejen s jednotlivými složkami IZS, ale i dalšími organizačními složkami ČD a SŽDC. „Reakční časy jednotlivých úkonů potvrdily nastavení funkčního procesu. První informace byla k veřejnosti vyslána sedm minut po oznámení nehody, krizová linka byla aktivována o čtyři minuty později. Velmi dobře proběhla i spolupráce se záchranáři při rozmístování zraněných cestujících do zdravotnických zařízení,“ potvrdila ředitelka Luďka Hnulíková, která na místě vyhodnocovala postup dispečinku ČD, čas nasazení náhradní dopravy i šíření informací cestujícím prostřednictvím aplikace Můj vlak a webových stránek ČD. O naprosté profesionalitě všech zasahujících svědčí i fakt, že při průběžném hodnocení likvidace následků mimořádné události se zasahující lékaři, policisté, hasiči i dispečeri ČD shodli i v číselných podkladech.

### Číslo seděla železničářům i záchranářům

„Podle našich informací náhradní dopravou bylo odvezeno 26 cestujících,“ oznámila ředitelka Hnulíková podklad pro hodnocení. Během pár vteřin zaznělo naprosto stejné číslo i od vedoucí lékařky zásahu – zdravotníci totiž „třídili“ cestující z nehody do tří kategorií podle zranění a právě oněch 26 cestujících označili za schopné další přepravy. V rámci vyhodnocení poznatků cvičení ocenil Michal Štěpán souhru celého dispečinku osobní dopravy a pracovišť Zákaznického personálu – ať už centrálního zákaznického servisu či komandujících. Poděkoval vrchnímu přednostovi DKV Brno Zbyňku Redererovi a jeho týmu za poctivě odvedenou práci při přípravě cvičení, jakož i pomoc při uvolnění trati po skončení cvičení. ◆

### ČASOVÁ OSA CVIČENÍ

**9:45** První ohlášení mimořádné události a přerušení provozu

**9:46–9:50** Vlakvedoucí kontaktuje tísňovou linku 112. Informovanou nehodou dozor ČD, dispečer SŽDC, pohotovost ZAP, dispečer KORDIS, Kontaktní centrum ČD a strojmistr DKV Brno

**9:51** Vydána první informace v systému „MIMO“ (SMS, e-mail, intranet)

**9:53** Pohotovost Odboru provozu osobní dopravy poskytuje informace vedení úseku

**9:54** Informováno vedení ČD, aktivace bezplatné krizové linky

**9:55** Aktivace krizové linky ČD

**10:04** Rozšíření krizové linky o psychologickou podporu

**10:27–12:20** Sběr informací od záchranářů o umístění raněných.

**10:45** Nezranění cestující přesunuti k přejezdu, odjezd autobusem náhradní dopravy

**13:40** Souprava vlaku kompletně evakuována. Náhradní doprava byla v úseku Břeclav – Lednice.

Následovalo odklizení trosek a uvolnění trati.





# BICYKL A VLAK RECEPT NA COOL LÉTO

Vlaky a výlety patří neodmyslitelně k sobě. Kromě vyznavačů pěší turistiky v létě do přírody častěji vyrážejí také milovníci kol. České dráhy pro cyklisty i letos připravily řadu zajímavých nabídek včetně výhodné jízdenky pro majitele bicyklů.

JOSEF HOLEK | FOTO: JIŘÍ ŠTEMBÍREK, SHUTTERSTOCK, ARCHIV ČD

**P**ředevším dětmi tolik očekávané prázdniny jsou tu a s nimi i výlety. Turisté také letos mohou využít některou z nabídek Českých drah. Kromě jiného jsou ve vybraných stanicích otevřeny cyklopůjčovny, do atraktivních destinací zajíždí speciálně vypravené vlaky, na pravidelné štace vyráží i Cyklohráček a do šumavských hvozdů zajíždějí ČD Šumava Busy. To vše doplňuje výhodná Síťová jízdenka pro kolo.

## Pěšky jen k vlaku

Cyklopůjčovny ČD jsou rok od roku oblíbenější. Jen loni dopravce vypůjčil rekordních 8 068 kol a ani letošek nebude v tomto ohledu odlišný. V celkem 98 půjčovnách po celé republice dopravce nabízí kvalitní horská, treková i kro-

sová kola, ve 13 stanicích si můžete vypůjčit i elektrokola nebo koloběžky. V každé půjčovně jsou pro zákazníky vždy připraveny helmy. „Pro cestující má taková půjčovna několik výhod. Kromě bezstarostné přepravy na start výletu jde především o nízké ceny nebo v případě nepřízně počasí o bezplatnou jízdu pro kolo ve vlaku ČD na vybraných tratích, které zákazníka bezpečně dopraví i s kolem zpět. U mnohých půjčovn nabízíme rovněž možnost vrácení kola také v jiné půjčovně, než ve které bylo kolo zapůjčeno,“ vyjmenovala Jitka Kocyanová, manažerka projektu ČD Bike.

## Cyklovlaký táhnou

Na obrovský zájem o cyklistiku zareagovaly České dráhy nejen rozjezdem speciálně vypravených cyklovlaků, ale i zavedením víkendové linky, která propojila Karlovy Vary s Chebem.

Spěšné vlaky zastavují ve stanicích a zastávkách kolem cyklostezky Ohře, nezajíždí však do Chodova. Cyklovlaký budou jezdit i mezi Libercem, Kořenovem, Tanvaldem, Železným Brodem a Rovenskem pod Troskami. „Každou sobotu až do 2. října také vyráží z pražských Vršovic speciál na Kokořínsko, na výlet s kolem se můžete spolu s ČD vypravit i do Prahovských skal nebo na Pálavu a do Podýjí,“ připomněl Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu.

## Na kolo do hor

Tradičním se stal i úspěšný projekt ČD Šumava Bus. Letos mohou zájemci o výlety po šumavských kopcích využít šesti autobusových linek. „Autobusy do atraktivních částí Šumavy jezdí po oba prázdninové měsíce většinou o sobotách a nedělích,“ upřesnil Štěpán. Od 1. července až do 31. srpna je v návaznosti na vlakové spoje možné cestovat až na Třístoličnick nebo na Svatého Tomáše. Spoje jsou propojené i se systémem Zelených autobusů Národního parku Šumava. Jízdenky je možné zakoupit v jakékoli pokladně nebo ve vlaku.

## Za stovku kamkoli

Cestování s kolem podporují České dráhy i tarifně. S 1. květnem spustily prodej celodenní Síťové jízdenky pro kolo. „Za necelou stokrunku mohou zájemci cestovat s kolem celý den kamkoli po celé zemi vlaky s možností přepravy kol,“ připomněla Kocyanová. Nabídka je určena i milovníkům tříkolek a velkých koloběžek. Výletům do přírody a za zážitky už nebrání vůbec nic. ◆



## ČD ŠUMAVA BUS

Nejúspěšnější linkou projektu ČD Šumava Bus v loňském roce byly spoje na Třístoličnick. Autobusy nově navazují na příjezdy Jižního expresu a umožňují přestup do autobusů do Holašovic, na Kleť, do Bavorska i na zmíněný Třístoličnick. Pouze dvakrát, a to 15. července a 19. srpna pojedou autobusová linka z Vyššího Brodu do Radingu, odkud vede trasa k nejnižšímu bodu České republiky a do Waldschenke, které je výchozím bodem na rozhlednu Sternstein.

### Přehled linek

- České Budějovice – Hološovice – Kleť a zpět
- Strakonice – Kvilda – Lenora a zpět: navazuje na systém Zelených autobusů Národního parku Šumava
- Lipno nad Vltavou – Přední Výtoň – Frýdava – Svatý Tomáš a zpět
- Vyšší Brod – Waldschenke a zpět: jede pouze 15. července a 19. srpna
- Nové Údolí – Třístoličnick a zpět
- Černá v Pošumaví – Lipno nad Vltavou a zpět, včetně návaznosti na vlaky ČD v Černé v Pošumaví – jezdí od středy do neděle



## CYKLOPŮJČOVNY ČD

### Výhody

- Žádné starosti s přepravou kola na místo výletu
- Kvalitní trekkingová kola i elektrokola odpovídající předpisům
- Nízké ceny půjčovního již od 110 Kč/den
- Po vybraných tratích můžete kolo svézt vlakem zdarma
- Možnost vrácení kol v jiné cyklopůjčovně ČD
- Kolo zdarma uschováte ve vybraných úschovných zavazadel Českých drah

### Co je dobré vědět

- Pro půjčku jsou nutné dva osobní doklady.
- Podepisuje se nájemní smlouva, platba půjčovního a vratné kauce ve výši 1000 – 3000Kč nutná předem.
- Pokud vám dojdou síly anebo nebude přát počasí, můžete na vybraných tratích nastoupit do vlaků ČD, ve kterých uhradíte pouze cenu za jízdné a předložíte nájemní smlouvu.
- Kolo si v půjčovně může zákazník rezervovat už předem telefonicky nebo prostřednictvím e-mailu V letním období tuto rezervaci doporučujeme.
- Zákazníci Českých drah, kteří jsou zaregistrovaní do věrnostního programu ČD Body, si mohou vyzvednout za 50 bodů voucher k bezplatnému zapůjčení jízdního kola.

