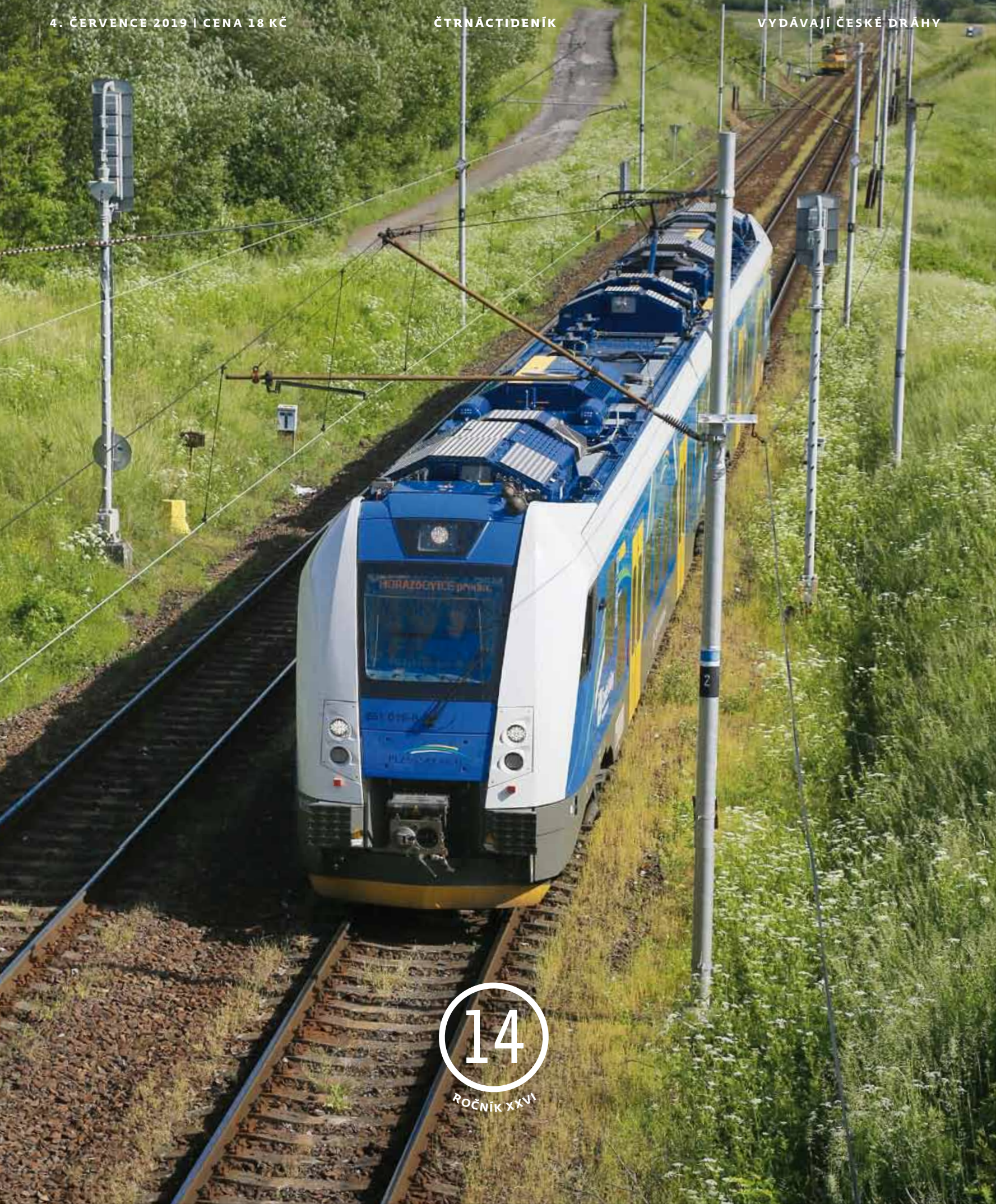


Železničář

4. ČERVENCE 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



14

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Do čeho by měly ČD investovat? Je firma schopná dostát novým závazkům? Zbude i na investice do inovací? Nejen o tom hovořil **Patrik Horný**, nový náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku.

9 ZPRAVODAJSTVÍ

V železničním muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka se uskutečnilo **setkání prototypů vozidel motorové trakce** – od první lokomotivy Bardotka po unikátní motorový vůz Stříbrný šíp.

11–14 TÉMA

Před 40 lety odstartoval v SRN nový koncept dálkové dopravy. Rychlé, komfortní a pravidelně jedoucí expresy představovaly revoluci na železnici. Díky nim se rozšířila **značka InterCity**.

15 PROVOZ A TECHNIKA

Elektrické lokomotivy **řad 181 a 182** prošly významnou revitalizací v dceřiné společnosti ČD DPOV. V Přerově technici upravili stovku v ČR už nepotřebných strojů pro zákazníky z Polska.

17 ZAHRANIČÍ

Bernina Express Rhétských drah nově zajíždí přes Davos a Klosters i do Landquartu. První vlak, který doplnil obvyklý spoj do města Tirano, vyjel na začátku května. Trasa z Landquartu až do Itálie je o celých 45 kilometrů delší.

18–19 CESTOPIS

Vysočina je plná zajímavých míst. Vyrázili jsme do Lipnice nad Sázavou za neobvyklými sochařskými díly Radomíra Dvořáka a památníkem Jaroslava Haška a také do Havlíčkova Brodu a Jihlavy.

20–21 HISTORIE

Rožmitál pod Třemšínem leží v okrese Příbram v podhůří Brd. Nachází se na samotném konci regionální železniční trati **Břežnice – Rožmitál pod Třemšínem**. Vlaky tu začaly jezdit v roce 1899.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

RegioPantery na trati č. 190 plně ovládly vozbu osobních vlaků z Plzně do Horažďovic.



ABfbrdtn⁷⁹⁵

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Řídicí vůz 1. a 2. třídy, určený především do souprav vedených motorovým vozem řady 854 a 842 nebo lokomotivou řady 750.7, vznikl rekonstrukcí poštovních vagonů řady Postw. Ta navázala v roce 2007 na modernizaci těchto vozidel na řídicí vozy řady Bfbrdtn⁷⁹⁴ (původně označované jako řada 954), od níž se řada ABfbrdtn⁷⁹⁵ odlišuje rozdělením prostoru pro cestující na první a druhou třídu. Dále jsou v druhé i v první třídě cestujícím k dispozici zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky a v 1. třídě i čtenářské lampičky.

V letech 2007 až 2010 vzniklo v podniku Pars nova celkem 26 řídicích vozů ABfbrdtn⁷⁹⁵ s maximální rychlostí 120 km/h. České dráhy je nasazují zejména na vozbu rychlíků, spěšných a osobních vlaků na hlavních neelektrifikovaných a případně i regionálních tratích.

V 1. třídě mají sedadla textilní čalounění, vysokou opěrkou zad a podhlavník s bočními opěrkami hlavy. Sedadla jsou polohovatelná. Ve 2. třídě mají též textilní čalounění, vysokou zádovou opěrkou a podhlavník koženkový. Uspořádání sedadel v 1. třídě je 2+1 a v kombinaci vis-a-vis (proti sobě) a za sebou (letadlo). Ve 2. třídě je 2+2 a pouze vis-a-vis (proti sobě). Ve voze je jedna vakuová toaleta uzpůsobená pro cestující na vozíku. Nad sedadly jsou umístěné podélné (v 1. třídě) a příčné (ve 2. třídě) zavazadlové police. Vstupní dveře do vozu jsou předsuvné, ovládané tlačítkem.

V aktuálním jízdním řádu jsou v případě dálkové dopravy tyto řídicí vozy nasazeny na linkách R22, R24. V regionální dopravě pak v Praze, Jihomoravském, Královéhradeckém, Libereckém, Pardubickém, Plzeňském, Středočeském, Ústeckém, Zlínském kraji a na Vysočině. ○

Číselná řada	50 54 80-29 2xx-x
Počet vozů	26
Nejvyšší dovolená rychlost	120 km/h
Rok výroby (modernizace)	1984–1986 (2007–2010)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Vagonka Studénka (Pars nova)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	1. třída 15, 2. třída 38 + 8
Oddílů	2
Hmotnost prázdný/obsazený	41 t/46 t
Délka vozu přes nárazníky	24 500 mm

Vážení čtenáři a kolegové,

České dráhy se nacházejí v dynamickém období. Na straně jedné stále běží jednání s kraji a ministerstvem dopravy ohledně rozsahu výkonů a podmínek smluv v roce 2020, na straně druhé vnímáte změny, ke kterým dochází, a také vnímáte, že již devátý měsíc není představenstvo společnosti pětičlenné. Ať už ale bude vedení ČD kompletní v průběhu dvou, tří nebo čtyř měsíců, rád bych v této souvislosti zdůraznil rozhodující fakta.

Po otevření trhu závazkové dopravy přijdeme v prosinci ze dne na den o zhruba 5 % výkonů. I když reálně dojde k určitému omezení rozsahu zajišťovaného Českými drahami, jedná se o úspěch, protože trh se postupně otevírá, ale ČD si udržely většinu svých pozic. S kraji se dolaďují konkrétní podmínky, zejména pak v oblasti odbavení zákazníků, připravujeme se i na zavedení státního jednotného tarifu. Ministerstvu dopravy bude v průběhu července představena definitivní podoba nabídky ČD. Máme schválené veškeré investice do železničních kolejových vozidel, investujeme nejvíce ve své historii. V dálkové dopravě je obchodní záměr postaven na 230 nových železničních osobních vozech, vedle toho chceme pořídit až 110 elektrických a 60 motorových jednotek pro regionální dopravu a máme již „zelenou“ pro zakázku na až 65 nových lokomotiv.

Máme dobře postavený model financování těchto investic. A také sestaven střednědobý plán, ve kterém lze díky výsledkům jednání s objednateli dobře predikovat výhledový výsledek hospodaření a který byl prezentován ratingové agentuře Moody's a investorům. Ten předpokládá, že rok 2020 bude jakýmsi přibrzděním našeho rozvoje, nicméně už v roce 2021 předpokládáme, že budeme zpět na číslech, která očekáváme letos, a chceme dostat osobní dopravu do černých čísel.

Proč je toto vše důležité připomenout? České dráhy se totiž stále posouvají dopředu. Jsou stabilní firmou se silným kapitálovým zázámkem a jasnou vizí svého rozvoje. Na strategii Českých drah a její naplňování nemají změny ve vrcholném vedení zásadní vliv. Tříčlenné představenstvo je plně funkční a navíc se může opřít o vás, silný a dlouhodobě stabilní střední management. Nic nám proto nebrání, abychom se dál systematicky připravovali především na změnu, která přijde s novým jízdním řádem v prosinci.

Nebude se jednat o dramatické poklesy, přesto budeme muset některé otázky vyřešit. Přece jen je nutné si uvědomit, že i oněch 5 % tvoří více než miliardu v našich nákladech. Změn, s nimiž musíme všichni počítat, bude hodně. Bude potřeba se učit nové věci a být operativnější. Smlouvy nám daly na jednu stranu dlouhodobou jistotu, zároveň s sebou nesou nové povinnosti. Jsou v nich především přísné kvalitativní parametry a sankce za jejich nedodržování. To od nás všech bude vyžadovat vyšší pozornost, pečlivost, ale zejména vzájemnou komunikaci. Je to alfa a omegou našeho úspěchu a všichni víme, že má tato oblast ještě daleko k dokonalosti.

České dráhy jsou ale také jednou z největších sítí restaurací – máme stovku vlaků s jídelními vozy, respektive bistrovozy. Máme 150 vlaků, kde nabízíme službu minibaru, provozujeme 85 půjčoven kol, jsme vůbec největší cyklopůjčovna v zemi. I v této oblasti se nyní primárně zaměříme na to, aby všechny tyto doprovodné služby byly víc vidět, abychom je dokázali lépe „prodat“ a garantovat jejich kvalitu tak, aby ve výsledku podpořily náš hlavní byznys. Ve chvíli, kdy zaznamenáváme snížení výkonů, je dobré jít ofenzivnější cestou, tedy aktivním hledáním dalších možností zisku, než cestou prostých škrtů v nákladech.

Dámy a pánové, společně se musíme připravit na prosinec 2019. Jak ale uvádím výše, máme rozhodně na čem stavět, víme, na co cílíme a kde se musíme zlepšit. České dráhy mají svůj směr a bude to na konci dne rozhodně úspěšný směr. Jen je nyní více než jindy potřebné držet pomyslné kormidlo společně.



Radek Dvořák

místopředseda představenstva
Českých drah



14x

2x

4x

Zástupci ČD otestovali sedačky pro nové vozy

Zástupci Českých drah měli koncem června možnost si poprvé vyzkoušet moderní sedačky, které by se mohly v dalších letech objevit ve vlacích dálkové dopravy národního dopravce. Prezentaci pro představitele ČD v pražském Hotelu Embassy připravil jeden z tuzemských výrobců. Představil několik sedaček navržených studiem Patrika Kotase, které je možné rozšířit o další komfortní prvky, například LCD obrazovku, elektrické ovládání anebo stolek s lampičkou a osvětlením podlahy. Předvedeny zatím byly jen kusy určené pro první třídu, nechybělo tedy například čalounění kůží. Sedačky pro druhou třídu budou disponovat stejným, lehkým skeletem, jen kůži nahradí plyn. Polohu si pak bude možné nastavit mechanicky. Vývoj trval zhruba rok a půl, sedačky splňují evropské normy a standardy pro ergonomii.

(hol)



Systém GSM-R pokrývá další trať, podíl na tom má i ČD - Telematika

Výstavba systému GSM-R na železniční trati České Budějovice – Plzeň byla úspěšně dokončena. ČD - Telematika zhotovila svou část subdodávky pro společnost Kapsch CarrierCom, která dílo 30. května předala SŽDC, zadavateli zakázky. ČD-T se výstavby zúčastnila v rámci sdružení, celá stavba začala podpisem smlouvy v říjnu 2017. Dceřiná společnost ČD přímo dodává včetně montáží dispečerské terminály, přenosové technologie a další zařízení pro základnové stanice BTS (Base Transceiver Station – základnová převodní stanice). Samotné BTS zajišťují šíření rádiového signálu a spojení mezi uživatelem sítě a jejím centrálním spojovacím systémem. Projekt zahrnuje dodávky technologických domků včetně vnitřního zařízení. V rámci stavby GSM-R České Budějovice – Plzeň byla dotčená trať vybavována technologií GSM-R a pracoviště výpravčích získávají kompletně nové moderní IP telefonní zapojovače a IP rozhlasové ústředny včetně automatického hlášení. Systém GSM-R je evropský standard sloužící pro bezdrátovou komunikaci řídicích dispečerů a výpravčích s hnacím vozidlem.