Více informací o službě ČD Bike včetně seznamu půjčoven najdete na [www.cd.cz/cdbike](http://www.cd.cz/cdbike).



## CYKLOVLAKY

### Cyklohráček

O víkendech a svátcích až do 29. října je v provozu speciální výletní vlak Cyklohráček. Vyjíždí z pražského hlavního nádraží, cílem jsou Okoř a Slaný. Ve voze plném her je možné uspořádat turnaj v dá-mě nebo piškvorkách, zaparkovat své kolo a půjčit si hru nebo knížku. V případě potřeby zde mohou cyklisté dofouknout kola kompresorem, půjčit si sadu na lepení duše, nářadí na opravu kola nebo mazání. Děti navíc dostanou dárek. Dva páry vlaků odjíždí z Prahy hl. n. v 9:07 hod. a ve 13:07 hod.

### Vlakem na Kokořínsko

Každou sobotu až do 2. října se můžete vydat za krásami Kokořínska. Speciální vlak odjíždí z Prahy-Vršovíc v 8:27 hod. a zastavuje např. v Praze hl. n., Vysočanech, Čakovické, Neratovicích, Všetatech, Mělníce a cílovém Mšenu. Kapacita vlaku je 128 míst k sezení a 15 jízdních kol.

### Výletní vlak Český ráj

Nově zavedený zvláštní vlak vhodný pro pěší i cykloturistiku je zavedený do atraktivních oblastí Prachovských skal. Do Turnova vyráží 5. srpna a 2. a 9. září, vždy v 8:27 z pražských Vršovíc. Cestu zpět tímto vlakem lze využít v 16:41.

### Expres Pálava-Podjíví

Jižní Morava je protkána atraktivními cyklotrasami a cyklostezkami. Stačí si vybrat, nasednout do zvláštního vlaku a vystoupit ve stanici, která bude nejhodnější k napojení na vybranou trasu výletu. V dosahu je oblast Mikulovska, Znojemska i nedaleké Rakousko. Expres Pálava-Podjíví lze využít o víkendech a vybraných svátcích až do 1. října. Pozor si však dejte na rozsáhlé výluky v Brně. Vždy se tedy před cestou podívejte na stránky [www.cd.cz](http://www.cd.cz), kde najdete aktuální informace.

### Za zážitky údolím Ohře

Ze sedla kola můžete obdivovat přírodní krásy údolí Ohře. Cyklovlak do okolí řeky je z Karlových Varů respektive Chebu vypravován každý víkend až do 3. září. Speciál zastavuje ve stanicích kolem oblíbené cyklostezky Ohře. Kola zapůjčená v půjčovnách kol si v tomto vlaku můžete přepravit zdarma. Z Chebu cyklovlak odjíždí ráno v 8:00 hod a z Karlových Varů v 9:15.

### Cyklovlak Libereckým krajem

Do 30. září pendluje mezi Libercem, Tanvaldem, Kořenovem, Železným Brodem, Turnovem a Rovenskem pod Troskami Cyklovlak Libereckým krajem.

# Létu na Bechyňce opět vévodí Elinka s Bobinkou

Bobinka s Elinkou se po roce opět vrátily na Bechyňku. Jižní Čechy tak od poloviny června nabízí další turistickou atrakci, která vzešla ze spolupráce ČD a jejich partnerů. Už loňské první jízdy zaznamenaly velký úspěch a zájem se očekává i nyní. Trať letos slaví 114. výročí.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Jako v dobách panování císaře pána si mohli připadat lidé, kteří se o třetím červnovém víkendu rozhodli vypravit na první elektrifikovanou trať v Čechách. Mezi Tábořem a Bechyní totiž začal opět jezdit elektrický vůz Elinka z roku 1903. Na slavnostní zahájení Léta na Bechyňce se přišel podívat i sám vynálezce František Křižík, byť jen v podání herce. Samotný Křižík je autorem červeného tech-

nického skvostu. Provoz každoročně doplňuje i retro souprava tažená Bobinkou.

Letošní první jízdu s Bobinkou, která 17. června v podstatě zahájila sezonu, si užil i devítiletý Adámek Kopeček. „Nejvíce se mi líbí Elinka, je útulná. Jel jsem s ní jednou,“ odpověděl malý cestující na otázku, který ze dvou vozů se mu líbí víc. „Ale zase s Bobinkou jezdím častěji. Jel jsem třikrát. Vždycky se mi ježdění vlakem líbilo a líbí,“ zhodnotil chlapec, který je zároveň místním patriotem. „Máme v Sudoměřicích babičku a pravidelně ji navštěvujeme. A vůbec vlakem jezdíme hodně často,“ doplnil synova slova tatínek Petr. Na bechyňském nádraží soupravu přivítali zástupci města, temelínský dechový orchestr a samotný František Křižík s chotí a potomky.

## Elinka mimo tarif

Kulturní program dále pokračoval v obou městech. Cestující si tak mohli zajít na výstavu Vynálezy Františka Křižíka v bechyňském muzeu, anebo Když k nám zavedli proud v tá-

borské Trafačce. Kulturní dům v Bechyni navíc nabízel modelové kolejiště Pavla Kohoutka. Víkend byl ale především ve znamení prvního Toulava festu – putovního festivalu představující místní umělce, regionální výrobce i turistické zajímavosti regionu.

Elinka s Bobinkou už se v pravidelném provozu objevila minulý rok. České dráhy zareagovaly na velký ohlas a místo části běžných vlaků vypravily právě nostalgické vozy. „Využíváme jedinečnou techniku a chceme ji prezentovat i lidem v dlouhodobém provozu,“ prohlásil Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD. Unikátní vůz M 400.001 je však už 113 let starý a nemůže být používán tak často, proto se v sezóně na Bechyňce objevuje jen o víkendech – vždy po čtrnácti dnech – a platí v něm speciální tarif. Historické soupravy vozů řady Balm s lokomotivou E422.0003 jsou v provozu na běžných spojích a platí v nich běžný tarif.

Ve vlaku je zároveň možná přeprava kol. „Chceme, aby lidé měli možnost kombinovat jízdu unikátní zážitkovou Elinkou i běžněj-



## NAUČNÁ STEZKA Z PERA ČESKÝCH DRAH

Naučná stezka Bechyňka seznamuje návštěvníky s historií trati, vozidly a osobnostmi a nabízí i turistická doporučení a mapy. Lidé se mohou s informačními tabulemi setkat ve stanicích a zastávkách po celé trati. Příjemným doplňkem jsou nové lavičky. Cedule najdete v Táboře, Horkách, Slapech, Malšicích, Třebelicích, Bechyňské Smoleči, Sudoměřicích a Bechyni (park u nádraží).



## CENÍK JÍZDNĚHO V ELINCE

- dospělí jednosměrné 1. třída – 200 Kč\*
- dospělí jednosměrné 2. třída – 180 Kč\*
- děti 6–15 let jednosměrné 1. třída – 100 Kč\*
- děti 6–15 let jednosměrné 2. třída – 80 Kč\*
- děti do 6 let zdarma (bez nároku na místo)

\*1. třída je označena jako 2. třída a 2. třída jako 3. třída

ší retro soupravou s Bobinkou,“ uvedl Jeřeta. Tento model se národnímu dopravní osvědčil, protože loňská návštěvnost překonala veškerá očekávání a slibně se jeví i letošní první jízdy. Historická technika přilákala násobně více lidí, než bylo dříve obvyklé. Některé vlaky vezly stovky lidí. „Jízdy Elinky navíc kombinujeme s různými kulturními akcemi našich místních partnerů,“ připomněl Jiří Jeřeta.