(red)



Trať z Valtic do Mikulova umožňuje rychlejší jízdu

Na významné železniční spojnici mezi Břeclaví a Znojmem, kde taktovou dopravu v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) zajišťuje celá řada regionálních spojů společnosti České dráhy, se nyní jezdí rychleji a pohodlněji. Významný traťový úsek o délce necelých dvanácti kilometrů mezi Valticemi a Mikulovem na Moravě byl upraven na vyšší rychlost a navíc v mezistaničním úseku vznikla zbrusu nová železniční stanice Sedlec u Mikulova se dvěma dopravními koleje. Naopak v samotném Mikulově stavbaři kolejiště redukovali a místo jeho části vybudovali ostrovní nástupiště s prodlouženými koleje směrem na Znojmo. V Mikulově, který je cílovou stanicí celé řady tuzemských i zahraničních turistů, je v současné době k dispozici kromě nových čekáren i nový informační systém nejen pro vlaky, ale navazující autobusy jihomoravské dopravní integrace.





Policisté v Plzni nacvičovali zásah proti chuligánům

Část areálu plzeňského Oblastního centra provozu (OCP) Českých drah se začátkem června proměnila v nádraží s davem agresivních sportovních fanoušků a jejich protivníků v podobě policejních pořádkových a zásahových jednotek z krajů Plzeňského, Karlovarského, Jihočeského a z Německa. O co šlo? Policisté a záchranáři procvičovali taktické postupy, koordinaci s ostatními složkami integrovaného záchranného systému a komunikaci v situaci, kdy skupiny rowdies zapalují osobní vozy a hasičům SŽDC brání v hašení. Mezi skupinou útočníků ve vlaku se navíc skrýval muž, který na zasahující policisty vytáhl nůž.

I toho musely jednotky zneškodnit. Jednodenní akce v OCP Západ se uskutečnila v rámci týdenního mezinárodního cvičení, kterého se zúčastnilo přibližně 160 policistů a figurantů. Díky výborné spolupráci republikové policie s Českými drahami mohli policisté a hasiči využít vyřazené vozy řad Bdt a BDs. (hol)



Na Strážnické slavnosti vyrazil Skaličák

České dráhy vypravily poslední červnovou sobotu historický vlak, který svezl zájemce na již 74. ročník Mezinárodního folklorního festivalu Strážnice 2019. V čele zvláštního vlaku stanula parní lokomotiva 433.001 přezdívaná Skaličák. Souprava, jejíž součástí byly vozy ze 40. a 50. let minulého století Rybáky a historický vůz pro přepravu dětských kočárků a jízdních kol, vyrazila v půl desáté ráno z Veselí nad Moravou a zhruba v 10 hodin dorazila do Strážnice. Poté pokračovala do Hodonína, odkud se vydala zpět do Veselí nad Moravou a zastavila ve vybraných stanicích. Na druhou jízdu se historický vlak vydal z Veselí nad Moravu ve 13:30 a zastavil ve Vnorovech a Strážnici. Ve Strážnici čekal na návštěvníky nejen program plný lidové hudby a tance, ale i pestrý doprovodný program pro děti i dospělé. Ten se odehrával na několika místech ve městě. Návštěvníci zhlédli mimo jiné vystoupení našich i zahraničních souborů a tradiční soutěž o nejlepšího tanečníka slováckého verbuňku. (red)



V Brně opraví odjezdovou halu

Hlavní nádraží v jihomoravské metropoli čeká nejen oprava prvního nástupiště, které jako jediné neprošlo v takzvaných průběžných kolejích rekonstrukcí, ale také odjezdové haly, která je nyní vyklizená a mimo odjezdové tabule zcela zeje prázdnou. První nástupiště bude v době rekonstrukce zcela mimo provoz, což je možné díky celoroční výluce ve stanici Brno hlavní nádraží, kam zajiždějí pouze regionální vlaky nebo rychlíky začínající, případně končící svou jízdu v Brně. Všechny průběžné spoje jsou aktuálně vedeny odklonem přes Dolní nádraží. Stavbaři si materiál k prvnímu peronu budou moci dovážet pouze po kolejích ze směru od stanice Brno-Židenice, což je sice poněkud komplikované, ale s ohledem na současnou rozestavenost brněnského uzlu je to jediné možné řešení. Ještě letos bude navíc odjezdová hala zkulturnována a po opravě by měla být světlejší a nabízet cestujícím více volného prostoru, neboť by tam měly zůstat pouze pokladny Českých drah. (mah)

Práce na koridoru v Praze pokračují

Železniční stavba desetiletí. Tak se hovoří o modernizaci železničního koridoru mezi pražským hlavním nádražím a Hostivaří, která běží od jara 2018 a skončit by měla na podzim 2021. V letošním roce bude ve Vršovicích otevřen podchod mezi 4. nástupištěm a Nuslemi. Celý podchod, který propojí Nusle a Vršovice, se však cestujícím zpřístupní až v průběhu roku 2021. Stavba bude postupovat od nuselské strany kolejí směrem k Vršovicím. Podchod vznikne rekonstrukcí a prodloužením nynějšího podchodu. Novinkou je doplnění plánů o jedno ostrovní nástupiště. Stanice tak bude mít celkem čtyři perony. V rámci projektu ještě stavební firmy kompletně rekonstruují nádraží Vršovice a vzniknou rovněž dvě nové zastávky, Praha-Eden a Praha-Zahradní Město. Na stavbu v roce 2022 naváže rekonstrukce Vinohradských tunelů. V nich se bude rekonstruovat kolejíště a jižní zhlaví hlavního nádraží. Opraveno bude i odvodnění celého díla, stěny budou sanovány. (hol)



Získáme věrnost klientů i na otevřeném trhu

Na Slovensku se spolupodílel na vypracování dlouhodobé strategie, rozjel různé inovativní projekty a vylepšil finanční kondici ZSSK. A s podobným scénářem přišel na začátku června i do Českých drah. Do čeho by měl národní dopravce ještě investovat, a jsou plány na financování ve změněném tržním prostředí připraveny? Jsou ČD s to dostát svým novým závazkům? Zbude i na investice do inovací? Nejen o tom hovořil Patrik Horný, nový náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku.

Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

Co se na Českých drahách po vašem zvolení do představenstva změnilo?

Žádný člen, který je zvolen do představenstva, nepřišel, aby udržoval status quo. Naopak by se měl snažit firmu trochu změnit a věci posunout dopředu a zároveň ochránit to kvalitní, co tady bylo v minulosti vybudováno. Jsem na začátku. Firma musí v období, kdy se naplno rozjíždí liberalizace trhu, být efektivnější a využít své velikosti jako výhody. Dále v čase musí být agilnější a umět rozřizovat kapacity, ať už vozidla, nebo lidí, podle měnících se potřeb zákazníků bez navyšování nákladů.

Mají ČD ve smyslu agilnosti ještě co dohánět?

To se ukáže až nyní. Národní dopravce ale má dobře našlápnuto, v minulosti dokázal obstarat nové vlaky, dokáže je servisovat, cestující vnímají jeho kvalitní image. Spokojenost s firmou je velmi vysoká. Nyní se kostky vrhají nanovo, kraje i ministerstvo dopravy si objednávají veřejnou službu a my musíme trochu více zabrat, změnit provozní zvyklosti, dodat dedikovaně vše, co od nás naši zákazníci požadují, přesouvat kapacity, a to se v ČD nikdy, alespoň ne tak rychle, nedělo. Kromě toho smluv jsou více než čtyři desítky a každá má jinou dobu platnosti. Ale nesmíme koukat jenom na to, co bude za dva, tři roky, ale za horizont pěti, a možná lépe deseti let.

Můžete srovnávat. Jak je na liberalizaci připravena ZSSK?

Charaktery obou trhů jsou zásadně odlišné. Na Slovensku jsme byli více či méně sami, ale zažili jsme situaci, kdy náš konkurent přestal jezdit ze dne na den. Tehdy jsme museli během několika dní stáhnout desítky osobních vozů a lokomotiv. Byla to pro firmu velká zkouška. Firma zareagovala, jak měla, a myslím si, že je připravená. Naučila se nacházet na trhu příležitosti pro nové spoje a lepší využití svých kapacit. Pokud se vrátím k ČD, říkám, že před sebou mají v tomto smyslu daleko větší výzvu.

Můžete to, prosím, rozvést?

Jsem člověk, který celý život zastává prorůstovou filozofii. Velká firma může využít svou velikost ve svůj prospěch. Tím chci říci, že ČD by se neměly zmenšovat, ale nacházet na trhu mezery, zacelovat je a využít své velikosti. Nápor bude na nasazení záloh v podobě techniky a personálu. V dopravě se většinou ukazuje, že velikost rozhoduje. Pomůže totiž nabídnout lepší služby svým klientům ve smyslu propojenosti a reakce na výjimečné situace. A také budeme vždy lepší a stabilnější zaměstnavatel než naše menší konkurence. Vždy budu podporovat model: více kilometrů, více spokojených cestujících, více příjmů více angažovaných a spokojených a dobře placených zaměstnanců.

Co jste musel na Slovensku dokončit před svým příchodem do Českých drah?

Ještě týden před odchodem jsme připravovali finanční plány pro státní rozpočet 2020 až 2022. Teď se musím přeorientovat na nová čísla, pochopit jiné závislosti.

Seznámil jste se i s krátkodobým, střednědobým a dlouhodobým plánem?

Samozřejmě, jsem ale na začátku. Chci ale další analýzy dat, které máme o ekonomice. Musíme více hovořit o našich číslech i se zaměstnanci a vysvětlovat, co znamenají. Využijeme grafické výstupy, jednoznačná čísla. Chci vysvětlovat, jak plán vzniká, chci o něm diskutovat. Informace chci sdělovat dál. Je to pro mě velmi důležitá část vedení. Interní komunikaci v tomto smyslu je vždy možné zlepšovat.

Budete měnit investiční plán?

Je nastaven a naší úlohou je ho realizovat. Pokud realizujeme vše, co je naplánované anebo co už je v běhu, bude to skvělé. Vždyť připravujeme čtyřnásobek objemu investic z let minulých. Vyšší investice nejsou jenom otázkou financí a procesů na centrále, ale celá firma se do toho musí zapojit. Železničáři to znají, ale zdá se mi, že mimo firmu to málokdo oceňuje, jak je to náročné.

Máte i vy v hlavě částku 40 miliard korun, které by měly jít do investic?

Ano, ale vydělte ji pěti lety a získáte osm miliard ročně. Jsem finančník a vidím to prostě takto. S mou zkušeností umím odhadnout, že lidé v ČD dokážou pro tyto částky připravit zázemí, dostat se do pracovního tempa tak, aby dokázali investice zmáknout po všech směrech.

Budete se snažit dluh snížit tak, jako to dělali vaši předchůdci?

Mít dluh je normální, akorát nesmí být drahý. Když vidíme, že se nám peníze vrátí na loajalitu klientů, kteří jsou ochotni platit za jízdenky, věřím, že se dluh vyplácí. Obecně vzato, nyní zjišťuji, jaké máme kapacity na udržení vozového parku na potřebné úrovni provozuschopnosti, zjišťuji, jaké externí kapacity potřebujeme. Zajímá mě i, jaké mají zázemí zaměstnanci. Pak řeknu, jak vysoká je potřeba investic a zda je množství finančních prostředků úměrné našemu investičnímu apetitu a potre-



Velká firma může využít svou velikost ve svůj prospěch. Tím chci říci, že ČD by se neměly zmenšovat, ale nacházet na trhu mezery, zacelovat je a využít své velikosti. Nápor bude na nasazení záloh v podobě techniky a personálu.





PATRIK HORNÝ

Po maturitě na gymnáziu v Trenčíně, respektive Banské Štiavnici, vystudoval obor Automatizační technika a technická kybernetika na Elektrotechnické fakultě Technické univerzity Drážďany. Poté pracoval na různých pozicích včetně manažerských, ve velkých průmyslových a také globálních poradenských a IT firmách ve Vídni, Berlíně, Praze a Bratislavě, v Německu a Rakousku působil dohromady více než 20 let. Byl šéfem firmy Capgemini Česká republika a později Partnerem ve společnosti PricewaterhouseCoopers. Na pozici náměstka pro ekonomiku ČD přišel začátkem června 2019 z obdobné funkce v Železniční společnosti Slovensko, kde byl podpředsedou představenstva. Spoluinicioval a založil Industry innovation cluster, inovační klastr pro slovenský průmysl. V něm je osmička velkých slovenských firem s desítkami tisíc zaměstnanců. S rodinou žije dlouhodobě v Praze. Ve volném čase se věnuje horské turistice, v zimě lyžování, má rád nové technologie a dobrou muziku.

bám objednavatelů a cestujících. To je ten kumšt. Ve finále platí: nemůžeme zbytečně utrácet.

Na velké peníze vyjde i zavedení ETCS.

To je pravda. Ceny jsou skutečně vyšší, než jsme před lety očekávali. Musíme asi přizpůsobit naše požadavky tomu, jak se trh vyvíjí, a zaplatit jenom pro nás akceptovatelnou cenu. Chceme najít rovnováhu mezi technickými požadavky a jinými parametry, například rychlostí přistavování vozů do dep na instalaci a dostupnými financemi. Zda se, že rychlost, která byla zvolena při implementaci ETCS, vede k vysoké ceně.

Počítá investiční plán i s případnými změnami v objednávkách krajů a států?

Každý nový kontrakt znamená úpravu investičního plánu. Řeší se neustále stávající i budoucí nové investice. Neslíbili jsme však objednatelům nic, co bychom nedokázali splnit, v to věřím. Připravili jsme velmi zdravé a férové nabídky. Nyní se jen ukáže, jak jsme silní. Někdo umí jezdit s pár vlaky a naslibuje je v několika krajích. My vypravíme přes sedm tisíc vlaků po celé republice denně, máme tedy daleko větší potenciál uspět. S velkou firmou se vždy spolupracuje lépe, má rezervy k růstu i možným změnám požadavků krajů.

Najdete peníze i na IT projekty?

Určitě. Vyžadují od svého týmu i dceřiných IT společností, aby řekly, čím mohou pomoci ČD ke konkurenční výhodě. Budeme připravovat dlouhodobější strategie, jak vytěžít nové technologie tak, abychom například dokázali harmonizovat a plánovat opravy, plánovat přistavování vozů do správký a nastavovat optimální turnusování lidí i strojů. Tam by měly technologie pomoci a snížit náklady. Tady mají technologie ještě obrovský potenciál.

Založil jste inovační klastr pro slovenský průmysl. Nechcete něco podobného rozjet i v tuzemsku, pod hlavičkou ČD?

Možná. Chtěl bych, aby ČD šly do inovací a byly státní firmou, která míří i trochu za rámec běžně využívaných technologií. Uvažujeme společně o využití umělé inteligence, 3D tisku, různých moudrých senzorů. Pro začátek by neškodily ani exkurze do firem, které těchto technologií využívají. Stačila by prostá výměna informací a zkušeností. Musíte mít k inovacím reálný a praktický přístup – a nebát se jich.

Na závěr: jaká je finanční kondice Skupiny ČD?

Bez větších problémů, nepotvrzují to jen mé osobní dojmy a informace, ale i externí analýzy. Dosahujeme ukazatelů, které jsou na solidní úrovni. Musíme si jen říct, zda zadlužení, které s sebou investice přináší, zvládneme i v budoucnu bez dopadu na kvalitu cestování, připravit se na rizika. Skupina ČD je zdravá. Kdo jiný než ČD může být nejlepší a nejzkušenější k uspokojení požadavků krajů, rezortu dopravy i svých cestujících? ○

Studenti si prohlédli zázemí ČD

Jaké to je být vlakvedoucím anebo výpravčím, si v Klatovech v červnu na vlastní kůži vyzkoušelo čtrnáct studentů třetího a čtvrtého ročníku plzeňské Střední průmyslové školy dopravní. České dráhy ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty pro ně připravily Prezenční den firmy.

Josef Holec | Foto: autor

České dráhy uspořádaly na začátku června v klatovské železniční stanici prezenční den pro studenty Střední průmyslové školy dopravní v Plzni. Čtrnáct studentů třetího a čtvrtého ročníku, kteří v současnosti studují obor železničář, si do Pošumaví přijelo prohlédnout některá pracoviště Českých drah a Správy železniční dopravní cesty, a podívat se tak na práci železničářů trochu z jiného úhlu. „Akci pořádáme proto, abychom studenty třetích a čtvrtých ročníků zaujali jako možné budoucí zaměstnance naší firmy, ať už v řadách Zákaznického personálu

(ZAP), nebo v jiných organizačních jednotkách v rámci ČD,“ vysvětlil Jaromír Půta, manažer regionálního pracoviště Zákaznického personálu České Budějovice.

Organizátoři představili prostory osobních pokladen anebo zbrusu nové středisko vlakových čet a jeho vybavení. Před polednem si pak studenti v doprovodu supervizorů Andrey Nedomlelové, Nadi Königsmarkové a Ondřeje Míška z RP ZAP České Budějovice prohlédli osobní vůz soupravy rychlíku R 763 Berounka, kde se mimo jiné dozvěděli, v čem spočívá náplň práce vlakvedoucího. Na závěr absolvovali vědomostní kvíz.

„Se Střední průmyslovou školou dopravní v Plzni spolupracujeme aktivně, v loňském roce jsme navštívili jejich dny otevřených dveří pro studenty a uchazeče o studium, kde jsme prezentovali České dráhy jako moderní firmu, která má budoucnost,“ uvedl Půta s tím, že podobných akcí absolvuji zástupci českobudějovického regionálního pracoviště Zákaznického personálu několik za rok.

„Snažíme se propagací firmy získat studenty na brigádu nebo hlavní pracovní poměr. Konkrétně z plzeňské průmyslové školy máme několik studentů, kteří u nás mají dohodu o pracovní činnosti. A pochopitelně i několik současných zaměstnanců je absolventy této školy.“

Prezenční den byl premiérou, nicméně Půta se netajil tím, že by jej rád v budoucnu zopakoval. Však také zhruba třetina studentů plzeňské průmyslovky připustila, že vážně uvažuje o práci pro národního dopravce. Zájem byl zejména o profesi vlakvedoucího. ○



Klatovské středisko vlakových čet sídlí v novém

Středisko vlakových čet Regionálního pracoviště Zákaznického personálu České Budějovice v Klatovech, které donedávna sídlilo v hlavní nádražní budově, se přesunulo do nově zrekonstruovaných prostor nedaleké nákladní pokladny a učebny DVI.

Podmínky pro odpočinek členů vlakového doprovodu nebyly ve výpravní budově ideální. „Měli jsme pouze dvě nocežny o čtyřech lůžkách a společné sociální zázemí, které bylo nevyhovující a staré,“ vysvětluje Jaromír Půta, manažer RP ZAP České Budějovice důvod, proč se České dráhy rozhodly hledat náhradní prostory. „Našli jsme vhodnou budovu blízko nádraží, která je v majetku ČD. Regionální správa majetku ČD se u objektu rozhodla pro celkovou rekonstrukci elektroinstalace, topení a sociálního zázemí. Na rekonstrukci má velký podíl RSM Praha v čele s ředitelem Sedláčkem, který se svým týmem zajišťoval a konzultoval naše požadavky,“ doplnil Půta.



Jako doma

Podle Jany Vladykové, dozorčí osobní přepravy v Klatovech, si zaměstnanci výrazně polepšili, neboť původní prostory byly naprosto nevyhovující. „Byly nedostatečné co do velikosti i co do uspořádání – nemohly zde být oddělené šatny ani sociální zařízení a zázemí,“ doplnil Půta s tím, že nově vybavená je i kuchyňka. Nabídne kávovar, sodobar, mikrovlnnou troubu anebo varné desky.

Středisko je vybavené pěti dvoulůžkovými pokoji, oddělenými šatnami a moderním sociálním zázemím. „Máme tady vybudovanou i odpočinkovou místnost, kde mohou zaměstnanci relaxovat,“ dodala Jana Vladyková. Zaměstnanci už mají v novém Středisku vlakových čet (SVČ) přestěhované všechny věci, které ke své práci potřebují.

SVČ v Klatovech využívá 40 zaměstnanců, kromě nich sem dojíždí i patnáct kolegů ze střediska v Domažlicích. „Přespávají zde však i někteří naši lidé, neboť ne všichni jsou místní. Spí zde před směnou nebo po směně. Někteří dojíždějí i z Plzně,“ doplnila Vladyková.

(hol)



Prototypy si daly dostavení v Lužné

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka má za sebou jednu z největších letošních akcí. Přichystalo totiž netradiční setkání prototypů vozidel motorové trakce. Nechyběl Kyklop, Stříbrný šíp, Brejlovci, Bardotky anebo Krokodýl. Národní dopravce na akci vypravil z pražského hlavního nádraží i speciální vlak. Jaké další skvosty mohli návštěvníci o posledním červnovém víkendu obdivovat?



Josef Holek | Foto: autor

Do železničního muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka se sjely prototypy vozidel motorové trakce. Jednu z největších letošních akcí, která zpestřila a doplnila běžnou sezónu, si nenechalo ujít zhruba patnáct set návštěvníků. Pro ně pořadatelé připravili defilé na točně anebo nasazení vozidel na běžné výkony.

„Návštěvníci si mohli prohlédnout pět motorových vozů a osm lokomotiv. Měli jsme snahu, aby se vozidla předvedla i na traťových výkonech, například speciální vlak vypravěný z pražského hlavního nádraží byl tažen legendární lokomotivou řady 759.002. Na spěšné vlaky do Jirkova a zpět byl nasazen vůz řady 850,“ uvedl František Kaplan z luženského Centra historických vozidel ČD. Největším ta-

hákem však byl představitel dovednosti a umu českých stavitelů kolejových vozidel, motorový vůz M 260.001, přezdívaný Stříbrný šíp.

Stylové dvacetiny

Ve spolupráci se Severočeskými doly navíc ČD vypravily v sobotu pro železniční fandy nákladní vlak s vápencem, kdy z Nučic do Lužné stanou-

ly v čele soupravy Bardotky 751.001 a 751.002, a dále do Března u Chomutova se o náklad postarali Brejlovci 753.001 a 753.101. Zůstaneme-li u nákladních vlaků, v Lužné se představily i tři lokomotivy dceřiné společnosti ČD Cargo, konkrétně řady 731, 743 a 742. „Některé stroje se v tomto regionu vůbec neobjevují. V případě lokomotivy 731.001 nám kolegové zapůjčili patnáctitisícový stroj vyrobený v ČKD,“ zmínil záměstřitel Miloslav Kothera, ředitel CHV.

České dráhy už nyní připravují další velkou železniční událost. V letošním roce totiž muzeum slaví 20. narozeniny. Oslavy jsou naplánované na víkend 21. a 22. září, v plánu jsou jízdy protokolárních vlaků a výlety historických souprav do okolí muzea. K vidění však bude kromě historické techniky i ta moderní. Na programu je rovněž sobotní noční show. O týden později bude muzeum hostit Den železničářů. ○

CO BYLO K VIDĚNÍ

Během posledního červnového víkendu se návštěvníci setkali s vozidly 751.001, 751.002, 731.001, 742.701, 743.001, 753.001, 759.002, 770.001, 810.002, 825.001, 843.001, 850.001 a 854.001.



Legendární Slovenská strela pomalu ožívá

Už je to bezmála rok, co se historický motorový vůz M 290.002 vydal z muzea v Kopřivnici do dílen ČMŽO v Hranicích na Moravě, kde se tomuto vozidlu, známému též jako Slovenská strela, snaží zruční technici vdechnout nový život. Po dlouhých letech chátrání před tatrováckým muzeem bude Slovenská strela již příští rok zprovozněna, a díky pečlivému dozoru železničních historiků uvedena do původního stavu z roku 1936. Ze dvou původních vozů se tak alespoň jeden zachová v odpovídajícím stavu i pro příští generace.



Martin Harák | Foto: autor

Motorový vůz M 290.002 byl naposledy v provozuschopném stavu v 50. letech minulého století. Od osmdesátých let stál před muzeem firmy Tatra v Kopřivnici jako nepojízdný exponát. Cílem firmy Tatra Trucks, která má tento cenný exponát ve svém majetku, je uvést vůz do provozuschopného, ale hlavně původního stavu. Odborný garant restaurování Slovenské strely Jiří Střecha připomíná, že na tristním stavu vozu se podepsala i neodborná výměna oken na konci 60. let, v bídném stavu byla i sedadla.

Právě sedadla se přechalouní do barvy bílé kávy, byt v „nalezovém“ stavu byly zelené. „Když jsme velmi zevrubně vyčistili potah sedadla strojvůdce, užasli jsme, že jeho původní potah je světlý, a nikoli tmavě zelený, jak vypadal na první pohled. Podle tohoto vzoru pochopitelně potáhne i zbývající sedadla v interiéru pro cestující,“ upřesňuje člen restaurátorského týmu Jan Palas.

Zachovalé motory

A jak vlastně pokračují restaurátorské práce? Podle Jiřího Střechy letos v zimě skončilo rozebrání vozu a od jara byly jednotlivé dřevěné

i kovové komponenty předány jednotlivým subdodavatelům. V Hranicích na Moravě se tak pracuje vlastně jen na vlastní vozové skříni a podvozcích. „Nejkompletněji se zachovaly oba zážehové motory typu Tatra T67 s elektromechanickým přenosem výkonu, v dobrém stavu jsme našli i kuchyňský kout. Velká práce nás čeká na samotných oddílech, které byly v dost špatném stavu,“ dodává Střecha. Oba šestiválcové motory nyní opravuje specializovaná firma z Kopřivnice, ostravská rodinná čalounická firma připravuje výrobu sedaček, které budou věrnými replikami. Stejněsměrné generátory a elektromotory pomůžou zrepasovat vsetínská společnost Sousedík, která původní komponenty zastavovala do obou vozů již v roce 1936. Díky dvěma druhům pohonů byla jízda motorového vozu M 290.0 velmi hospodárná.

Zkušební nátěry vozové skříni

V Hranicích na Moravě, kde se v dílnách ČMŽO Elektronika unikátní stroj opravuje, si předem všechno zakreslí, porovná s originálními výkresy a až poté se dají do jednotlivých pracovních úkonů. Nedávno se debatovalo například nad výběrem barevného nátěru celého vozu. Dřevěné materiály uváděly višňovou červen, podvozky byly natírány dopravní šedí a střecha barvou starého zlata. Podle restaurátorů to byl docela oříšek, neboť k dispozici měli jen jednu původní fotografii, a tak až po kontrolních několika nástřích se komisionálně rozhodnou, která varianta zvítězí. Vozová skříň je již připravená k celkovému lakování, a hned poté se začne zavazovat hrubý interiéru a samotné sedadky, vybavení kuchyňky a přípravný, tak aby do konce příštího léta byl exponát v provozu. ○

České dráhy dál rozšiřují připojení k internetu ve vlacích

České dráhy také letos pokračují v instalaci wi-fi do desítek vozů a službu před prázdninami postupně zavedly v dalších rychlících, konkrétně ve čtyřiašedesáti multifunkčních vozech řady Bbdgme. Od roku 2020 by mělo být připojení k internetu dostupné ve většině dálkových vlaků a tato služba se rozšiřuje i v regionální dopravě. Plánováno je i vybavení vozů pro noční dopravu.

„Během uplynulého půl roku jsme rozšířili nabídku wi-fi hlavně do běžných rychlíků. Služba je nyní dostupná v označených vozech rychlíků Rožmberk a Bezdrev na lince R 11 Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno, v rychlících Slezan linky R 8 z Brna přes Přerov a Ostravu do Bohumína, v rychlících Vltava a Lužnice z Prahy do Tábora, Veselí nad Lužnicí a Českých Budějovic a také v rychlících linky R 9 Vysočina Praha – Havlíčkův Brod – Brno. Zároveň jsme wi-fi doplnili do některých osobních vlaků s řidičskými vozy. Jde například o vlaky na lince Plzeň – Beroun,“ vyjmenoval kon-

krétní relace Petr Vondráček, ředitel odboru dálkové dopravy ČD. Zakázku provádí společnost DPOV, dceřiná firma Českých drah, přímo v jednotlivých Oblastních centrech údržby.

Napříč vozidlovým parkem

Během příštího roku bude wi-fi dostupná ve všech moderních vozech ČD v dálkové dopravě, a pokryje tak většinu dálkových spojů. Záro-



veň se rozšíří nabídka wi-fi také na dalších regionálních linkách. „Loni jsme technologii doplnili například do vozů řad ABpee a Bdpee, letos je postupně instalujeme i do řad Aee, Bpee a Bee.

Do konce roku by se mohli cestující bezplatně připojit i v lůžkových vozech řady WLABmz,“ doplnil Jiří Sádovský, vedoucí oddělení produktů ČD.

České dráhy nyní nabízejí wi-fi připojení k internetu už ve více než tisícovce spojů po celé České republice. Počínaje Pendolinem, railjety nebo expresy EuroCity přes rychlíky až po osobní vlaky. Přes palubní wi-fi se k internetu připojí například cestující v moderních motorových vozech na Vysočině, v jednotkách InterPanter a RegioPanter na tratích Brno – Pardubice – Praha, Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř, Horažďovice – Plzeň nebo Chomutov – Ústí nad Labem – Děčín či v soupravách RegioShark z Hulína přes Valašské Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm nebo na tratích Karlovarského a Ústeckého kraje. (hol, pešť)

TÉMA

IC Nový vítr do plachet



Před 40 lety odstartoval ve Spolkové republice Německo nový koncept dálkové dopravy, který se v dalších letech prosadil i jinde v Evropě. Rychlé, komfortní a především v pravidelném taktu jedoucí expresy s vozy 1. i 2. třídy představovaly revoluci na železnici a díky nim se rozšířila značka InterCity.

Petr Štáhlavský | Foto: Wikipedia, DB AG

V prosinci 1971 transformovala tehdejší západoněmecká železnice do-savadní vlaky Fernschnellzug do nové kategorie InterCity (IC), která odpovídala svým komfortem mezinárodním spojům Trans Europ Express. Obě skupiny vlaků se doplňovaly a používaly stejný vozidlový park pouze 1. třídy. Hlavní novinkou bylo soustředění spojů do 4 základních linek, které jezdily v pravidelném 2hodinovém intervalu.