## Stavba za pouhý rok

S budováním zdejší dráhy se začalo před 115 lety. Křižík usilovně hledal možnost uplatnění elektrického provozu na železnici, a protože v bývalém Rakousku-Uhersku nebyly s tímto provozem zkušenosti, vzešla aktivita pro vznik trati od podnikatelů. Průkopníkem se stal Jan Sedlák, ředitel závodu Františka Křižíka, který jednal v roce 1898 s bechyňským družstvem založeným pro výstavbu trati Bechyně – Tábor o vypracování projektu. ♦

## TERMÍNY JÍZDY ELINKY

15. 7., 29. 7., 12. 8., 26. 8., 9., 16., 17. 9. 2017



## Mašinky jako vyšívání

Až do konce července je v malé galerii U Rytíře na náměstí ve Starém Bohumíně otevřena výstava s názvem Vlaky, vláčky, železnice, kde poprvé vystavuje své vyšívání obrazy vlakvedoucí Českých drah Marek Kováč. S poněkud neobvyklým koníčkem začal už jako dítě a po delší pauze se k němu vrátil ke konci druhých středoškolských studií. Rodák ze slovenské Turzovky pravidelně doprovází rychlíky mezi Bohumínem a Brnem nebo Ostravou a Čadcou.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

U Českých drah se Marek Kováč ocitl víceméně náhodou. Ve školním roce 2008/2009, kdy končil studium na Střední odborné škole zahradnické ve slovenském Malinově, uvažoval o dalším vzdělávání. „Železnice mě přeci jen vždy zajímala více než zahradnictví, a tak jsem se rozhodl pro Střední odbornou školu železniční v Košicích. Pak ale přišel leden 2009 a na webových stránkách [www.zelpage.cz](http://www.zelpage.cz) zaměřených na železniční provoz jsem objevil článek, v němž se psalo o novém projektu ČD. A tím byl stipendijní program ČÉDés,“ vzpomíná Marek Kováč.

### Zlákal ho stipendijní program

Článek na webu ho zaujal natolik, že si domluvil schůzku s pracovníkem Generálního ředitelství ČD Věrou Nadějou a Blankou Havelkovou (současnou ředitelkou dceřiné společnosti DVI), aby si zjistil více informací. Nejvíce ho prý zajímalo, zda se může jako absolvent střední školy a navíc jako cizinec přihlásit do výběrového řízení. Po kladné odpovědi nakonec uspěl a v září 2009 začal studium na Střední škole technické a dopravní v Ostravě-Vítkovicích se zaměřením na elektrickou trakci v dopravě. Po ukončení prvního ročníku získal odbornou způsobilost jako průvodčí osobní dopravy. V roce 2013 nastoupil do hlavního pracovního poměru.

### Impulzem byl dárek pro profesorku

Jako malého ho vždy fascinovalo, když viděl maminku doma vyšívat. Na prvním stupni základní školy naučila maminka vyšívat i Marka. Jak rostl, tak tuto zálibu poněkud utlumoval a o vyšívání se začal znovu zajímat až během druhých středoškolských studií v Ostravě. Co ho vlastně k této neobvyklé zálibě vedlo? V prv-

“

Po předání první výšivky jsem zveřejnil obraz na sociální síti a na základě ohlasů mi bylo jasné, že v tom budu pokračovat.



### MAREK KOVÁČ

Po absolvování slovenské Střední odborné školy zahradnické se zaměřením na sadovnicko-krajinářskou tvorbu pokračoval ve studiu na ostravské Střední škole technické a dopravní v oboru Elektrotechnika se zaměřením na elektrickou trakci v dopravě, kterou ukončil v roce 2013. Při studiu pracoval v letech 2011 až 2013 jako průvodčí osobních vlaků, od roku 2014 působil v hlavním pracovním poměru jako průvodčí a poté jako vlakvedoucí na rychlících v Bohumíně. Kromě vyšívání sbírá turistické známky a rád cestuje.

ní řadě zájem o železniční problematiku. V časopisech prý nebyla žádná předloha k vyšívání, a tak začal přemýšlet, zda by se tato činnost nedala připravit na počítači. Hlavním důvodem pro oživení koníčku z dětství bylo to, že začal uvažovat v maturitním ročníku o nějakém dárku pro třídní profesorku. Na internetu si tedy našel potřebný grafický program a pustil se do práce.

První pokusy o vytvoření předlohy Marka Kováče ale spíše odradily. Netušil, jak moc práce si takový vzor vyžaduje. Po přibližně dvou měsících měl ale předlohu hotovou. „Maminka se pak pustila do vyšívání a za čtyři měsíce byl první obraz i s věnováním hotový. Jako model jsem zvolil lokomotivu řady 151 v tradičním zeleno-krémovém nátěru. Po předání dárku jsem zveřejnil obraz na sociální síti a na základě ohlasů mi bylo jasné, že v tom budu pokračovat,“ vzpomíná na začátky pan Kováč. Rozhodl se předlohy nejen vytvářet, ale i vrátit se k samotnému vyšívání. Když nepočítá první obraz pro třídní učitelku, tak první výšivkou už zcela jednoznačně zaměřenou na železnici byl modrý měřicí vůz řady 851 zvaný Krokodýl, který má v majetku společnost AZD Praha. Na obraze pracoval skoro celý rok! A aktuálně má rozpracovanou velkou výšivku Laminátky řady 240.

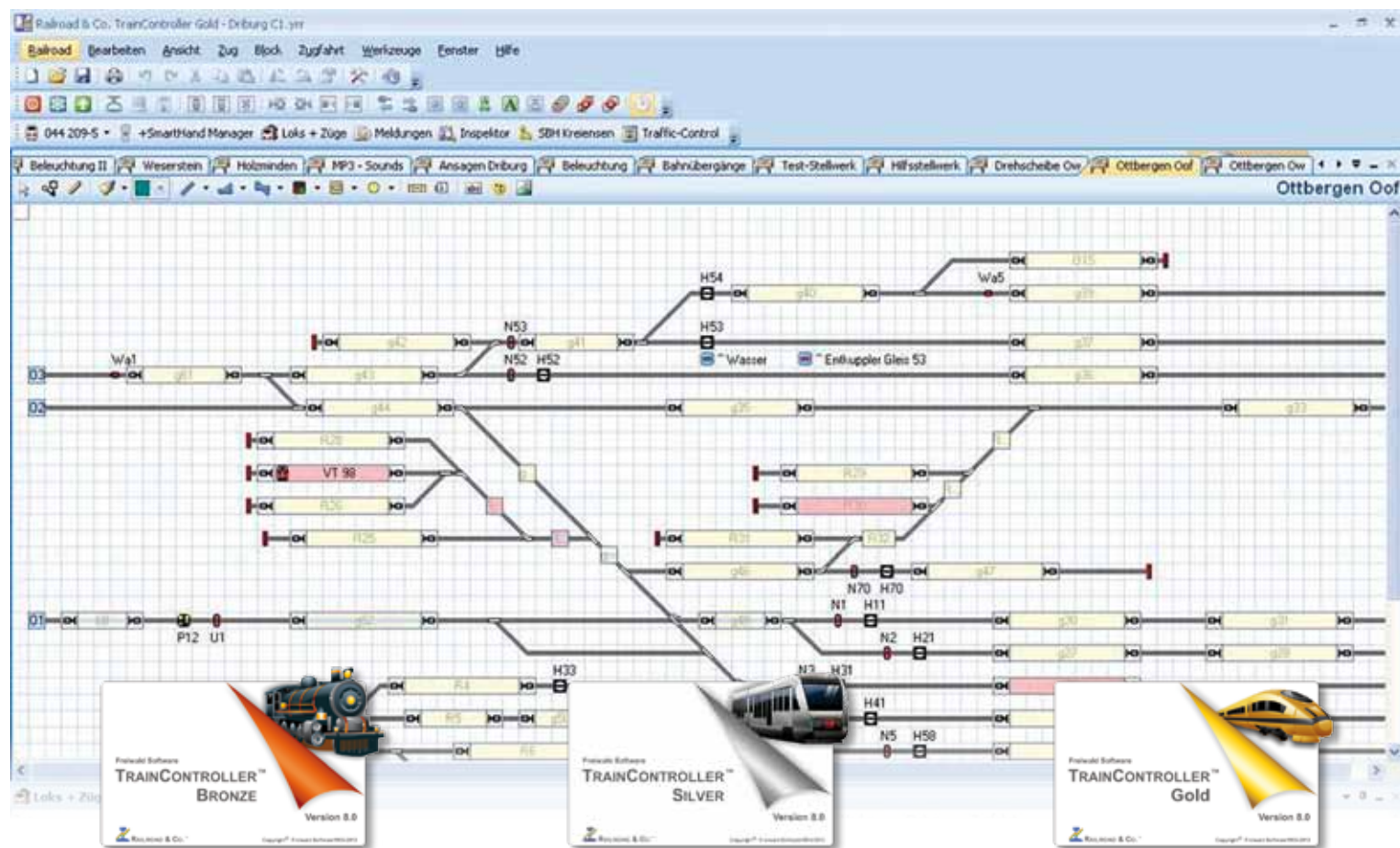
### Práce pro trpělivé

Podle autora vyšívání obrazů se postup prací může zdát jednoduchý, ale není tomu tak. Nejdřív si musí najít vzor, z něhož bude dělat předlohu. Inspiraci hledá nejen na internetu, ale i v práci a nezdědka píše i žádosti o poskytnutí vzorového obrázku lidem, kteří se vozidlovou problematikou přímo zabývají. Další fází je úprava rozměrů obrázku. „Musím pamatovat na to, že například počítačové rozlišení obrázku 628x399, což je rozměr právě tvořené řady 240, v praxi znamená, že výsledný obraz bude mít rozměr 628x399 křížků.“

To podle aktuálně používaného plátna představuje rozměr asi 115x75 cm.