Brzy se však ukázalo, že množství movitých zákazníků 1. třídy je omezené. Navíc o ně bojovala letecká doprava a mnoho z nich dalo navzdory pohodlí vlaku přednost velkým a silným vozům. Na základě rozsáhlé analýzy vedení DB rozhodlo 4. října 1977 doplnit vlaky IC také o vozy 2. třídy a oslovit široké spektrum zákazníků, jako jsou rodiny s dětmi, senioři nebo studenti a mladí lidé, kteří většinou 1. třídu nepoužívají. Součástí analýz bylo v roce 1976 i testování vozů 2. třídy v několika spojích IC mezi Brémami a Mnichovem.

InterCity 79'

Projekt InterCity 79' přinesl řadu změn a nových principů, které se používají víceméně dodnes. Patří k nim skupinové řazení vlaků podle vozových tříd a umístění restauračního vagonu mezi vozy 1. a 2. třídy. Další novinkou bylo vytvoření zón na nástupišťích ke snazší orientaci a vyhledání jednotlivých vozů. Zóny odpovídaly délce dvou vozů typu UIC-Z.

Z původního systému InterCity byl převzat model 4 základních linek a přestupních uzlů, ve kterých se sjížděly ve stejný čas ke stejnému nástupišti vlaky různých linek. To zjednodušilo a zrychlilo přestupy mezi různými směry. Přestupy usnadnilo i jednotné řazení vlaků se 6 až 7 vozy 2. třídy, restauračním vozem a 3 až 4 vozy 1. třídy. Kapacita souprav se pohybovala okolo 500 míst ve 2. třídě a 200 míst v 1. třídě.

Nová síť zahájila provoz 27. května 1979 za podpory masivní reklamy s heslem „Jede Stunde, jede Klasse“, což lze přeložit jako „každou hodinu každou třídou“, nebo s heslem „nur die Straßenbahn fährt öfter“, tedy v češtině „jen tramvaj jezdí častěji“.

Atraktivní byly také kratší cestovní časy a vyšší rychlost díky postupnému zavádění „dvoustovky“ i zrušení přímých, zavazadlových a poštovních vozů. Díky tomu odpadly manipulace ve stanicích a mohly se zkrátit doby pobytu vlaků. A dopravní model InterCity 79' slavil úspěch. V roce 1980 zaznamenaly vlaky IC meziroční růst přepravního výkonu o 18 %, zatímco celé Německo rostlo jen o 4,5 %. Nový model dálkové dopravy se stal brzy vzorem pro další železnice v Evropě.

InterCity 85' a další růst

V roce 1985 oslavila DB 150 let železnice v Německu a cestující dostali dárek – vylepšenou síť InterCity. Rozšířila se na 6 linek a počet spojů vzrostl ze 157 na 205. Prodloužila se i délka tratí s rychlostí 200 km/h na 440 kilometrů a průměrná rychlost poskočila z přibližně 100 km/h na 108 km/h. To přineslo další úspěch u zákazníků a růst přepravního výkonu. V roce 1986 byl o 84 % vyšší oproti roku 1979.

Ke změnám docházelo i v dalších letech. V roce 1988 zprovoznila DB první úseky vysokorychlostní trati Hannover – Würzburg,



Soupravy německých vlaků InterCity se v průběhu času transformovaly z luxusních souprav spojů TEE až po patrové jednotky, konstrukčně vycházející z příměstských jednotek.

a znovu tak zkrátila cestovní časy. Zároveň musela změnit vozbu na linkách, které trať používaly, a nasadit na ně pouze tlakotěsná vozidla. Brzy po pádu Berlínské zdi v létě 1990 zamířily vlaky InterCity i do východního Německa. První byl spoj IC 154/155 Johann Sebastian Bach mezi Frankfurtem a Lipskem a v roce 1992 přijel IC 174/175 Porta Bohemica z Hamburku přes Berlín a Drážďany až do Prahy.

103: Symbol vlaků InterCity

Ikonou vlaků InterCity se v Německu stala legendární šestnápravová lokomotiva řady 103.

Bylo to 145 sériových strojů dodaných v letech 1970 až 1974 s výkonem kolem 7 500 kW a maximální rychlostí 200 km/h. V čele IC vlaků stály až do svého vyřazení na konci 90. let minulého století. Jejich denní běh z dep v Hamburku a ve Frankfurtu nad Mohanem byl okolo 1 400 kilometrů.

Na některých výkonech se používaly i pomalejší lokomotivy s rychlostí 160 km/h, například původní řada 112 odvozená z jednotné konstrukce E 10 nebo mladší řada 111. Neelektrifikované tratě ovládly dieselhydrauliky řady 218 obvykle ve dvojité trakci. Stále se obje-





MAPA PRVNÍCH LINEK IC V ROCE 1971 A JÍZDNÍ DOBY NĚMECKÝCH VLAKŮ INTERCITY Z ROKU 1979

Linka 1	Hamburg – Bremen – Dortmund – Köln – Mainz – Stuttgart – München	11 h
Linka 2	Hannover – Dortmund – Köln – Frankfurt – Nürnberg – München	9 1/2 h
Linka 3	Hamburg – Hannover – Fulda – Frankfurt – Karlsruhe – Basel	8 1/4 h
Linka 4	Bremen – Hannover – Fulda – Würzburg – München	7 1/4 h



vují v čele IC vlaků v Bavorsku, např. z Ulmu do Obersdorfu, nebo na severu Německa mezi Hamburkem a ostrovem Sylt.

Během uplynulých 40 let zasáhly do vozby vlaků IC i další lokomotivy DB a po sjednocení Německa i DR. Například dvousystémová řada 181 vozila spoje IC údolím Mosely do Lucemburska. V 90. letech pro DR dodaná nová řada 112 obsadila spoje mezi novými a starými spolkovými zeměmi. Podstatně zasáhla DR do vozby „íček“ především v prvních letech po pádu Berlínské zdi, kdy trati mezi Východem a Západem nebyly elektrifikované. Ve velké míře se zde uplatnily výkonné východoněmecké diesel-elektriky sovětského původu řady 132 přezdívané Ludmila. Raritou bylo krátké dvouměsíční nasazení legendární motorové jednotky VT 11.5 TEE na nově zavedený spoj IC Max Liebermann mezi Berlínem a Hamburkem.

Na konci 80. let byla v souvislosti se zahájením provozu na vysokorychlostních tratích objednána šedesátka nových tlakotěsných lokomotiv řady 120.1. s rychlostí 200 km/h a s výkonem 5 600 kW. Ve dne měly dopravovat IC vlaky a v noci nákladní expresy typu „noční skok“. Generační obměnu legendárních sto trojek pak zajistilo 145 strojů nové řady 101 dodávaných v letech 1996 až 1999. Mají konstrukční rychlost 220 km/h a výkon 6 400 kW. Další obnova hnacích vozidel se odehrává nyní



s nástupem patrových souprav IC 2. V jejich čele jsou lokomotivy Traxx řad 146.5 a 147.5.

Od kupíček k velkoprostoru

Nově pojaté vlaky InterCity měly nabídnout vedle rychlosti a pravidelnosti také větší komfort než dosavadní rychlíky a expresy. Počítalo se například s klimatizovanými soupravami. Ovšem tento záměr se desítky let nedařilo naplnit ani v bohatém Německu.

Lépe na tom byla 1. třída a restaurační vozy, které převzaly techniku z vlaků TEE a „jednotřídních“ IC. Pro ně byly klimatizované vozy dodávány v několika sériích už v 60. a v 70. letech. Vyráběly se v tradičním oddílovém i mo-

derním velkoprostorovém uspořádání s otočnými sedačkami podle směru jízdy.

Horší to bylo u 2. třídy s jednotnou řadou vozů typu „m“ (UIC-X), která měla svůj základ v konstrukci z 50. let. Ve 2. třídě startovaly vlaky IC jen s vylepšenými rychlíkovými vagony Bm²³⁴, ²³⁵ bez klimatizace. Podstatné změny se dotkly podvozků a brzd, byly dosazeny magnetické kolejnicové, aby se dalo jezdit dvoustovkou. Přechodné řešení vydrželo u vlaků IC čtvrt století, když poslední z nich dojezdily až v roce 2005. Ovšem ani to nebyl konec starých vozů. IC vlaky zdědily řadu modernizovaných neklimatizovaných vozů pro zrušených linkách InterRegio.

Skok v kvalitě cestování představovaly nové velkoprostorové vozy řady Bpmz mezinárodního označení UIC-Z vycházející z úspěšných vozů 1. třídy. Předseriové vozy byly testovány od roku 1979 ve vlaku IC „Patrizier“ Mnichov – Hamburk, ale sériová výroba více než 500 vozů začala až v roce 1981. Později byly dodány také vozy s místy pro osoby na vozíku a na konci 80. let v provedení s kombinovaným interiérem (oddíl/velkoprostor) řady Bvmz s tlakotěsnou skříní pro vysokorychlostní trati. Po roce 2012 prošly 30 až 40 let staré vozy 1. i 2. třídy výměnou interiéru s cílem zajistit jejich provoz i v dalších letech.

Pád Berlínské zdi v roce 1989 přivedl do sítě InterCity také východoněmecké vagony z Halberstadtu a pozdější transformace DB do ní začlenila i bývalé soupravy InterRegio včetně řídicích vozů. Komfort a úroveň vlaků InterCity tak byly a jsou často velmi rozdílné.

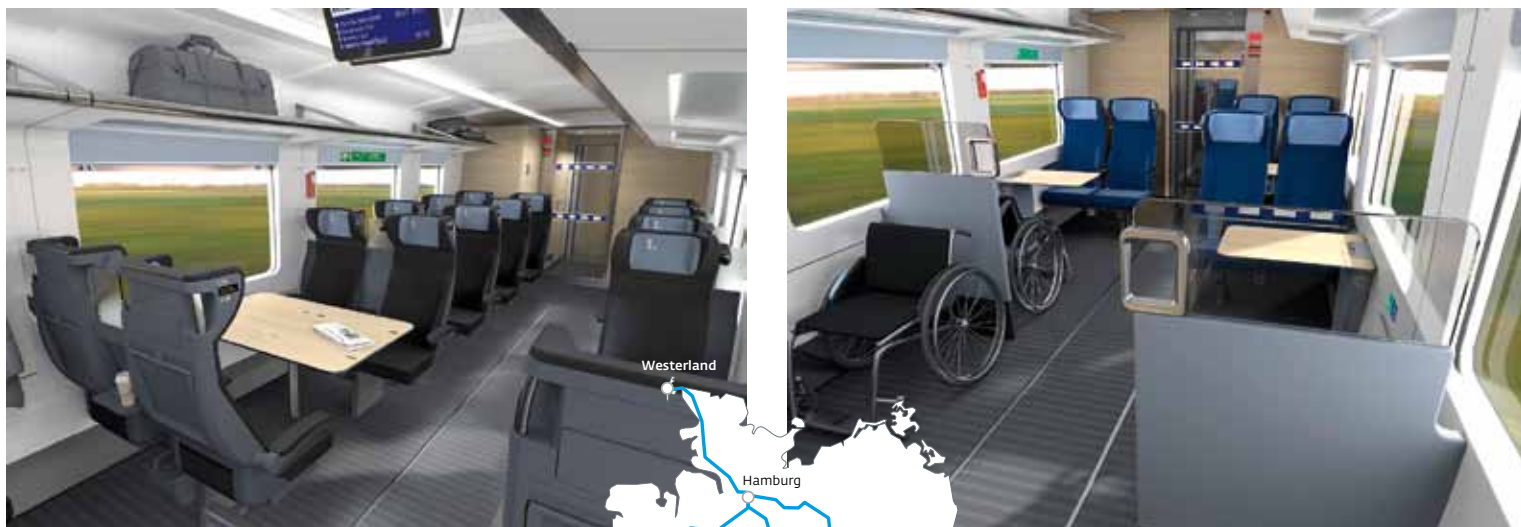
IC se mění na ICE

DB řadu let připravovala další vylepšení nabídky v podobě vysokorychlostní dopravy. Do roku 1991 vybudovala dvě nové trati pro rychlost až 280 km/h z Hannoveru do Würzburgu a z Mannheimu do Stuttgartu. Objednala také první 6okusovou sérii rychlovlaků. Nové službě dala osvědčené jméno doplněné o příznak rychlosti InterCityExpress (ICE). Od června 1991 začaly ICE postupně přebírat některé IC linky, nebo vznikaly zcela nové služby. Nová byla např. hned první linka

ICE 6 Hamburg – Hannover – Frankfurt – Stuttgart – Mnichov a od května 1992 se změnila linka IC 4 na ICE 4 Hamburg – Hannover – Würzburg – Norimberk – Mnichov.

Tento trend pokračoval i v následujících letech stavbou dalších vysokorychlostních tratí (Berlín – Hannover v roce 1998, Kolín nad Rýnem – Frankfurt nad Mohanem v roce 2002) a dodávkou dalších rychlovlaků ICE 2 a ICE 3.

V plánech byla také obnova vozidlového parku IC vlaků. Vznikl projekt ICT – InterCity Triebzug nebo InterCity Triebwagen. Mělo se jednat o moderní soupravy s komfortem odpovídajícím ICE, které k nim zajistí návazné spoje mimo vysokorychlostní tratě. Dokonce se uvažovalo, že část vlaků bude používána jako InterRegio. Pro provoz na klasických tratích měly mít naklápěcí techniku a maximální rychlost jen 230 km/h. Počítalo se s nimi pro linky IC 8 Berlín – Mnichov s křídlem do Stuttgartu, IC 9 Frankfurt (M) – Dresden a IR 28 Karlsruhe – Mnichov – Salcburk nebo IR 30 Stuttgart – Curych.



Vizualizace interiéru vlaků ECx – vlevo oddíl 1. třídy, vpravo druhé včetně míst pro imobilní cestující.

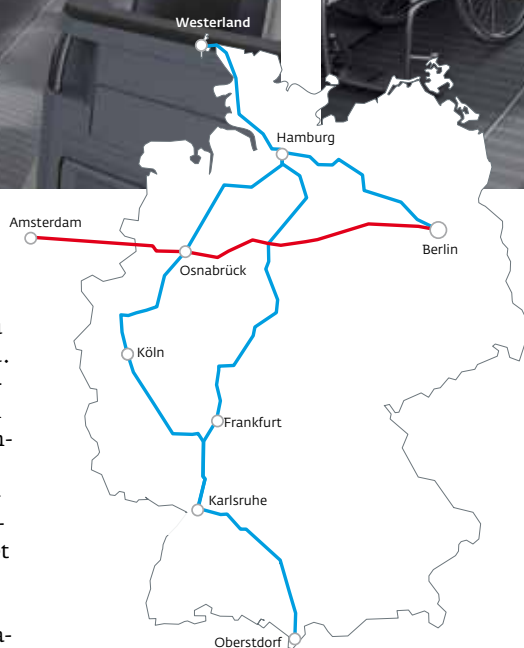
Krátce před jejich nasazením do provozu však padlo marketingové rozhodnutí zařadit tyto jednotky do kategorie ICE, i když po řadu let se většina z nich na VRT vůbec nepodívala. Písmenko T v označení ICE-T dostalo nový význam označující naklápěcí techniku. V praxi to znamenalo rozsáhlou náhradu „íček“ linkami ICE a vytlačování kategorie IC na méně atraktivní relace. Často jde o vlaky bývalé kategorie InterRegio, která zanikla při transformaci DB. Díky tomu do roku 2017 vzrostl počet cestujících ICE na 86,7 milionu (61 % cestujících dálkové dopravy) s 28,5 miliard oskm (podíl 70 % přepravního výkonu dálkové dopravy). DB dnes nabízí 31 linek ICE včetně TGV a railjetů a 23 doplňujících linek IC/EC.

A přece má budoucnost

Posledních 20 let to vypadalo na postupné vyměnění celé kategorie InterCity a její náhradu rychlovlakem ICE. Nová strategie dálkové dopravy do roku 2030 jí však dává novou naději. Vzrůst má nabídka jak spojů ICE, tak doplňkové sítě IC. Ta má navíc projít podstatnou omlazovací kúrou.

Překryvná síť IC má v budoucnosti fungovat v základním dvouhodinovém intervalu a na páteřních tratích v hodinovém taktu. V příštím desetiletí se počítá se zavedením řady nových linek a zlepšení spojení do mnoha velkých měst včetně těch s více než 100 000 obyvateli, která dnes nejsou obsluhována dálkovou dopravou. V této kategorii jde o 10 měst, jako jsou např. Chemnitz, Fürth, Krefeld nebo Cottbus. Zkvalitní se doprava i do 30 dalších menších měst. V kategorii 50 až 100 000 obyvatel má nově získat dálkové vlaky 15 měst a u dalších 10 se předpokládá významné rozšíření nabídky. Celkem se má v budoucnosti v jízdních řádech objevit až 190 nových přírodních spojení v kategorii IC.

Pozadu nezůstane ani kvalita souprav. DB plánuje v rámci své expanze investovat až 12 miliard eur do obnovy dálkových vlaků. Velká část prostředků půjde do rychlovlaků ICE. Počet jednotek má do roku 2030 vzrůst na 360. Značné investice se ovšem chystají i pro kategorii InterCity, kde budou nahrazeny dosluhující soupravy z přelomu 70. a 80. let 20. století. DB pro obnovu své flotily InterCity zvolila dvě odlišné cesty a obě do jisté míry překvapující.



Plánované nasazení nového dálkového vlaku ECx. Linka Berlín – Amsterdam by měla fungovat ve dvouhodinovém taktu.

Nové vlaky InterCity

Nejprve začala náhrada starších vozů novými patrovými soupravami typu push-pull s označenými IC2. Překvapením v rychlé dálkové dopravě v Německu je volba souprav s maximální provozní rychlostí jen 160 km/h, známých již dříve z regionálních vlaků. Pouze interiér je komfortnější.

Na druhou stranu je takové řešení logické. Po otevření trhu autobusové dopravy (v Německu až donedávna nemohly autobusy vlakům na dálkových tratích vůbec konkurovat) bylo možné rychle objednat nové soupravy díky rámcovému kontraktu na stovky vozů označovaných jako DOSTO 2010 nebo později také jako Twindexx Vario. Velký objem zakázky, kdy většina těchto vozů je vyráběna ve verzi pro regionální dopravu, pak představuje rela-



Nové soupravy InterCity typu Talgo 230 mají dopravovat i nové lokomotivy.

tivně nízké pořizovací náklady pro méně frekventované, a tedy také méně ziskové linky.

Netrakovní soupravy IC2 s lokomotivami Traxx řad 146.5 a 147.5 už jezdí např. na linkách IC 55 Drážďany – Magdeburg – Hannover – Kolín nad Rýnem nebo IC 61 Karlsruhe – Stuttgart – Norimberk a plánuje se jejich další rozšíření. Ještě větším překvapením bylo oznámení o uzavření rámcové smlouvy na 100 ucelených netrakovních jednotek typu Talgo 230 označených u dopravce jako ECx. DB při uzavírání rámcového kontraktu objednala závazně 23 vlaků v hodnotě 550 milionů EUR (cca 14 miliard Kč).

Výhra Talga je nečekaná, zvláště po nedávném zdlouhavém schvalování ruského vlaku Stryž z produkce stejné firmy, který v současnosti zajišťuje spojení Berlína a Moskvy. Při schvalování a plánovaném provozu panovaly obavy z působení na železniční infrastrukturu v důsledku pravidelné vzdálenosti mezi koly, které mohou přispívat ke vzniku nežádoucích vibrací. Kuriózní je také šrotování bývalých jednotek InterCity Night z produkce Talga zrovna ve dnech, kdy byl podepsán nový kontrakt. Původní soupravy přitom sloužily v provozu jen přibližně 15 let.

První jízda v prosinci 2023

Jak dopadne schválení a praktické využití Talga 230, i jakou dostane nakonec obchodní značku, ukáže teprve budoucnost. První soupravy mají vyjet v prosinci 2023 a DB už oznámila i linky InterCity, na kterých s nimi počítá. Jde o spoje Berlín – Amsterdam, Kolín n. R. – Oberstdorf, Berlín / Kolín n. R. / Karlsruhe – Hamburk – Westerland (Sylt).

DB zveřejnila i další údaje nových vlaků. Celková délka soupravy má být 235 metrů a hmotnost 425 tun. Na palbě bude 570 míst k sezení, z toho 85 míst bude v 1. třídě. Podlaha bude ve výšce jen 76 cm, což představuje prakticky bezbariérové vozidlo. DB využívá v mnoha stanicích nástupiště právě s touto výškou. Na palbě vlaku bude také místo pro osm jízdních kol, dětský oddíl s místem pro kočárek nebo bistro s místy k sezení. Rychlou změnu směru jízdy má umožnit řídicí vůz na konci soupravy. Provoz netrakovních jednotek mají zajistit nové elektrické lokomotivy s maximální rychlostí 230 km/h ve vícesystémovém provedení. ○

Stovka Šestikoláků prošla v Přerově obnovou

Lokomotivy řad 181 a 182 prošly v minulých letech významnou revitalizací, kterou zabezpečila dceřiná společnost Českých drah DPOV. V Přerově, kde společnost sídlí, technici upravili takřka stovku v Česku už nepotřebných strojů pro privátní zákazníky z Polska. Stranou standardní péče ale nezůstává ani flotila posledních několika kusů těchto mohutných elektrických strojů, které jsou stále v provozu ve společnosti ČD Cargo.

Martin Harák | Foto: autor

První nepotřebný stroj řady 181 prošel pilotní opravou a modernizací v roce 2005 a poté zamířil na zkušební okruh v polském Żmigrodu v Dolní Slezsku. Testy trvaly dva měsíce. O rok později technici zrekonstruovali jeden ze strojů druhé výrobní série, tedy řady 182, a putoval opět na dolnoslezský okruh. Podle těchto dvou strojů vydal polský drážní úřad potvrzení o provozuschopnosti českých vozidel řad 181 a 182 na polských kolejích. „Stroje byly polonizovány – dosazeny jsou polské vlakové zabezpečovače, radiostanice, světla a rychloměry. Dalším postupným krokem při vyvazovacích opravách byla výměna kabeláže a místo starých dynam, potřebných k nabíjení, byly dosazeny malé moderní alternátory. Ač jsme do českých strojů společnosti ČD Cargo začali postupně dosazovat klimatizace, polští zákazníci tento komfort pro své strojvedoucí odmítli. Prý by to bylo pro ně příliš složité. My jsme polským dopravcům navrhli další modernizace například ve strojovně a na stanovišti strojvedoucího, avšak Poláci o ně neprojevili žádný zájem,“ vysvětlil začátky obnovy předseda představenstva DPOV Roman Kott.

Stroje nenáročné na údržbu

Šestikoláky české výroby jsou pro jednoduché provozní poměry ideální stroje, které lze při běžné závadě doslova opravit kladivem a šroubovákem. „Šestikoláky řad 181 a 182 umí i v Polsku opravit kterýkoli trochu zručný mechanik a nemusí mít speciální školení, jako je tomu v případě sofistikovaných lokomotiv dnešní doby, které jsou přeplněné nejrůznější elektronikou,“ doplnil projektový manažer DPOV Zde-



Elektromechanik společnosti DPOV v útróbách renovovaného šestikoláku 182.168

něk Pospíšil. Stroj je sice jednoduchý a dobře opravitelný, ale jízdní komfort pro strojvedoucí pochopitelně odpovídá době vzniku, tedy přelomu šedesátých a sedmdesátých let.

Zástupce DPOV potvrdil, že nejdouhodobější kontrakt mají s polským dopravcem CTL Logistics, pro kterého připravili řadu strojů ve dvou vlnách. Nejprve mezi lety 2006 až 2008 a pak ještě v letech 2014 až 2018. „Po roce 2013 se radikálně změnilly podmínky obchodování a museli jsme šestikoláky začít posuzovat podle polských předpisů. Do té doby se způsob údržby a oprav uskutečňoval podle vzoru českého dopravce ČD Cargo. Mimochodem, šest strojů se v Polsku nachází také v majetku dceřiné společnosti ČD Cargo, zde nesoucí název CD Cargo Poland. Pro ně zabezpečujeme například vyvazovací opravy typu P4,“ řekl Pospíšil. Pro provoz šestikoláků v náročných polských podmínkách se snaží o dodání kvalitních náhradních dílů, a hlavně o nová řešení u nejméně zatížených uzlů lokomotiv. Konkrétně se jedná o odporníky ve střechě, které v DPOV vyvinuli tak, aby snesly větší tepelné zatížení v delším časovém období. Původní litinový materiál odporníků je nahrazován novým s tepelným zatížením až 1 200 stupňů Celsia. V souvis-

losti s touto náhradou se musí postupně při opravách trakčních motorů zvyšovat izolační třída a pájené spoje se nahrazují svařováním.

Opravy i u ČD Cargo

Přerovské DPOV vyhrálo výběrové řízení i na opravu šestikoláků jezdících ve Středisku oprav kolejových vozidel ČD Cargo v Ostravě. Momentálně je v jedné z přerovských hal poslední vyrobený stroj druhé výrobní série 182.168, který je uváděn do původního retro stavu. Zůstane zachován jako historické vozidlo včetně původního vybavení stanovišť a tradičního nátěru ve dvou zelených odstínech. Podle Zdeňka Pospíšila jsou na příští rok naplánovány k celkové opravě další dva ostravské stroje. Půjde o revizi R3, což je nejvyšší stupeň, kdy se všechny více než padesát let staré hliníkové kabely vymění za nové.

Modernizací projde i stanoviště a z původního stroje zůstane prakticky jen podvozek, motory a obruče. Jen řízení pomocí „volantového“ kontroleru bude stejné, neboť modernizace s řízením „na ruku“ se příliš neosvědčila. „Základem údržby šestikoláků zůstávají lokomotivy z Polska, kde stále preferují co nejjednodušší údržbu za co nejméně peněz. Pro ně je prioritou, aby strojvedoucí dojel jakýmkoli způsobem a včas do cílové stanice. Naše firma polským partnerům umí vyjít vstříc, a to jak rozsahem oprav či cenou, tak i garancemi,“ dodal Pospíšil. ○

 **DPOV**
Člen Skupiny ČD



Strojvůdce si rozumí s vlaky, modely i violou

Jednačtyřicetiletý strojvedoucí Marek Strmiska, který vozí nejčastěji vlaky vyšší kvality na mezinárodních spojích linky Ex 3 Metropolitan mezi Prahou, Břeclaví a Štúrovem, ale také railjety či rychlíky na vlacích InterPanter, se věnuje mnoha koníčkům. Kromě samotné práce, která ho baví, stráví spoustu času výrobou vlastních železničních modelů v měřítku N nebo cestováním po světě s národopisným souborem Břeclavan, kde hraje na violu.

Martin Harák | Foto: autor

Marek Strmiska pochází ze známé železničářské rodiny z Týnce, respektive Tvrdonic na Břeclavsku. Jak sám říká, je v pořadí již třetím z generace strojvedoucích rodiny Strmiskovy. „Na parních lokomotivách z Břeclavi do České Třebové jezdil už můj děda, později vozil osobní vlaky v čele s parními stroji řady 477.0 přezdívanými Papoušek směrem na Znojmo. Táta začal kariéru už na elektrických mašinách, nejdříve na regionálních výkonech a později jezdil na i mezinárodních spojích EuroCity. A já začal po ukončení dopravní průmyslovky pracovat ve stejném břeclavském depu jako moji rodinní příslušníci v Břeclavi. Nejprve jsem musel projít zácvikem a dílnou a od roku 2000 jezdím samostatně jako strojvedoucí, takže vlastně přebírám štafetu po rodině, neboť děda zemřel a táta je již v důchodu. Tuto práci jsem si vybral, protože mě baví a vlastně jde tak trochu o splnění klukovského snu,“ říká Marek.

Metropolitany i railjety

Jezdí na strojích řad 350 a 362 společnosti ZSSK nebo českých Zátopcích řady 380 na jednom z nejdelších vozebních ramen Českých drah mezi Prahou a Štúrovem na slovensko-maďarské hranici, kdy na jeden záťah musí urazit asi 530 kilometrů. Jde o namáhavou trasu, kde se navíc velký úsek jede v zahraničí. „Pro jízdu na vlacích Metropolitan musím mít kompletní zkoušky nejen z českých, ale i slovenských dopravních předpisů, protože několik set kilometrů vedu vlak po Slovensku. Snad jediná výhoda je, že železniční infrastruktura byla za bývalého Československa vybudována společně, takže rozdíly nejsou až



MAREK STRMISKA

Po absolvování Střední průmyslové školy dopravní v Břeclavi v roce 1996 odešel pracovat do břeclavského depa jako zácvikář a po základní vojenské službě složil zákonitě zkoušky. Od roku 2000 jezdí jako strojvedoucí, dnes především mezi Prahou a Štúrovem na mezinárodních výkonech linky Ex3 spojujících Prahu a Budapešť. Vozí i vlaky railjet Slovenská strela z Prahy do Bratislavy a zpět a také Nightjety mezi Břeclaví a Bohumínem či rychlíky linky R13 s jednotkami InetrPanter. Jeho velkým hobby je modelaření v měřítku N a hra na violu v poloprofesionálním národopisném souboru Břeclavan.

tak velké jako například v Rakousku či v Polsku. Na Slovensku ale mají poněkud jiný způsob organizování dopravy, což musím stoprocentně znát,“ upřesňuje Strmiska.

Rodina Strmiskova má na Břeclavsku v modelářských kruzích velké renomé. V létě budou vystavovat modely v městském muzeu a galerii Břeclav k výročí 180 let trati Vídeň – Břeclav – Brno, své expozice měli například před pár lety na Národním dnu železnice v Břeclavi a také v muzeu v dolnorakouském Hohenau. Strmiska starší vyrábí pozoruhodné modely v měřítku 1:120 neboli velikosti TT a junior se rozhodl pro nejmenší měřítko 1:160, tedy velikosti N. Sám si vyrábí především vlastní modely českých strojů podle továrních výkresů. „Průmysloví výrobci dodávají na trh modely většinou podle německých a rakouských předloh, což je sice fajn, ale já mám rád naše lokomotivy. Nejkrásnější jsou pro mě Laminátky řady 230 nebo 240 či Esa řady 362 či 363 – to je asi nejlepší mašina, jakou znám, a proto si je vyrábím podle sebe,“ říká Strmiska junior. A jaké používá postupy? Vše je vyrobeno, ač to tak na první pohled nevypadá, z plastových desek. Nejprve vše podle výkresů naměří, nařeže a opiluje. „Vozové skříně si vyrábím sám, pojezdy však používám tovární. Většinou jde o přestavbu z nějaké jiné mašiny, aby pasovaly rozměry pojezdu, a pak vyměním skříně třeba německého stroje za český,“ odhaluje tajemství modelářské kuchyně.