Obrázek pak upravím v grafickém programu. Někdy to trvá týden, jindy měsíc i déle. Hotovou předlohu pak vytisknu a oříznu okraje. Důležité je správně si seřadit papíry předlohy, aby se pak náhodou nestalo, že například sběrač bude v podvozku a podobně.“

To je ale úplný začátek. Je nutno velmi pečlivě spočítat, jak velké plátno bude potřeba ustříhnout. Pokud by ustříhl více, než potřebuje, tak se ještě nic neděje, v opačném případě je to problém. „Stalo se mi to při vyšívání stroje 151.001 v reklamním nátěru EC/IC. Samotná technika není náročná, i když se občas spletu při počítání. Bez chyb se vyšívat nedá a musí se taky občas něco vypárat,“ usmívá se vlakvedoucí. Po hotových obrysech se vše vyplní barevnou bavlnkou, a když je obraz hotový, tak se vypere, ostříhá se okraje, vyžehlí a odnese ho ke sklenářovi. Do budoucna se nechce zabývat jen lokomotivami a vozy, ale například i návštěvidly či tankulkami s číselným označením lokomotiv. ◆



# Řízení kolejiště pomocí počítače

Modelová železnice. Kouzelný pojem pro mnoho lidí libovolného věku a pohlaví. Počátky s plechovým vláčkem na klíček vynechme, neboť domácím kolejištím léta vládne elektrina. Jenže technologie a miniaturizace postupují takovým tempem, že za své pomalu bere i analog, tedy jednoduché ovládání změnou napětí. Už několik let se dere do popředí řízení digitální.

MARTIN PINTA | FOTO: FREIWALD SW, RUUD BOER A AUTOR

Jeho výhody jsou zásadní. Současné řízení mnoha lokomotiv, jejich ozvučení, ovládání světel, výhybek, návěstidel a dalšího příslušenství, a to vše jen po několika vodičích a samozřejmě s volitelnou možností programovatelného řízení kolejiště pomocí počítače.

K ovládání z počítače (bohatě postačí i deset let starý notebook) je kromě příslušného rozhraní k DCC centrále zapotřebí i ovládací software. Dnes už je k dispozici více takových aplikací, zahraniční i domácí provenience. Liší se především schopnostmi, účelovostí, uživatelskou přívětivostí a cenou. K těm známějším patří JMRI, RocRail, Railware, iTrain, GbbKolejka, modelJOP. Seriózní srovnání lze udělat jen těžko, neboť recenzent by musel používat a dobře znát všechny porovnávané programy a ne jen pracovat s pár převzatými obecnými informacemi. S ohledem na velkou sofistikovanost programů se však většina uživatelů detailněji věnuje pouze jednomu z produktů. Hojně používané open-source JMRI má vysokou funkcionalitu a je zcela zdarma, zápor je poněkud velká uživatelská ne-

přívětivost. Ryze český modelJOP je asi nejvíce podobný skutečné tuzemské železniční realitě, chybí ale podpora více digitálních systémů. Ostatní pak většinou zaostávají svými schopnostmi. Nutno však podotknout, že situace se stále mění, přicházejí nové verze i nové programy.

Polici naproste špičky dlouhodobě zastává TrainController™, vlajková loď skupiny programů Railroad & Co. produkovaných německou firmou Freiwald software. Kromě TrainControlleru, tedy aplikačního softwaru ovládajícího digitálně řízené modelové kolejiště, obsahuje programový balík další aplikace jako je Trainprogrammer (programování dekodérů), programy k síťovému ovládání, nezávislému ozvučení, bezdrátovému ovládání atd.

## TrainController a jeho rozdělení

Verze 1.0 přišla na trh v roce 1995 a postupně se u dalších generací mírně měnilo číslování a další rozdělení. Od verze 7 došlo k rozlišení na podverze Gold, Silver a Bronze, které se liší nejen schopnostmi a pochopitelně také cenou. Aktuálně poslední verzí je „8“. Podverze jsou někdy označovány také jako pro malá,

střední a velká kolejiště. Mnohem podstatnější jsou však rozdíly v možnostech, funkcionalitě a snadnosti programování.

Bronze pro malá kolejiště zvládá pouze ty nejnужnější základy ovládání digitálního kolejiště a je vhodný spíše pro začátečníky, kteří se s programováním příliš nekomarádí. Silver pro střední kolejiště je už mnohem sofistikovanější a zvládá prakticky všechny potřebné úkony, jen je někdy nutno počítat s pracnějším postupem při programování.

Vrcholná verze Gold pro velká i profesionální kolejiště umí všechny myslitelné vychytávky dnešního digitálu a navíc zde lze používat i některé jednoduché triky výrazně usnadňující proces programování.

K TrainControlleru se lze dostat i zakoupením licence z druhé ruky na starší verzi 5.8, která svými možnostmi zhruba odpovídá dnešnímu Silveru, případně koupí digitálního setu od firmy Roco a Fleischmann, kde se pod názvem Rocomotion ukrývá program zhruba odpovídající verzi Bronze. V obou případech je možné tyto programy za příslušný poplatek upgradovat na současnou a vyšší verzi TrainControlleru (zkráceně TC).



## Co to tedy umí?

S oblibou říkám, že všechno. I když to platí jen pro Gold, základní požadavky uživatelů jsou splněny napříč všemi podverzemi. Program by měl bez problémů fungovat na operačních systémech Windows XP až 10. Volit je možné mezi německou a anglickou lokalizací. Samozřejmě je podpora mnoha digitálních systémů od firem Lenz, Roco, Digitrax, Fleischmann, Zimo, Uhlenbrock a řady dalších. Pro úplné využití všech automatických funkcí programu je dobré mít kolejiště rozdělené na jednotlivé izolované úseky a vybavit jej též moduly zpětného hlášení, díky kterým má TC, a tím pádem i uživatel, dokonalý přehled o dění na trati. Přehledně v bodech je možné schopnosti TrainControlleru shrnout takto:

- Ovládání vozidel, výhybek, návěstí, točen a veškerého dalšího digitálně řízeného příslušenství, stavění vlakových cest
- Změny rychlosti lokomotiv kdykoli nebo v závislosti na stoupání a hmotnosti soupravy či při průjezdu výhybkou
- Zobrazení ukazatele rychlosti, virtuálního stavu paliva, počtu ujetých km, hlášení k údržbě
- Plány pro jízdu vlaku, včetně ovládání lokomotivních (a zvukových) funkcí, zastavování, kyvadlová doprava
- Dělení kolejiště na jednotlivé úseky (reálné či virtuální), ve kterých může při průjezdu vlaku docházet ke spouštění předem definovaných funkcí lokomotivy či příslušenství (např. houkání, stažení závor)
- Provoz podle zadaného harmonogramu (jízdního řádu)
- Ovládání vozidel i příslušenství od manuálního až po plně automatizované, včetně libovolných kombinací
- „Počítačové“ ovládací pulty, zcela dle starších zvyklostí
- Provoz podložený plným zabezpečením bez rizika havárie
- Diskuzní i výuková podpora, uživatelské příručky (v němčině a angličtině)
- Výukové semináře a poskytování konzultací v českém jazyce (<http://lokopin.wz.cz>)



Vzhled programu lze rozmanitě upravovat. Vlevo je varianta podobající se realitě (autor Roman Bačo), vpravo defaultní nastavení.

## Malá ukázka z praxe

Pochopitelnou další zvědavost snad uspokojí malý příklad. Hodiny v TC ukazují 7:35, nastavený redukováný (zrychlený) čas 1:10. Osobní vlak č. 8406 z Písku (odjezd 7:42) do Protivína (příjezd 8:00) čeká na 3. koleji neosvětlený a s vypnutým motorem (v případě lokomotivy se zvukovým dekodérem).