S violou po celé Evropě

Marek Strmiska má ještě třetí hobby, a tím je hra na violu, kterou si běžně lidé pletou s houslemi. Vzor má doma, neboť táta a maminka hrají na housle, Strmiska starší zvládne navíc ještě hru na kontrabas. „Otec hrával jako malý v dětské cimbálovce v rodných Tvrdonicích, spadajících do oblasti Podluží, kde se dodnes udržuje a předává folklórní dědictví. Já šel v sedmi letech do hudební školy i s bratrem, a o tři roky později jsem byl přijat do dětského národopisného souboru Břeclavánek, odkud jsem s celou generací muzikantských dětí přešel do Břeclavanu. To je soubor, který letos oslaví 65. výročí od vzniku. V roce 1954 jej založil primáš Jožka Kobzík, v jehož šlépějích dnes kráčíme,“ říká Strmiska junior. Hravají i s taneční složkou, zúčastňují se festivalů po Česku i v zahraničí, kde navštívili celou řadu evropských zemí. Nejdále byli v tureckém Istanbulu. „Hraní na violu mi ve volných chvílích přináší relax a odreagování, což při práci strojvedoucího opravdu potřebuji,“ dodává na závěr. ○



Bernina Express už jezdí i z Landquartu

Bernina Express Rhétských drah nově zajíždí přes Davos a Klosters i do Landquartu. První vlak, který doplnil obvyklý spoj do města Tirano, vyjel na začátku května. Trasa z Landquartu až do Itálie je o celých 45 kilometrů delší. Cestovatelé se zde mohou potěšit kulturním a přírodním prostředím a vychutnat si Alpy v jejich nejpůsobivější podobě.

Josef Holek | Foto: Rhätische Bahn

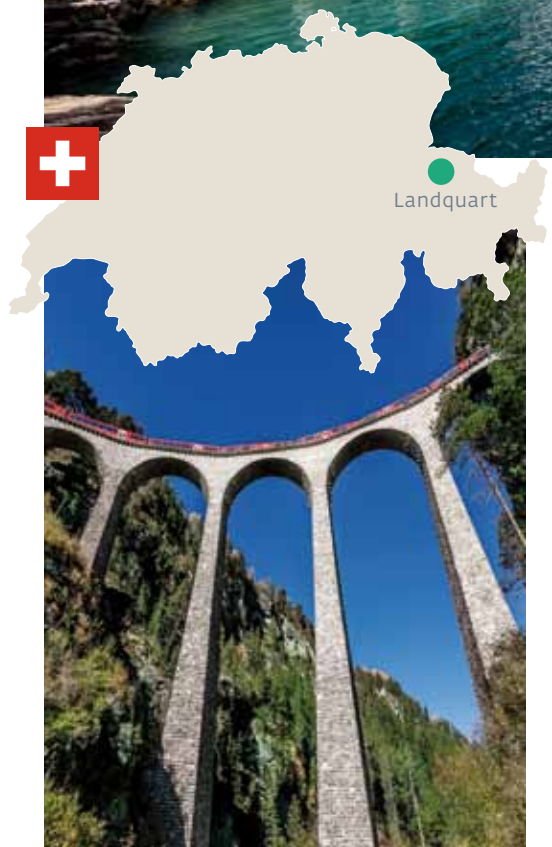
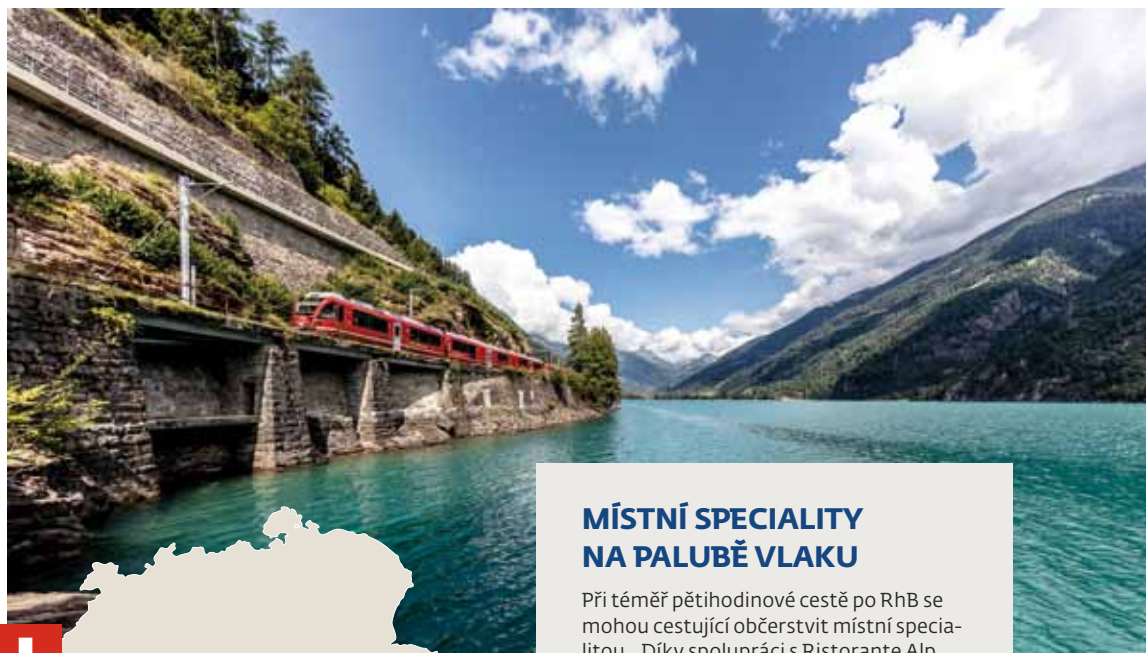
Panoramatický vlak Bernina Express švýcarských Rhétských drah nově zajíždí přes stanice Davos Platz a Klosters Platz do Landquartu. Dopravce doplňující linku spustil 11. května. Klasická trasa z Churu do italského Tirana zůstala zachována, obě trasy se sjíždějí ve Filisuru.

Trasa Bernina Expressu se rozšířila o pětadvacet kilometrů a nově vede přes Prättigau s půvabnými osadami Walser. Poté expres stoupá po průsmyku Wolfgang směrem na Landwassertal. Po příjezdu do stanice Davos Platz je k soupravě připojen otevřený osobní vůz. Na cestě mezi Davosem a Filisurem navíc vlaky přejíždí přes nejvyšší viadukt RhB Wiesen. Rameno z Filisuru do Landquartu se však může pochlubit další zajímavostí – soupravy s panoramatickými vozy 1. a 2. druhé třídy tu jedou po nejstarší části dráhy, která byla v úseku Landquart – Klosters vybudována už v roce 1889. Následující části železnice byly vybudovány až později.

Regionální pokrm na palubě

Návštěvníci se mohou po cestě potěšit kulturním a přírodním prostředím a vychutnat si Alpy v jejich nejpůsobivější podobě. Trasa z Thusisu přes Valposchiavo do Tirana je navíc zapsána na seznam světového dědictví UNESCO. Jedinečná železnice překonává divoká údolí a alpské svahy pomocí 55 tunelů a 196 mostů, lehce zvládá stoupání 70 promile. Nejvyšší bod RhB se tyčí ve výšce 2 253 metrů nad mořem a najdete jej ve stanici Ospizio Bernina. V létě je navíc možné využít i autobus Bernina Express Bus z Tirana okolo Comského jezera do Lugana.

Do Švýcarska každý den zajíždí i přímý lůžkový vůz Českých drah. Expres vyráží z pražského hlavního nádraží v 18:02, do Sargansu, odkud jsou zavedeny přípoje do Davosu a Churu, přijíždí druhý den ráno v 7:23. Jízdenky je možné zakoupit na e-shopu ČD anebo na mezinárodní pokladně. ○



MÍSTNÍ SPECIALITY NA PALUBĚ VLAKU

Při téměř pětihodinové cestě po RhB se mohou cestující občerstvit místní specialitou. „Díky spolupráci s Ristorante Alp Grüm v průsmyku Bernina si můžete ve vlaku vychutnat domácí Pizzoccheri,“ informují RhB. Pizzoccheri jsou ploché těstoviny vařené s listovou zeleninou a brambory, zalité máslem s šalvějí a česnekem, sypané parmezánem. Více o vlaku najdete na www.rhb.ch

VLAKEM ZA ČOKOLÁDOU A SÝREM

Kanton Fribourg se může pyšnit hradem Gruyères a nedalekým městečkem Broc. V podhradí najdete výrobu vyhlášeného stejnojmenného sýru, v Brocu sídlí čokoládovna Cailier-Nestlé. A právě do obou destinací vyráží z Montreux speciální Čokoládový vlak. Cestujícím nabídne místa pouze v první třídě v secesním voze typu Pullman z roku 1915 nebo moderním panoramatickém osobním voze. V Gruyères na návštěvníky čeká prohlídka sýrárny a místního hradu. Poté se pokračuje do Brocu za odhalení tajemství výroby mléčné čokolády. Čokoládový vlak jezdí od května do poloviny října. Jízdenka pro dospělého na celou cestu činí 99 CHF, pro držitele jízdenky Swiss Travel Pass je poté cena CHF 59.



S ČESKÝMI DRAHAMÍ SE SLEVOU

Na Rhétskou dráhu mohou zákazníci Českých drah vyrazit se slevou 30%. Snížení ceny jízdného v novém spoji BerninaExpress 960/961 lze uplatnit výhradně na www.berninaexpress.ch po zadání slevového kódu „BerninaCD19“. Podmínkou je, že výchozím bodem jsou stanice Landquart, Klosters nebo Davos, cílovou stanicí pak Bernina Diavolezza, Alp Grüm, Poschiavo, Le Prese a Tirano. Sleva platí jak pro zpáteční jízdenky, tak pro jednosměrné jízdenky ve směru „tam“. Jízdenky je dobré si zajistit s předstihem. Včasná jízdenka Evropa z Prahy do Landquartu, která zahrnuje rezervaci lůžka (v kupé pro tři osoby), stojí od 80 eur (od 2 096 Kč).

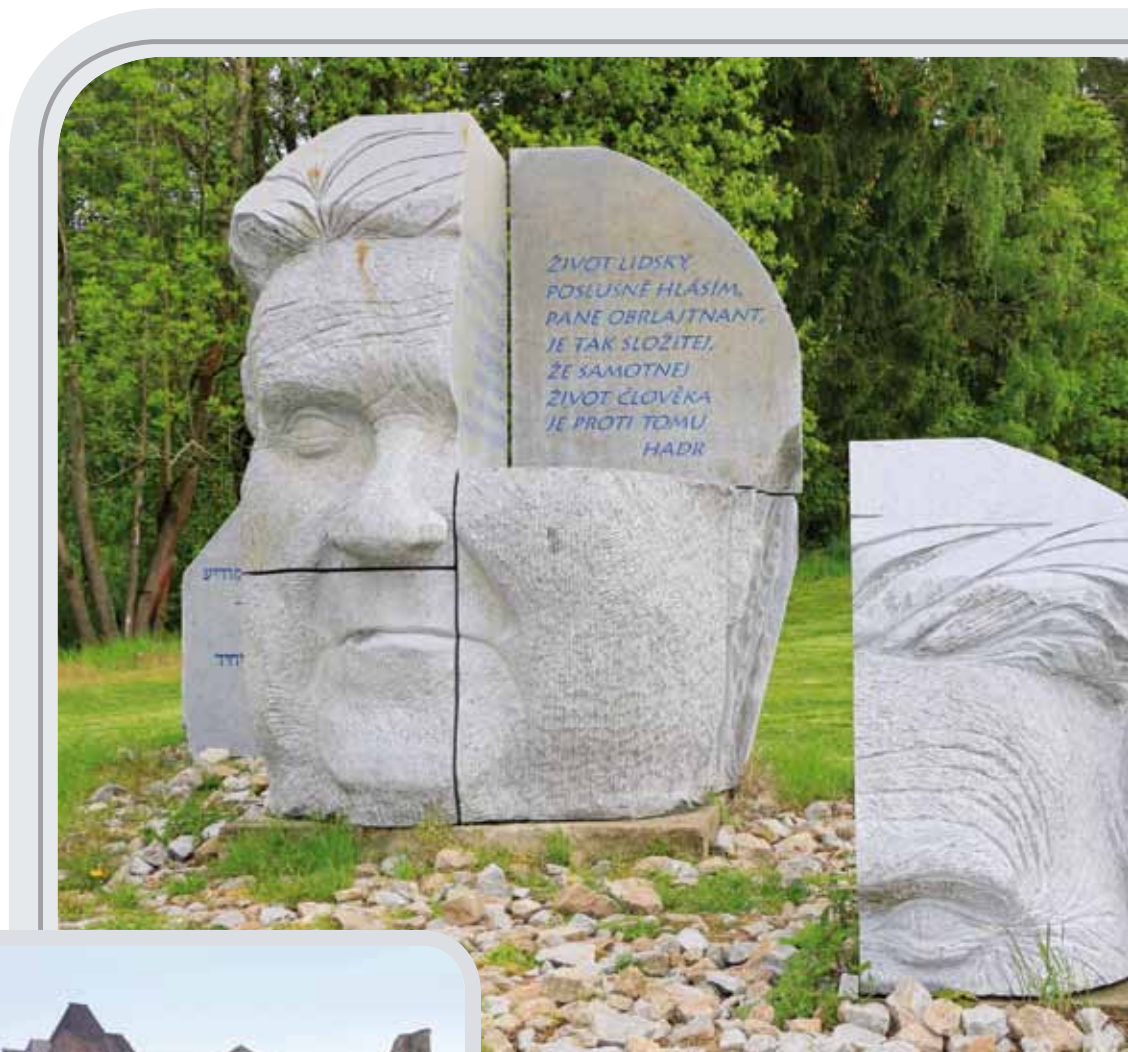
Po stopách malodráhy i vojáka Švejka

Rozhodl jsem se podniknout poněkud netypický železniční výlet na Vysočinu. Nejprve jsem se vydal autobusem do Lipnice nad Sázavou za sochařskými díly Radomíra Dvořáka a památkem Jaroslava Haška a odtud do třetího největšího města kraje Havlíčkova Brodu, kudy prochází vysočínská železniční magistrála. A pak vlakem do Jihlavy. Ta se může pochlubit propracovaným systémem trolejbusové dopravy a zavzpomínat zde lze na dávné působení městské elektrické malodráhy.

Martin Harák | Foto: autor

Při cestě do Lipnice nad Sázavou musím překonat jedno malé úskalí. Do místa posledního odpočinku slavného českého spisovatele nejedí vlak. A tak mi nezbývá než se přepravit některým z linkových autobusů z terminálu v Havlíčkově Brodě, který sousedí se železničním nádražím. Je také možné se dopravit do lipnického regionu i od nádraží ve Světlé nad Sázavou, tam ale tolik spojů nejedí.

Po příjezdu do Lipnice je povinná návštěva domku a památníku Jaroslava Haška, slavného spisovatele a tvůrce neméně známého vojáka Švejka. Právě v Lipnici dodiktoval Hašek poslední slova nedokončeného románu o Švejkovi. Pokud vyjdeme schody nad Haškův domek, za pár minut dojdeme k monumentálnímu hradu Lipnice, jenž se vypíná nad městečkem a tamní krajinou. Doporučit mohu výšlap po barevně značených stezkách k sochařským dílům vytesaným v okolních zatopených žulových lomech. Tato díla, která navrhl havlíčkobrodský sochař Radomír Dvořák, nesou společný název Národní památník odposlechu. Patronem projektu se stal Richard Hašek, vnuk spisovatele Jaroslava Haška. Z celého cyklu je třešničkou na dortu monumentální žulová hlava sestavená z osmi segmentů, která je vlastně netradičním pomníkem tomuto autorovi. Monument o výšce 2,65 metru s názvem Hlava XXII odkazuje současně na slavný protiválečný román Josepha Hellera. Na deseti rovných plochách je uveden citát ze Švejka jak česky, tak německy, maďarsky, polsky, rusky, ale i anglicky, čínsky, hebrejsky,



Monument Hlava XXII od sochaře Radomíra Dvořáka se nachází nedaleko Dolního Města.

arabsky a v esperantu. Socha se nachází nedaleko autobusové zastávky Dolní Město.

Železniční ráj v Brodě

Pokud jste zdárně zdolali asi sedmikilometrový pěší okruh po sochařských dílech, nezbyvá než se odebrat autobusem zpět do Havlíčkova Brodu. A tady si konečně přijdou na své nadšenci do železné dráhy. Havlíčkobrodské nádraží sestává ze dvou částí – první až třetí peron je na „pražsko-brněnské“ dráze, 4. nástupiště je

na pardubické straně, odkud odjíždějí RegioNovy směrem na Hlinsko v Čechách, Chrudim a Pardubice. Větší cvrkot je ale na hlavní elektrizované trati. Ve stanici se pravidelně sjíždějí rychlíky Praha – Brno v čele s dvousystémovými Esy řady 362, ale také méně obvyklé regionální soupravy, sestavené z patrového a „půleného“ vozu řady Bds, vedené Plechovkami řady 242. To vše doplňují moderní nízkopodlažní motoráky RegioSpider, které jezdí v sólo verzi do Humpolce, nebo jako dvojčata do Žďáru nad Sázavou nebo Jihlavy. A oko nadšencovo určitě pookřeje při pohledu na stále pěkné Laminátky dceřiné společnosti ČD Cargo, které na havlíčkobrodském nádraží často odpočívají při svých namáhavých výkonech mezi Kutnou Horou a jihem Moravy.



Jihlava

Nakonec byl dům upraven v novobarokním slohu a přeměněn na radnici. A určitě nemohu přehlédnout dominantu havlíčkovobrodského náměstí, kterou je kostel Nanebevzetí Panny Marie, založený řádem německých rytířů ve 13. století, jehož hodiny mají čtyřadvacetihodinový ciferník. Pomalu se loučím s malebným náměstím a pílím k nádraží, abych stihl regionální spoj mířící do krajského hlavního města Jihlavy. A pozor: trať překonává převýšení zhruba sto metrů. Prostě, Vysočina se nezapře!

Po stopách malodráhy

Po výstupu z vlaku je člověk u jihlavského nádraží mile překvapen četností trolejbusových linek, směřujících do poměrně vzdáleného centra dvěma různými směry. Co

ŠOTOINFO

Dvoukolejná mezinárodní elektrizovaná železniční trať (Praha) – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno – Kúty (ŽSR) je označena v úseku Kolín – Havlíčkův Brod číslem 230 a dále až do Kútů jako 250. Ve slovenském jízdním řádu je úsek Břeclav – Kúty označen číslem 110. Provoz z Havlíčkova Brodu do Brna byl zahájen v roce 1898 a v roce 1966 byl tento traťový úsek elektrizován. Traťový úsek z Havlíčkova Brodu do Kolína postavila Rakouská severozápadní dráha a zprovoznila jej v letech 1869 a 1870. V roce 1965 byl úsek z Kolína do Kutné Hory a dále do Havlíčkova Brodu elektrizován. Ve stanici Kutná Hora hl. n. vznikl styk trakčních soustav – stejnosměrné 3 kV a střídavé 25 kV/50 Hz. Jednokolejná elektrizovaná železniční trať Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí je označena číslem 225 a provoz v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava byl zahájen v roce 1871, elektrizován je od roku 1980. V Jihlavě zastavují vnitrostátní rychlíky na trase Brno – České Budějovice – Plzeň.



Objekt bývalé městské elektrárny, která zásobovala proudem i místní tramvajovou dráhu, a zbytek kolejí původní jihlavské tramvaje.



Pěkná procházka historií

Ale Havlíčkův Brod není jen železnice. Doporučuji se vydat na krátkou vycházku do centra města, které je od nádraží vzdálené asi dvacet minut chůze. A kdo chce, může použít třeba některý z městských autobusů. Každého musí na první pohled oslovit atmosféra hlavního náměstí, které nese název po Karlu Havlíčkovi Borovském. Náš slavný novinář a spisovatel se nenarodil v Havlíčkově, tehdejším Německém Brodě, ale v nedaleké Borově. Do Havlíčkova Brodu se rodina s tehdy jedenáctiletým Karlem přistěhovala až v roce 1833, když zakoupili tehdy jeden z nejkrásnějších brodských domů a zřídili v něm kupecký krám. Dnes se v tomto domě nachází městské muzeum.

Hlavní, tedy Havlíčkově náměstí původně bývalo rynekem. Brodské domy mají pěkně opravené fasády, poetické názvy a bohatou historii. Mnohé jsou sklepními prostorami spojené s podzemními chodbami, které prý vedly až do středu náměstí. Na mnohých budovách nacházím informační tabule s legendou o jejich původu nebo významu, a tak třeba v domě zvaném Stará lékárna z první poloviny 15. století, který sousedí s domem Havlíčkovým, sídlí Galerie výtvarného umění. Upoutala mě také druhá budova radnice, která byla původně městskou rychtou, kde od první poloviny 16. století sídlil městský pivovar.

Hlavní, tedy Havlíčkově náměstí původně bývalo rynekem. Brodské domy mají pěkně opravené fasády, poetické názvy a bohatou historii. Mnohé jsou sklepními prostorami spojené s podzemními chodbami, které prý vedly až do středu náměstí. Na mnohých budovách nacházím informační tabule s legendou o jejich původu nebo významu, a tak třeba v domě zvaném Stará lékárna z první poloviny 15. století, který sousedí s domem Havlíčkovým, sídlí Galerie výtvarného umění. Upoutala mě také druhá budova radnice, která byla původně městskou rychtou, kde od první poloviny 16. století sídlil městský pivovar.

ale zaujme, je z větší části absence autobusů. Těch je v samotném městě v provozu opravdu jen několik, a navíc jezdí na ekologický pohon stlačeným zemním plynem. Asi tak by možná mohla vypadat budoucnost celé řady našich měst... Vydávám se po stopách bývalé úzkorozchodné tramvaje, která až do roku 1947 spojovala hlavní (dnešní Masarykovo) náměstí a hlavní nádraží. Tramvajky musely na 2,7 kilometru dlouhé trati překonat docela obstojné převýšení, a docela si dovedu představit, když bylo náledí a sníh – na Vysočině nic neobvyklého – jak tramvajové vozy dostávaly zabrat. A protože Jihlavští rádi na tramvaje vzpomínají, je dokonce na mostě poblíž křižovatky U Jánnů položen kus kolejí se vzpomínkovou deskou. A znalce upozorňuji i na nedalekou bývalou městskou elektrárnu v Gorkého ulici, v jejímž těsném sousedství stávala tříkolejná vozovna. Objekt elektrárny je dnes krásně zrenovovaný a sídlí v něm energetická společnost.

Na česko-moravském pomezí

Jihlava, dříve zvaná díky německé menšině Iglau, leží na někdejší česko-moravské zemské hranici, tvořené zčásti řekou Jihlavou. Historicky se jedná o moravské město, neboť i dnes větší část města leží na moravské straně, pouze severozápadní okraj je již v Čechách. Historické město, založené ve 13. stole-

tí jako hornické s těžbou stříbra, je od roku 1982 městskou památkovou rezervací, a tak opravdu stojí za to si projít poměrně rozsáhlé historické centrum. Tak jako já se ponořte do malebných uliček nedaleko hlavního náměstí v čele s mohutným kostelem svatého Ignáce. Polední klid dotváří jen několik ojedinelých chodců, a tak si vychutnávám procházku po „kočičích hlavách“ Farní ulici k hlavnímu jihlavskému kostelu svatého Jakuba Většího a odtud podél dochovaného opevnění se dívám do údolí na blízkou zoologickou zahradu. Díky zachovanému zbytku hradeb se zachovala i poslední městská brána, zvaná Matky boží, která pochází z druhé poloviny 13. století. V bráně sídlí Jihlavská astronomická společnost a každé pondělí po setmění se tam odehrávají veřejná pozorování oblohy. A ještě jeden malý tip na závěr. Milovníci pěnivého moku si mohou projít Pivovarskou naučnou stezku, která na dvanácti zastaveních připomene historii výroby piva. A tak na zdraví a šťastnou cestu domů! ☺



Hlavní náměstí v Havlíčkově Brodě nese název po slavném spisovateli a novináři.



Rožmitálské nádraží 11. 6. 1899 při příjezdu prvního vlaku. Lokomotiva Kafemlejnek i staniční budova jsou ověněny květinami a červeno-bílými zemskými prapory Čech.

Do Rožmitálu vedou koleje už 120 let

Chcete vystoupit ze stále se zrychlujícího vlaku moderní doby a na pár dní, nebo aspoň na pár hodin se ponořit do klidu a pohody, jež působí jako očistná regenerační lázeň na duši i na tělo? Pak neváhejte a vyrazte na Rožmitálsko – ostrov panenského klidu uprostřed civilizací nenávratně poznamenané střeoevropské krajiny.

Jan Dvořák | Foto: Podbrdské muzeum, autor

Tam, kde širokému kraji vévodí hora Třemšín, se v kotlině v jihozápadním výběžku pohoří Brd rozprostřelo od poloviny 13. století město Rožmitál. Co do povětrnostních podmínek to byl tady vždy krutý kraj bičovaný silnými vítrými. Bývá tu takřka pravidlem, že Rožmitál je prvním a také nejdéle zasněženým městem středních Čech. Tomuto malebnému historickému městu s hradem a párem kostelů

se řemesla a průmysl nevyhýbaly, ale železnice, která by ho spojila se světem, ano, a to až téměř do samotného závěru 19. století.

Nejbližší železniční tratí se mohla pochlubit blízka Březnice, kam zásluhou Rakovnicko-protivínské dráhy vedly „železné klacky“ položené přes pražce od 20. prosince roku 1875. O železnici usilovala i nedaleká jihočeská Blatná, která postrádala možnost vyvážet svoje produkty a naopak přivážet průmyslové zboží. Proto již od roku 1879 se tu jednalo o výstavbě

železnice, tedy plných dvacet let, než akciová společnost dovedla jednání do zdárného konce.

Družstvo místní dráhy zadalo výstavbu svých tratí pražským firmám. Projekt vypracovala firma Ing. Jan Kodl a Ludvík Hamer a vlastní stavbu uskutečnila firma Ing. Jan Žiwotský a J. Hrabě ze Zbraslavi. S výstavbou se začalo v listopadu 1897 na trasách Březnice – Strakonice, Březnice – Rožmitál pod Třemšínem a Blatná – Nepomuk. Práce pokračovaly tak rychle, že i navzdory zdržení způsobenému několika stávkami v roce 1898 byla dokončena stavba tratového svršku ve všech úsecích (celkem 84 kilometrů) již na jaře roku 1899. Před zahájením pravidelné veřejné dopravy projela kolaudační komise všechny tratě 9. června a provoz se zahajoval o dva dny později – 11. června 1899, tedy přesně před 130 lety.

Lokomotivy z Vídně

Provoz na zdejších blatenských místních drahách od počátku zajišťovaly čtyři parní lokomotivy řady 97. Později, po převzetí ČSD, dostaly tyto stroje označení 310.055 až 310.059, z nichž devětapadesátka jezdila právě na rožmitálské tratě. Ostatní zůstaly ve výtopně v Blatné. Lokomotivy vyrobila lokomotivka StEG ve Vídni v roce 1898 a stroje se zúčastnily již při stavbě tratí, kde jezdily s pracovními vlaky. Vlaky jezdily krásnou českou krajinou, a cestujícím se tak nabízel pohled na pole, louky, rybníky, lesy i hájky. Tyto lokální dráhy



Drážní zátíší v Podbrdském muzeu



Meteorologický radar na vrcholu hory Praha



Tři rožmitálské dámy se přišly podívat na dostavbu místní železniční stanice.

přetínaly pouze prašné silnice, spojující rovněž městečka a obce na trati.

Krajinně plně zeleně, zvěře a ptactva dominují dvě hory – Třemšín (827m) a Praha (862 m). Třemšín je znám bývalým hradištěm z doby pozdní bronzové, kde byl ve 14. století postaven gotický hrad. Z hradu zbyly základy dvou bašt, zbytky věže a příkop, přes který dnes vede most. Nad zasypanou studní v předhradí byla v roce 1771 postavena kaplička. Třemšín se stal v době národního nadšení v 19. století cílem národních poutí, kdy se zde dvakrát shromáždilo na pět tisíc účastníků. Hora Praha je zase známá z doby 2. světové války německou radiolokační stanicí Pegasus-Y, ze které do dnešních dní zbyly jen slabé zbytky – nejviditelnější je kamenný základ

radiolokátoru Freya. Dnes hoře vévodí železobetonová věž s meteorologickým radarem z roku 2000, který ční do výše téměř 50 metrů.

Nešťastný J. J. Ryba

Město Rožmitál proslavil Českou mší vánoční místní skladatel a učitel Jakub Jan Ryba. Jeho notoricky známé „Hej mistře! Vstaň bystře!“ se o Vánocích ozývá z mnoha míst dodnes. Bohužel dlouholeté strádání a příkoří byly pro tohoto hudebníka nesnesitelné. V sobotu 8. 4. 1815 se ve svých devětačtyřiceti letech rozloučil s manželkou a vyrazil do starorožmitálského kostela na mši. Po ní se však místo domů vydal blátivou cestou k nedaleké Voltuši, kde si na svahu lesa Šterbiny břitvou přerézal krční

tepny a průdušnici. Na tomto místě dnes stojí na jeho počest kamenný památník.