7:35 - Přichází pomyslný strojvedoucí, nastartuje, zapne světla i osvětlení přípojného vozu.

7:42 - Nastaví se naprogramovaná vlaková cesta a na odjezdovém návěstidle se objeví signál pro odjezd odbočkou (zelená, dolní žlutá).

7:42 - Vlak se plynule rozjíždí na modelovou rychlost 40 km/h.

7:42 - Po přejetí zhlaví se rychlost plynule zvýší na 80 km/h.

7:43 - Volná trať, před železničním přejezdem, který začne blikat, lokomotiva zahouká.

7:46 - Příjezd do Putimi, na vjezdovém návěstidle svítí vjezd přímo (horní žlutá).

7:47 - Vlak plynule zastaví uprostřed nástupiště ...

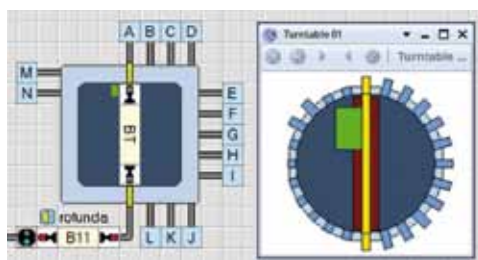
7:49 - ... a jako v Písku, cesta, návěst, rozjezd.

7:52 - Průjezd Heřmaní, nestavíme, projíždíme, ledva houkneme ...

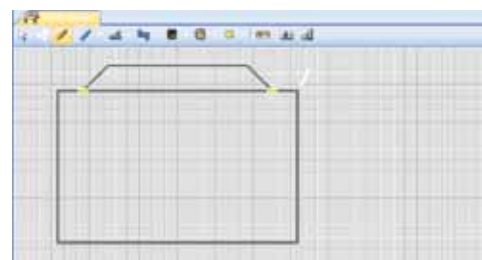
8:00 - ... příjezd do Protivína, obdobně, jako v Putimi.

8:01 - Budeme čekat, dlouho. Zhasneme světla, vypneme motor a jdeme ... třeba do hospody, když máme po sichtě. A Protivín, to je přece pivo - tedy spíše bývávalo.

A zatímco předchozí akce provádí kompletně sám TrainController, vy můžete třeba ručně ovládat rychlík na jiné koleji. Záleží tedy jen na vás, zda se pohodlně usadíte se sklenkou oblíbeného moku do křesla a budete pasivně sledovat cvrkot na trati, nebo se naopak stanete součástí provozu coby výpravčí či strojvedoucí.



Samozřejmostí je i točna a její ovládání (manuální, příp. zcela automatické, např. s komponenty fyLDT).



Základním krokem je nakreslení schématu kolejiště.



## HODNOCENÍ

No otázku, zda řídit jízdu vlaků analogově či digitálně už dnes existuje celkem jasná odpověď ve prospěch jedniček a nul. Zda k tomu použít počítač nebo standardní kombinaci centrály a ovladače už tak jednoznačné není. Pro jednoduchý ovál, kde se občas prohání dvě vlakové soupravy, řízení přes počítač moc smysl nemá. Stejně tak u většího kolejiště, kde je příslušenství ovládáno postaru, tedy pomocí tlačítek a relátek s akcentem na ruční řízení, by investice do speciálního softwaru neměla valný smysl. Jestliže ale vlastníte rozsáhlejší kolejiště, ideálně i s bohatě dimenzovaným skrytým nádražím či se rádi stavíte do role pasivního diváka, pak propojení s počítačem svůj smysl rozhodně má. V případě popisovaného TrainControlleru díky dlouhodobému vývoji, velkému rozšíření a uživatelské podpoře nemůžete sáhnout vedle. Snad jen cena vyšších verzí by mohla být přívětivější a někdy do budoucna by nemusela být od věci i česká lokalizace.



Jak si dnes doba žádá, systém umožňuje s použitím příslušné aplikace využít jako ovladač i smartphone.



- stabilita systému
- technická podpora
- funkcionalita

- cena vyšších verzí
- pro začátečníka trochu složitější rozhraní

# Industriální stopy ukryté v údolí řeky Mže

Máme výborný tip pro ty, kteří se chtějí vyhnout úmorným vedrům. A zkrátka nepřijdou ani milovníci drážní historie ani zvědaví turisté. Na zhruba sedmi kilometrech mezi Brodem nad Tichou a Pavlovicemi najdete řadu zajímavostí.

JOSEF HOLEK | FOTO: : AUTOR A ARCHIV ČD

V polovině května konečně odhazují hubertus, brusle a vyhlížím teplé počasí. Jak už se v naší kotlině stává zvykem, jaro neexistuje a ranní mrazíky okamžitě střídají vyčerpávající vedra. A kde jinde se zchladit než ve stínu a u vody? Údolí Hamerského potoka a řeky Mže nedaleko Brodu nad Tichou a Josefovy Hutě nabízí obojí. Opravdoví fajnšmekři se mohou vykoupat u splavu a kochat se výhledem na viadukt s projíždějícím Pendolínem. Milovníky železnice ale spíše zláká Huť s bývalou železárnou, nádražní vodárna nebo hledání pozůstatků úzkokolejky.

Z osobního vlaku mířícího z Plzně do Chebu vystupují ve stanici Brod nad Tichou. Nemá cenu kráčet do jinak malebné vesničky přeřaté starým dálničním přivaděčem, raději se pouštím okamžitě vpravo, podél kolejíště. Asi po půldruhém kilometru mě vítá ubytovna a notně oprýskaný bazén někdejšího tábora Revolučního odbořového hnutí (ROH) plzeňské Lokomotivky Škoda. Po Karolině dolině už vždy připravení pionýři s rudými šátky a v bleděmodrých košilích neběhají, naopak je vystřídalí Nizozemci s luxusními karavany.

## Okres pod mostem

K budování a obraně socialistické vlasti nebudu a nejsem připraven a raději mířím do meandrů Hameráku a Mže. Už v květnových vedrech se v hloubi smrčín hezky dýchá, les voní a tok jen tiše ševelí.

Asi tři půl kilometru od Brodu, krátce poté, co jsem opustil hvozď, se přede mnou na palouku otevřel výhled na zhruba dvacet metrů vysoký pešunk a neméně velkolepý kovový most třetího tranzitního koridoru. Božské ticho jen na krátko přeruší zvuk motorové jednotky RegioShark, kterou České dráhy nasazují na spěšné osobní vlaky z Plzně do Plané u Mariánských Lázní.

Po průchodu vlhkým tunelem, jenž je součástí nosníku, spatřuji první chatky osady Ústí, tedy místa, kde se Hamerský potok vlé-

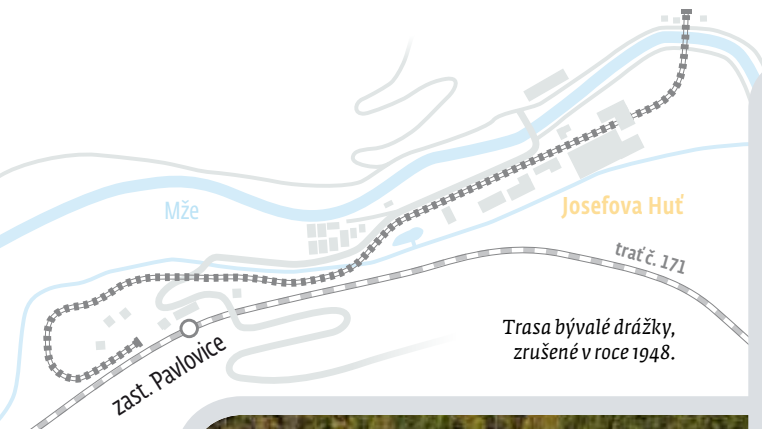
vá do Mže. Pokračuji dál, prašnou cestu vystřídaly panely, když tu v lese nacházím další dva vysoké viadukty. Stejně jako všechny další na trati č. 170 si odbyly generální opravu při nedávné optimalizaci. Dodnes jako rodák a místní patriot pamatuji, jak do Brodu vozily nákladní konvoje gigantické mostní konstrukce a předlouhé těžkotonážní jeřáby je usazovaly na speciální železniční podvalníky a později na kamenné nosníky. Stavbaři tehdy staré ocelové konstrukce příhradových mostů vysunuli na provizorní kovové nosníky a na jejich původní místa posadili nové, světle modré. Na výjimečné stavební operace se před pár lety chodil koukat snad celý okres.

## Sundat boty

Těsně před čtvrtým viaduktem a příjemnou procházkou divokou západočeskou přírodou si dopřeju oddych. Ne že by mě těch pět a půl kilometru nějak zvlášť vyčerpalo, ale těsně pod mostem se nachází červená budova z cihel a dva metry vysoký jez s náhonem. Ačkoli část objektu je bez střešní krytiny, budova je evidentně sezonně obývaná. Roztomile malá a upravená zahrádka na uzounkém pozemku mezi řekou a náhonem jsou toho jasným důkazem. Kdo chce, může sundat bagančata, stáhnout kalhoty (stačí do trenýrek) a asi patnáct metrů dlouhý splav přebrodit. Na konci stačí vyskočit na hranu a dále na břeh. Od-



Údolí řeky Mže skrývá nejen poklidná přírodní zákoutí, ale i pozůstatek zdejší průmyslové drážky v podobě mostku nad elektrárenským náhonem a zbytky původního náspu.



Budova bývalé ubytovny pro zaměstnance zdejší továrny



Zdejší železniční mosty si díky absenci protihlukových stěn zachovaly své původní kouzlo i po rekonstrukci.

Mže tvoří velký komplex. A zejména za Habsburků se těšila velké slávě. Různé mlýny, hamry a hutě vznikaly v regionu už v polovině 19. století. Tu zdejší, respektive hamr s válcovnou, pojmenovali po hraběti Josefu Nostitzovi. Jenže v roce 1843 podnik vyhořel a Nostitzové ho prodali továrníku Lindheimovi, jenž válcovnu zmodernizoval a rozšířil. O dva roky později už bylo v provozu přes pět stovek dělníků, jejich počet během dalších let narůstal až na tisícovku. V Rakousku-Uhersku dokonce získala Josefova Huť renomé špičkové výroby kolejnic. Své produkty dodávala do celé Evropy.

### Jen elektrárna

Na závěr si nechávám malou perlu. Z místního nádraží vedla asi kilometr dlouhá, úzkorozchodná trať. Podle dostupných dokumentů se u chebského zhlaví otáčela do pravého oblouku a podél náhonu (začíná u splavu) vedla až do fabriky a dále levým obloukem přes řeku do brusírny kamenů. Bohužel po úzkokolejce z roku 1920 a rozchodem 600 mm mnoho nezbylo. Její konec se datuje k roku 1948. Ty tam jsou i komíny železářny, ubytovny pro dělníky chátrají a mimo sezónu údolí s dříve prosperující firmou připomíná spíše filmové kulisy vybydlené osady z dob druhé světové války. Dnes je ve zdejším areálu funkční jen malá vodní elektrárna s trojicí Bánkiho turbín. V nohách mám více než sedm kilometrů, nezbývá než zamířit ke zmodernizované stanici Pavlovice a spěšňákem vyrazit k domovu. ◆

### ŠOTOINFO:

#### Nejbližší železniční zastávky

- Brod nad Tichou, Pavlovice

#### Možnosti spojení

Spěšnými vlaky z Mariánských Lázní, Plané u Mariánských Lázní, Stříbra, Plzně či Chebu.

#### Lokomotivy a jednotky na trati

- 362 (rychlíky vyšší kvality)
- 230, 240 (nákladní vlaky)
- 242 (osobní vlaky)
- 844 (spěšné vlaky)
- 680 (SC Pendolino)

tud už je to pár desítek metrů k trati a stanici Pavlovice. A abych nezapomněl – domek byl dříve železniční vodárnou. Její parní stroj poháněl čerpadlo, které vodu přivádělo do stanice, respektive parních lokomotiv.

Voda je však v květnu ještě studená, maximálně si vykoupu nohy a vyrážím na poslední úsek, nikoli však přes koleje, ale dále po proudu. Minu lesní křižovatku U Křížku, krpál do nedalekého Vysokého Sedliště mě pranic neláká a raději vyhlížím první domky Josefovy Hutě, cíle mého putování.

### Trampové U Kyseláče

Jako první vidím bílý štít hospůdky Za řekou. Zejména v letní sezoně je plná čundráků v khaki oblecích s nášivkami U. S. Army, jedno orosené si tu dopřejí i cyklisté anebo místní chataři. Nikdo však hospodě nefekne jinak než U Kyseláče. Netuším proč.

Mě spíše zajímá továrna, která je od hostinství přes řeku. Tady, v hlubokých a divokých meandrech řeky



Objekt bývalé parní vodárny a protější splav





# Vzpomínka na sutinové železnice

Mnozí jistě dobře znají dočasné železnice z první poloviny minulého století v podobě úzkorozchodek využívaných při stavbách silnic, přehradních nádrží, ale i cukrovarnické, lomové či lesní dráhy. Téměř na všechny existují dodnes památky ať v podobě skanzenů, různých muzeí nebo zachráněných artefaktů či zbytků drážního tělesa. Jsou ovšem i dočasné železnice, na které by svět nejráději zapomněl a na něž už žádné vzpomínky, vyjma fotografií, snad ani neexistují. Říkalo se jim sutinové železnice.

JAN DVOŘÁK | FOTO: SBÍRKY AUTORA

V roce 1945 skončil nejkrvavější válečný konflikt na naší planetě. Odstraňování škod, které si navzájem bojující strany uštědřily, trvalo ještě řadu let po ukončení bojů. Nejvíce všeho chybějícího bylo samozřejmě v nejvíce zničeném Německu, jež tuto válku rozpoutalo. Likvidace ruin a sutin trvala dlouho, protože technického zařízení k odvozu bylo málo. Málo bylo pohonných hmot do malého množství provozuschopných nákladních automobilů a málo bylo i mužské síly, která by se podílela na likvidaci.

Proto byly ve velkých německých městech časem zprovozněny takzvané sutinové železnice neboli trümmerbahn. O jejich provoz se staralo jen málo mužů – železničářů, kteří přežili útrapy války, protože ostatní muži byli v zajetí anebo padli někde na frontě. Likvida-

ce sutin a odpadu po válečných bojích tak převážně zůstala na německých ženách, kterým se říkalo ženy sutin (trümmerfrau).

## Sloužily k obnově měst

Už v roce 1945 se začaly stavět dočasné úzkorozchodné železnice k přepravě materiálu z měst poničených angloamerickými nálety a ruskou dělostřeleckou palbou. Z různých dolů, lomů a železářských závodů bylo do měst sváženo mnoho vagonků, lokomotiv i kolejnic. Jejich úkolem bylo odvézt a vysypat naložený materiál na skládky, výsypky, prostě někam za městská humna. Vznikaly tak nové kopce, nebo naopak se zavážely různé rokle. Například v rovinatém Berlíně tak vznikly jediné kopce ve městě, které se v pozdější době staly součástí parků, kde v zimě mohly sáňkovat děti.

Nutno připomenout, že Němci si odvoz sutin už vyzkoušeli po vyvražděním a srovnání stře-

↑ Za druhé světové války přestěhovalo Německo, stejně jako mnoho jiných evropských zemí, svá umělecká díla z muzeí do bezpečnějších úkrytů. V Berlíně byl jedním takovým místem tento bunker v parku poblíž nádraží ZOO, kde byly ukryty stovky uměleckých děl. Na jeho vyvýšených plošinách byly umístěny protiletadlové kanóny k obraně centra města. Náš snímek je z poválečné doby, kdy byl bunker v rámci obnovy Berlína odstřelen. Na likvidaci troskek města z válečných bojů byly zprovozněny i úzkorozchodné železniční dráhy a na jedné z nich právě projíždí poblíž mohutného bunkru parní vláček s prázdnými výklopnými vozy pro další várku sutin.



Berlínské tramvaje pomáhaly při odklizení sutin z troskek města. Protože většina praceschopných mužů byla v zajetí či padla ve válce, nakládání ruin bylo převážně na německých ženách.



Válkou zničené centrum Magdeburgu v létě roku 1945. V pozadí za kostelem je zachovalá budova hlavního nádraží, v popředí můžeme vidět dočasně postavené úzké koleje pro vozy k odvozu sutě z ruin města.



↑ První a poslední železnice v českých Lidicích. Byla vybudována Němci pro urychlení zahazení místa, kde stávala obec. Příslušníci Říšské pracovní služby po úzkorozchodné železnici odváželi na různá místa kolem bývalé obce její zbytky (zaváželi rokle, úvozy i rybník, naváželi návrší), aby se co nejvíce změnil reliéf krajiny a nebylo poznat, že v těchto místech nějaké lidské sídlo existovalo.