Z okolních kopců je krásně vidět celý historický Rožmitál. Omezený výhled umožňuje i rozhledna zřízená v areálu Podbrdského muzea (kdysi továrna) v centru města. V této bývalé továrně můžete vidět i poslední malý artefakt další rožmitálské dráhy, tentokrát úzkokolejně, která fungovala kdysi v tomto objektu.

Loučíme se tedy s městem ležícím v kotlině mezi zalesněnými horami, kde vítr fouká ze strniště, kde se naklání hřbet kopce s ukazovákou v podobě stromů, co si ukazují na noční obloze hvězdy, a pod nimi konečnou stanicí J. J. Ryby, kde v té zeleni si to jen les pobroukává: „Hej mistře...“ ◉

Z OBCE BRZY MĚSTEM

Rožmitál pod Třemšínem, německy Rozmital nebo též Rosenthal, leží v okrese Příbram v podhůří Brd zhruba 15 kilometrů jižně od tohoto středočeského města. Nachází se na konci regionální železniční trati Březnice – Rožmitál pod Třemšínem. Jedná se o jednokolejnou regionální trať nesoucí číslo 204. Doprava zde byla zahájena roku 1899. Přímo na území města leží koncová stanice Rožmitál a zastávka Skuhrov pod Třemšínem. V samotném městě dnes žije přibližně 4 400 obyvatel. První zmínka o obci se datuje k roku 1265. V roce 1349 byla povýšena na městečko a od roku 1850 je pak městem.



Černobílý snímek rožmitálského nádraží je ze dne 19. 7. 1989. Je na něm zachycen osobní motorový vlak (810.112-3) před odjezdem do Březnice a také vlevo (za třemi jehličňany) remíza pro jedno stání, kdysi pro parní Kafemlejnek. Je vidět za nádražní budovou skladiště s rampou a parkově upravená část s lavičkami pro cestující. Takto tedy vypadala místní železniční stanice po devadesáti letech provozu.

Sprcha

František Tyllšar

Léto bylo toho roku tropické. Důchodce Emil Spilka se už týden šíleně potil. Byl by spokojený, pokud by se mohl aspoň dvakrát denně vykoupat. Jenže v jejich domě na Přednádraží zrovna měnili vodovodní rozvody a vodu vozili v cisterně.

Pojednou přišla spásná myšlenka. Vždyť mám depo jen pár kroků a léta jsem tam dřel. Zajdu se tam aspoň občas osprchovat.

Další den už Emil krácel do depa. Na nohách žabky, v ruce ručník s šamponem, v křafasech klíč od bytu. Doma přemýšlel, do kterých sprch se vydat, jelikož v depu jich bylo více. Zvolil ty nejbližší v malé šatně, která byla vedle „pískovny“ a kde se převlékali dva pomocní dělníci. Emil věděl, že oba mají povoleno jít do šatny jen na začátku a konci směny, jinak měli svůj kamrlík v hlavní budově. Tedy nehrozilo nebezpečí, že by se v šatně potkal s Milanem Kolčákem, kterého znal jako pěkného prudaše.

Emil vešel do koupelny. Od stěny koupelny si přitáhl židli a na ni uložil věci. Nedočkavě otočil kohoutkem teplé vody. Brzy byl na vrcholu blaha. Po deseti dnech se konečně mohl oddávat příjemně zurčivé vodě, která z něj smývala prach a pot.

Milan Kolčák od rána ukládal do stohu brzdové špalky, které den předtím vyházel z vagonu. Díky venkovnímu parnu z něj jen lilo a už se těšil, až si bude moci dát svačinu a k tomu cigárko. Cigarety mu došly a Milan zvažoval, zda je má jít koupit do kantýny, nebo zajít na šatnu, kde měl ve skříňce plnou krabičku. Nakonec zvolil druhou variantu a věřil, že jej snad v šatně nenachytá mistr. Vyšel se po panelové cestě směrem k šatně. Už byl na dohled od dveří, když si všiml, že z okna vedle vchodu se valí něco, co vypadalo jako bílý dým.

„Do háje, tam hoří!“ vylekaně vyjekl Milan a rozběhl se ke vchodu do šatny. Vtrhl dovnitř. Chvilku mu trvalo, než se ve vlhké mlze zorientoval, avšak když uviděl příčinu všeho, nevěřícně se zarazil. V jejich sprše si labužnický užíval nějaký starý chlap. Vodu měl už po kotníky, jelikož odtok špatně fungoval a muselo se sprchovat malým proudem vody, aby voda stačila plynule odtékat.

„Co tady děláš, ty šmejde, a kdo ti to povolil?“ zařval Milan na vetřelce. Emil se pořádně vylekal a uhnul z proudu vody. „Na Přednádraží nám dělají vodu,“ pronesl zkroutěně, když poznal příchozího a začal tušit problém.



Digishock

„Co mne zajímá nějaké Přednádraží,“ pustil se Milan do muže, ve kterém poznal bývalého zaměstnance z elektrické opravárny. „Tam jsou i další bytovky a určitě by tě někdo pustil se vykoupat. Já se kvůli tobě budu mýt ve studené vodě.“

„Já se v ní myju už týden a také jsem to přežil,“ vypustil z úst Emil takřka bez přemýšlení a hned věděl, že vyřknu nejhorší větu, jakou mohl.

V Milanových očích se nebezpečně zablýsklo. „Já ti ukážu studenou vodu, ty starý skrčku. Jestli se umíš modlit, tak už začni,“ zařval Milan a směřoval do rohu koupelny, kde měl zkrácený smeták na očistění odtoku ze sprchy.

Důchodce pochopil, že je zle, a okamžitě vyskočil ze sprchy. Chmátl aspoň po trenýrkách a nahý bleskově vyběhl ven. Jen okamžik přemýšlel, zde se má vydat doprava směrem ke svému domovu, nebo naopak k motorové hale. Nakonec zahrnul doleva. Věřil, že Milan v montérkách a pracovních botách nebude tak rychlý jako on. Oběhne kousek kolem motorové haly, zabočí doleva směrem ven z depa, a pokud bude mít dostatečný náskok, vezme to zkratkou k pískovně a sprše, kde sebere zbytek svých věcí.

Emil se bleskově ohlédl a viděl, že Milan je tak dvacet metrů za ním se smetákem nad hlavou. Už jej začaly štípat nohy od bosého běhu po betonu, ale zároveň měl ještě celkem dost sil k mírnému běhu, i když venkovní teplota už začínala působit. Emil odbočil doleva směrem k široké budově s kantýnou a šatnami. Jeho náskok se trošku zvýšil, ale Milan s koštětem soubor jen tak nevzdával.

U obou běžců se už začal projevovat značný úbytek sil. Emil odbočil doprava směrem k výjezdu z depa. Ohlédl se. Milanovi sice evidentně docházely síly, ale stále byl v závěsu za ním. Důchodce už páčila chodidla od dlouhého běhu po panelové cestě. Proto se rozhodl obětovat své svršky a klíče a vydat se k bráně depa. Byl uříčený a špinavý více, než když sem šel.

Emil zvolnil a otočil se. Milan už stál v dostatečné vzdálenosti za ním a hrozil mu vztyčeným koštětem. Honěná skončila. Emil si oddechl a u blízkého křoví si konečně oblékl trenýrky a začal opět přemýšlet, kde ze sebe smyje prach a pot. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Představenstvo ČD bude kompletní v září, členy určí výběrové řízení

Představenstvo Českých drah bude kompletní v září, podnik vybere dva jeho nové členy z otevřeného výběrového řízení. Nový šéf skupiny následně vzejde z kompletního pětičlenného představenstva. O podmínkách výběrového řízení rozhodla Dozorčí rada ČD. Představenstvo je nyní tříčlenné, vede ho místopředseda Radek Dvořák. Rada nedávno odvolala předsedu představenstva Miroslava Kupce. Druhé místo v představenstvu zůstalo uvolněné po Michalu Heřmanovi. Výběrové řízení bude otevřené a ve spolupráci s personálním odborem generálního ředitelství ČD ho uskuteční přímo dozorčí rada. Zájemci budou moci podávat přihlášky do 29. července. Vhodné členy posoudí výběrová komise. Nejvhodnější kandidáty komise představí dozorčí radě 12. září, která rozhodne o jejich jmenování. Po doplnění pětičlenného představenstva bude z jeho řad vybrán nový předseda a generální ředitel skupiny. **ČTK 24. 6. 2019**

České dráhy obhájily provoz v částech Ústeckého kraje

Provoz na velké části tratí v Ústeckém kraji uhájily České dráhy. Radní Ústeckého kraje už schválili plán na nové smlouvy s dopravcem ve třech oblastech – Šluknovsko, Podřipsko a na trati z Lovosic do Teplíc. Vyplývá to ze zveřejněného usnesení krajských radních i oznámení na úřední desce. V případě souboru Podřipsko a linky U6 (Lovosice – Teplice) jde o výkony v součtu necelého půl milionu kilometrů ročně, kraj u nich počítá s desetiletým kontraktem. U Šluknovska jde o 1,036 milionu kilometrů ročně, smlouva bude jen na čtyři roky. České dráhy byly nakonec jediným zájemcem, kdo v poptávkovém řízení podal nabídku. Zájem o zakázku vyjádřily také společnosti Arriva vlaky a GW Train Regio, ty ale nakonec nabídku nepodaly. ČD nabídly na všechny soubory stávající vozbu: na Šluknovsko motorové jednotky 844 (RegioShark) a 642 (Siemens Desiro). V případě linky U6 půjde o RegioNovy, na Podřipsku motorové vozy řady 809. **zdopravy.cz 24. 6. 2019**

Místo nástupiště koleje. Nádraží v Česku čeká velké přečíslování

SŽDC chystá v příštích letech na všech nádražích revoluci v označování míst, kam přijíždí vlaky. Namísto stávajícího uvádění nástupiště přečíslování stanic na koleje. Některé stanice už touto změnou prošly, například Beroun nebo Veselí nad Moravou, od 1. července pak dojde ke změně označení na jednom z největších nádraží v zemi: v Plzni. Jde o stejný model, který se používá například v Německu. „Jedná se o převzetí evropské metodiky organizace stanic,“ řekl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. V Plzni dojde ke změně jen pár měsíců poté, co byla dokončena rozsáhlá modernizace stanice. „Přechod na nový systém potrvá zhruba tři týdny. Po tuto dobu budou ve stanici k dispozici koordinátoři dopravy jak ze strany dopravce, tak z naší,“ dodal Illiaš. SŽDC o změně rozhodla už dříve, vyplývá ze směrnice 118 vydané v červenci 2017. Číslování kolejí probíhá od hlavní přístupové cesty do stanice, například od výpravní budovy či od vstupu do podchodu. **zdopravy 20. 6. 2019**

ALBÁNIE – DURRËS



Hotely: Diamma, Majestic a Fafa Grand Blue

Letecky z Prahy od června do září

Pobyty na 7 nocí, 2–3lůžkové pokoje



Cena od 9 900 Kč

(ceny jsou dotované pro zaměstnance skupiny ČD, Cargo a SŽDC)

Cena zahrnuje: ubytování, stravu all inclusive, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel: **972 243 053** K. Štěchová

ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Rozjed'te to jako zamlada s aplikací

Vlakem na výlet

SLEVA 75%
na jízdenky pro seniory 65 let a více



Inspirujte se na www.cd.cz/vlakemnavylet nebo si rovnou stáhněte aplikaci.



České dráhy
Národní dopravec



každou sobotu do 31. srpna 2019

Svezte se Mattoni expresem do lázní Kyselka

Každou prázdninovou sobotu si můžete udělat výlet historickým motorovým vozem Singrovka z Karlových Varů do lázní Kyselka. Tento Mattoni expres odjíždí z karlovarského dolního nádraží v 9:30 hodin a přes Dalovice, Hájek, Ostrov nad Ohří a Vojkovice nad Ohří dojedete do Kyselky v 10:55. Mezi Vojkovicemi a Kyselkou vás motoráček provede po vlečce firmy Mattoni, po níž běžně osobní vlaky nejezdí. V Kyselce je pro vás připravená komentovaná prohlídka bývalých vyhlášených lázní. S jízdenkou z historického vlaku získáte 50% slevu na vstupné do Mattoni muzea a zájemci mohou také absolvovat turistický výšlap na nedalekou rozhlednu Bučina. Ještě než se Mattoni expres vydá po stejné trase na zpáteční cestu (odj. z Kyselky v 15:15 hodin), uskuteční historický motorák ještě jednu jízdu tam a zpět mezi Kyselkou a Vojkovicemi n. O. A kolik zaplatíte za jízdenku? Jednosměrné jízdné Karlovy Vary dolní n. – Kyselka stojí 100 Kč, pro děti 6 až 15 let 80 Kč. Další informace včetně jízdního řádu a kompletního ceníku najdete na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejbližší železniční stanice: Karlovy Vary dolní nádr./Karlovy Vary/Ostrov n. O./Vojkovice n. O. ad.



19. a 20. července 2019

Historické slavnosti Jakuba Krčína

Přijďte si do Třeboně užít slavnosti věnované jednomu z nejznámějších českých rybníkářů – Jakubu Krčínovi. Jejich zahájení je naplánováno na pátek 19. 7. prostřednictvím koncertu středověkého folkrocku na Masarykově náměstí. Na sobotu 20. července se chystá celodenní pestrý program zakončený ohňostrojem. Těšit se můžete na desítky šermířských soubojů, renesanční tance a historické muzicírování, úžasnou vlajkovou show nebo setkání s renesančními umělci v podání oživlých soch. Na děti čekají v zámeckém parku historické soutěže a loutkové pohádky.

Nejbližší železniční stanice:
Třeboň lázně



26. až 28. července 2019

S dětmi na Kraslický filmVLáček

Na nádraží v Kraslicích se od 26. do 28. července koná první ročník festivalu filmů s železniční tematikou Kraslický filmVLáček. Projekce se uskuteční ve venkovním amfiteátru, v hlavní výpravní budově, v Muzeu Kraslické dráhy (v budově bývalé nádražní restaurace) a v kinovoze Českých drah, kde se budou promítat dětské a preventivní filmy. V něm najdete také výstavu výtvarníka Mirka Vostrého. Do Kraslic se můžete svést i mimořádnými autobusovými spoji z Rotavy a po trase Sokolov – Dolní Nivy – Šindelová – Přebuz – Stříbrná – Bublava – Rotava.

Nejbližší železniční stanice:
Sokolov (Kraslice)



do 22. září 2019

Železnici údolím Svitavy

Tak se jmenuje výstava, která je k vidění do 22. září ve výstavních prostorách Městského muzea a galerie ve Svitavách. Na bezmála šedesáti panelech se dozvíte zajímavosti o historii trati z Brna do České Třebové, na které byl zahájen provoz před 170 lety. Prohlédnout si můžete nespočet historických fotografií a dokumentů a také expozici železniční architektury s řadou modelů budov a dalších drážních staveb. Na výstavě nebude chybět ani několik modelových kolejíšť. K výstavě byly vydány pohlednice, turistické vizitky a příležitostná razítka.

Nejbližší železniční stanice:
Svitavy

Foto: archiv ČD, archiv města Třeboně

Železničář

VIDAVATEL: České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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