Příslušníci Říšské pracovní služby stavějí úzkorozchodnou železnici v Lidicích u Kladna pro odklizení troskek obce, kterou 10. 6. 1942 jejích soukmenovci vyhladili. Sami ani netuší, že někteří z nich budou podobné železnice stavět za několik let i na německé půdě. →

**Ve velkých německých městech byly časem zprovozněny takzvané sutinové železnice (Trümmerbahn).**

dočeské obce Lidice se zemí, kterou vymazali roku 1942 z povrchu zemského. Byla to odplata za atentát na šéfa Hlavního bezpečnostního úřadu SS a zastupujícího říšského protektora Obergruppenführera Reinharda Heydricha.

Naše snímky přibližují tuto dobu 2. světové války, již by žádný pamětník již nechtěl zažít, ale kterou je nutno připomínat dalším generacím lidí, aby se snažili vyvarovat podobných událostí. Snímky nám ukazují, jak vypadalo likvidování poničených lidských sídel prostřednictvím dopravních prostředků, o nichž málokdo dnes ví, že vůbec existovaly. ◆



← Centrum Lipska v roce 1946 – parní lokomotivy v čelech až dvacetivozových nákladních vlaků složených z malodrážních vozků se budou po několika dalších letech podílet na čištění města od ruin, jež vznikly během druhé světové války. Na nákladě přivezený materiál k odvozu dopravovaly různé vozy a vozíky tažené koňmi i lidmi.



### Přezdívky se různí kraj od kraje

V článkách autoři často nazývají většinu vozidel vedle řadového označení i jejich přezdívkami. Nic proti tomu, i mezi laickou veřejností se najde dost těch, kteří znají například Breljovce nebo Albatros. Chtěl bych ale upozornit na to, že krajové odlišnosti se promítají i do železničářského slangu, takže na Moravě nikdy neuslyšíte výraz Zamračená, ale Cecule. Stejně tak u nás nikdy nejezdily Šlechtičny, nýbrž Pětasedmy a nevím, co je Kocour. Jinými slovy? Když nazýváte lokomotivy jejich přezdívkami, zkuste aspoň občas brát v potaz, že i v naší malé zemi se mění kraj od kraje.

JOSEF PRÁT

*Pozn. red.: Víme, že přezdívky vozidel se různí region od regionu a že pro některé stroje existuje dokonce několik variant pseudonymů. V textech vycházíme z nejrozšířenějších forem, a jakkoli to může být pro někoho znakem opomíjení lidové tvořivosti z jiných koutů země, není tomu tak. Nicméně, stejně jako náš jazyk, vyvíjí se i oborový žargon železničářů, a proto nelze vyloučit ani to, že za nějakou dobu budou zapomenuty i stávající přezdívky, jejichž rozšíření se nám může subjektivně zdát neotřesitelné.*

### Recenze nádražek jsou někdy až příliš přísné

S velkým zájmem čtu rubriku recenze a nejvíce se těším na klasifikaci nádražních restaurací. Musím uznat, že to byl dobrý nápad a řada čtenářů (včetně mne) tento počín určitě ocení a k výsledkům přihlédnou při výběru konkrétního občerstvacího zařízení. Líbí se mi i jazyk, kterým jsou recenze psány, který je příjemně neformální, lehce stravitelný s nezbytnou nadsázkou. Někdy mám ale pocit, že jsou recenzenti příliš přísní. Sice neznám měřítko, ale vycházím z toho, že ne každý očekává od nádražní hospody úroveň značkové restaurace a leckdo přimhouří oko i nad propáleným ubrusem a nerudným hostinským. Zkuste se někdy na prostředí podívat okem umělce hledajícího inspiraci a pověstného genia loci. Takový host hodnotí spíše atmosféru než účinnost chlazení piva. Přiznejme si, že v dnešní „sterilní“ době jsou některé nádražní restaurace jedním z mála míst, kam může takový člověk najít doby dávno ztracené.

MILAN LOKAJ

### ZAUJALO NÁS



#### Opilému strojvedoucímu francouzského rychlíku naměřili 3,36 promile

Pořádné překvapení připravil cestujícím strojvedoucí francouzského rychlíku Intercité na trase z Paříže do Clermont-Ferand. Byl totiž tak opilý, že zapomněl zastavit na první plánované zastávce v Nevers, téměř 250 kilometrů od francouzské metropole. Rozjařeného vedoucího soupravy zastavila až policie a hasiči. Vlak se silně opilým strojvedoucím se vydal na cestu ve středu 28. června po poledni, v Nevers měl zastavit v 16 hodin. Zalarmované bezpečnostní složky ho ale zvládnuly zastavit až čtrnáct kilometrů jižně od Nevers. „Hned poté, co vlak minul stanici, vedení SNCF informovalo hasičskou stanici a policii. Řidič byl odvezen na krevní testy do nemocnice, které prokázaly, že měl v sobě alkohol,“ cituje francouzská mutace serveru Local prohlášení národního dopravce. A ukázalo se, že byl značně pod parou. V krvi měl neuvěřitelných 3,34 promile alkoholu, napsal deník Le Journal du Centre. Strojvedoucí přitom řídil soupravu, v níž sedělo okolo dvou stovek cestujících.

NOVINKY.CZ, 3. 7. 2017



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

### ČD přilákaly o milion cestujících více než za stejné období loni

České dráhy letos potvrzují rostoucí zájem o železniční dopravu. Za prvních pět měsíců roku přepravily téměř 72 milionů cestujících, což je o milion, tedy 1,4 procenta, meziročně více. „Rostoucí počet cestujících zaznamenáváme jak ve vnitrostátní, tak v mezistátní dopravě. Týká se hlavně linek, na kterých jsme modernizovali soupravy nebo výrazně zkrátily cestovní časy,“ uvedl člen představenstva Michal Štěpán. Jako příklad úspěšné novinky uvedl Jižní expres, který od prosince zkrátí jízdní dobu mezi Prahou a Českými Budějovicemi o dvacet minut na dvě hodiny a hojně jej využívají i cizinci na cesty do Lince a z Lince. Dlouhodobě velký zájem trvá o relace Praha–Plzeň–Cheb nebo Praha–Ostravsko. Tahounem růstu počtu cestujících je i příměstská doprava, kde dráhy sázejí na konkurenční výhodu vlaku vůči autu. ČD se také chlubí rozšiřováním služeb, jakými jsou například pojízdné minibary či wi-fi připojení k internetu. To je klientům ČD k dispozici v šesti stovkách vagonů. Technologickou novinkou má být i zavedení platby kartou ve vlacích. **E15, 30. 6. 2017**

### Úřad pro přístup k infrastruktuře přijal první zaměstnance

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, který bude rozhodovat spory mezi dopravci na železnici nebo leteckými firmami na pražském letišti, začal přijímat nové zaměstnance. Od srpna by měl mít další čtyři úředníky v pracovním poměru. Řekl to předseda úřadu Pavel Kodym. Pro drážního regulátora má pracovat celkem 25 úředníků, přičemž všechny funkce by měl úřad zvládnout vykonávat do konce roku. Úřad nabízí volná místa od svého vzniku na začátku dubna. Některá řízení ale kvůli nízkému zájmu uchazečů musel opakovat. „S nedostatkem lidí dnes bojuje řada soukromých firem a státní správa není příliš atraktivní,“ řekl Kodym. Podle něj by se měl úřad přestěhovat z provizorních prostor na ministerstvu dopravy do nového sídla v Myslíkově ulici. Úřad již nyní ale v omezeném početním stavu funguje, zpracovává zhruba 15 řízení od jednoduchých po složitější spory. Za úkol má hlídat rovný přístup při přidělování kapacity dopravcům na železničních tratích či posuzovat ochranu spojů objednaných a financovaných z veřejných peněz proti komerčním linkám. **ČTK 28. 6. 2017**

### Dopravce vylepšuje vlaky, „koženky“ z kolejí pomalu mizí

Přes třicet let staré vozy řady B, kvůli původnímu potahu sedaček přezdívané „koženky“, mizí z jízdního řádu Českých drah pomalu. Zlepšení se přišel rok dotkne hlavně cestujících ve směru na západ republiky. ČD sice v roce 2015 slibovaly, že „koženky“ do tří let vymění, už teď je ale jisté, že v pravidelném provozu příští rok zůstane podstatná část ze zhruba dvou stovek vozů tohoto typu. „Bude jich ale jezdit méně než letos. Jejich konec do roku 2019 je reálný,“ tvrdí Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za osobní dopravu. „Koženky“ by měly zmizet zejména z trasy mezi Prahou a západočeskými městy. Ministerstvo dopravy tam začne objednávat expresní vlaky, které pojedou každou hodinu mezi Prahou a Plzní a dál budou pokračovat do Chebu či Mnichova. Staré německé vozy známé pod značkou Alex, které jsou dnes prakticky tím nejhorším, co v síti Českých drah jezdí, zase přestanou jezdit coby expresy do Mnichova. Zlepšení čeká cestující i na trati z Prahy do Ústí nad Labem a do Děčína nebo Chebu. **MF DNES 22. 6. 2017**

### ČD nechtějí prodat Masarykovo nádraží správe železnic

České dráhy už nechtějí prodat pražské Masarykovo nádraží SŽDC. Toto nádraží nebylo spolu s brněnským hlavním nádražím součástí loňského převodu přes 1 500 nádražních budov z dopravce na správu železnic a ČD počítaly s tím, že je na SŽDC převedou později. Nyní ale dopravce plánuje budovu rekonstruovat tak, aby mohla sloužit jako výkladní skříň národního dopravce. Zároveň by mohla být konkurenční výhodou v soutěži na provoz vlaků z pražského ruzyňského letiště, které mají končit právě na Masaryčce. Řekl to generální ředitel ČD Pavel Krtek. Převodu se nádraží vyhnulo kvůli developer-skému projektu, na kterém České dráhy spolupracují se společností Penta. Ta plánuje v okolí nádraží postavit výstavní komerční čtvrť na pozemcích, které vloni odkoupila právě od ČD. Podle ředitele Krta stálo za rozhodnutím managementu ČD i tato skutečnost, že okolí nádraží se má do budoucna výrazně zkulturnovat proti současnému stavu. Přestavbou má ale projít i současná výpravní budova. Nejvýznamnější novinkou je umístění pokladen blíže k peronům na místo dnešních veřejných záchodků. **ČTK, 27. 6. 2017**



#### Slovensko

##### Penzion PRIMA

Dvoulůžkové pokoje s možností až 2 přistýlek cca 350 m od koupaliště  
6-7 nocí s polopenzí a celodenním vstupem na koupaliště  
Pobyty pondělí–neděle nebo pondělí–pondělí  
**Cena po dotaci, na 6 nocí 4 000 Kč, na 7 nocí 4 700 Kč**



Člen Skupiny ČD

#### Turecko

##### Side, hotel Sueno Beach \*\*\*\*\*

Luxusní hotel přímo na pláži se nachází v blízkosti centra Side, animační programy, 6 venkovních bazénů, 14 barů lehátka i slunečníky u bazénů i na pláži zdarma.  
Pobyty jsou možné na 7 nebo 11/12 nocí, letecky pouze z Prahy.  
**Cena a další info na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo 972 243 055 pí. Handrejchová**

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



# Chládek & Tintěra

Stavební společnost se sídlem v Litoměřicích  
**přijme do pracovního poměru**

## VEDOUCÍHO POSUNU – PRACOVNÍKA PRO ŘÍZENÍ SLEDU

#### POŽADUJEME:

- Znalost řízení a provádění posunu
- Praxe v drážním provozu výhodou
- Zk. D-04 vítáme (v opačném případě zajistíme)
- Řidičský průkaz skupiny B
- Ochota cestovat – práce mimo bydliště
- Organizační schopnosti, samostatnost, spolehlivost

#### NABÍZÍME:

- Pracovní poměr na dobu neurčitou
- Průběžné zvyšování a udržování kvalifikace
- Služební vozidlo i k soukromým účelům
- Mobilní telefon
- Platový postup po zapracování
- 13. plat
- Nástup ihned nebo dohodou

Nabídky s profesním životopisem zasílejte na e-mail: [personal@cht.cz](mailto:personal@cht.cz), případně na adresu:  
Personální odd., Chládek & Tintěra a.s., Nerudova 16, 412 01 Litoměřice

Jedeme  
vlakem!



29. července 2017

### Parním vlakem z muzea k Berounce

Hledáte tip na prázdninový výlet s příjemnou dávkou železniční nostalgie? Přijďte v sobotu 29. července do Lužné u Rakovníka. Po prohlídce železničního muzea se můžete svézt vlakem taženým parní lokomotivou Papoušek (477.043). Z Lužné u R. odjíždí v 11:42 hod. a vystoupit z něj můžete nejen v cílové stanici – v Berouně (příj. 13:16 hod.), ale také na Křivoklátě a prohlédnout si hrad, v Rostokách u Kř. a vykoupat se v řece Berounce či jen pozorovat vodácký provoz nebo třeba ve Zbečně, kde lze navštívit památku lidové architektury Hamousův statek. Z Berouna se vydá vlak na zpáteční jízdu po stejné trase v 15:31 h. Jízdenky na parní vlak koupište ve všech pokladnách ČD, zbylé se budou doprodávat přímo ve vlaku. Například za jednosměrnou jízdenku Lužná u R. – Beroun zaplatíte 140 Kč, pro dítě 90 Kč. Kompletní ceník a jízdní řád najdete na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Lužná u Rakovníka/Křivoklát/Zbečno/Beroun ad.



20. července 2017

Foto: Stezka korunami stromů, s. r. o.

### Stezka korunami stromů slaví páté narozeniny

Ve čtvrtek 20. července tomu bude pět let, kdy byla v Lipně nad Vltavou slavnostně otevřena Stezka korunami stromů. U příležitosti půlkuletého výročí se od 10 do 17 hodin uskuteční narozeninová oslava s nabitým programem. Děti se mohou těšit na zábavu s Lišákem Foxem nebo bublinářem Václavem Strasserem a také na dvě narozeninové pohádky o Zlatovlásce (začátek v 10:30 hod.) a Sněhurce (začátek v 15:00 hod.). Po krájení narozeninového dortu, které je naplánováno na 13. hodinu, zazpívá Tonya Graves. Stezka korunami stromů měří 675 metrů a je zakončena 40 metrů vysokou vyhlídkovou věží s tobogánem. A jak se k ní dostanete? Z nádraží se vydejte k centrálnímu parkovišti, odkud se můžete nechat ke stezce vyvézt lanovkou nebo Stezkabusem, který jezdí v pravidelných intervalech. Bližší informace najdete na [www.stezkakorunami.stromu.cz](http://www.stezkakorunami.stromu.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Lipno nad Vltavou



19. až 22. července 2017

Foto: Maja Theuer

### Na Colours of Ostrava se slevou VLAK+

Imagine Dragons, Jamiroquai, Norah Jones, Justice, alt-J, Birdy, Midnight Oil, Moderat nebo LP. To jsou hlavní hvězdy letošního festivalu Colours of Ostrava, který se koná od 19. do 22. července v industriálním areálu Dolních Vítkovic. Koncerty doplňuje pestrý doprovodný program, jehož součástí jsou divadelní představení, projekce filmů, workshopy nebo výstavy. Do Ostravy se za kulturním zážitkem můžete svézt vlaky ČD na výhodnou zpáteční jízdenku VLAK+ Colours of Ostrava se slevou 50%. Tato jízdenka má navíc prodlouženou platnost až do 23. 7. 2017. Abyste ji ale mohli využít i pro zpáteční jízdu, je nutné si ji nechat na festivalu oříznout u stánku ČD. Pokud máte In Karty, využijte také slevu 10% na čtyřdenní festivalovou vstupenku. Slevu získáte při nákupu vstupenky v e-shopu Colours of Ostrava (na [www.colours.cz](http://www.colours.cz)) po zadání čísla vaší In Karty.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Ostrava střed/Ostrava hl. n.



do 26. srpna 2017

### Mattoni expresem z Karlových Varů do Kyselky

Každou prázdninovou sobotu se můžete svézt historickým motoráčkem z Karlových Varů do Kyselky, kde lze absolvovat bezplatnou komentovanou prohlídku lázní nebo si za poloviční vstupné prohlédnout Mattoni muzeum. Historický motorový vůz M 240.0100 odjíždí vždy v 9:30 hod. z dolního nádraží v Karlových Varech a přes „horní“ karlovarské nádraží a Vojkovic nad Ohří doveze cestující do Kyselky v 10:30 hod. Jeden z nejelegantnějších motoráků let minulých přezdívaný Singrovka pak uskuteční na vlečce mezi Kyselkou a Vojkovicemi n. O. dvě jízdy tam i zpět a v 15:20 h se nakonec vydá z Kyselky na zpáteční jízdu do Karlových Varů. Jednosměrné jízdné Karlovy Vary dolní nádr. – Kyselka stojí 100 Kč, pro dítě 6 až 15 let 80 Kč. Projížďka po vlečce Vojkovic n. O. – Kyselka vás vyjde na 60 Kč (děti 40 Kč). Více informací zjistíte na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční stanice/zastávka:**  
Karlovy Vary dolní n./Karlovy Vary/Vojkovic n. Ohří