

Železničář

9. SRPNA 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



16

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Nejen o zásahu klíčové výluky do běžného fungování provozních záležitostí, ale i o dalších činnostech technicko-hospodářského zázemí jsme hovořili s manažerem ZAP Brno **Pavlem Karšulínem**.

9 ZPRAVODAJSTVÍ

Tradiční akce **Jihočeské léto s párou** se tentokrát odehrává na jiných tratích než v minulosti. Atraktivní výlet parním vlakem zpestří dovolenou rekreatantům na Netolicku a Třeboňsku.

11–14 TÉMA

Kdyby dnes jezdil napříč Českou republikou **expres Pannonia**, oslavil by šedesátku. Legendární vlak spojoval desítky let východní Německo, Československo, Maďarsko a mířil dál na Balkán.

16–17 RECENZE

České dráhy si pronajaly 10 vícesystémových strojů řady 193, které nahradily řadu 371. Lokomotiva je velmi atraktivní, proto se na ni vrhli výrobci modelové železnice. Jak se povedl **Vectron** ve velikosti TT v barvách ČD?

18–19 CESTOPIS

Krajské město **Hradec Králové** se právem považuje za ojedinělý architektonický skvost, v němž najdete pozoruhodné budovy i pamětihodnosti. My jsme se sem vypravili a trošku se zde porozhlédli.

20–21 HISTORIE

Před sedmadvaceti lety odešel z tehdejší České a Slovenské Federativní republiky **poslední sovětský voják**. Většina z nich při transportu zpět do Sovětského svazu využila železnici.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Znovuzrozený Stříbrný šíp na Pražském Semmeringu na cestě do muzea v Lužné



Prezentace nových osobních vozů v dobovém prospektu výrobce – oddíl vozu Bac a Aa

Vagony pro ČSD: prim hrály Ypsilonony z NDR

Petr Slonek | foto: archiv vagonweb.cz

Jedním z velkých dodavatelů vozů pro tehdejší ČSD byl v od začátku 60. do 90. let závod Waggonbau Bautzen. Šlo o podnik sídlící ve východoněmeckém městě Budyšin, založený již v roce 1846 a od února 1998 patřící do koncernu Bombardier. ČSD od vagonky zpočátku odebíraly vozy se skříní typu UIC-Y, nejčastěji s podvozky Görlitz V / Görlitz Va. Od druhé poloviny 80. let byly dodávány vozy typu UIC-Z s podvozky GP 200 S. Podnik počátkem 60. let rovněž vyráběl čtyřnápravové služební vozy.

Nutnost pořízení nových vagonů vycházela z požadavku na sjednocení konstrukce osobních vozů pro rychlíkovou dopravu, který začátkem 60. let řešila Mezinárodní železniční unie (UIC). Konstruktoři v NDR přišli s odpovědí v podobě nových vozů standardní délky přes nárazníky 24 500 mm, označovaných jako vozy typu Y neboli Ypsilonony. A právě firma Waggonbau Bautzen patřila k hlavním dodavatelům těchto vagonů v celém

východním bloku. Navíc standardy vozů typu Y se objevovaly i v některých zemích západní Evropy, byť doménou byl Východ.

V případě ČSD byly v půlce 60. let dodány první vozy kombinující oddíly první a druhé třídy ABA, následované vozy oddílovými první třídy Aa a oddílovými vozy druhé třídy Ba. Kromě toho byly dodány dnes již zrušené lůžkové vozy WLAB, lehátkové vozy Bac a jídelní vozy WR.

Tyto dodávky pokračovaly až do poloviny 70. let.

Následovaly lehce modernizované verze vozů z předchozí epochy. Jednalo se hlavně o oddílové vozy první třídy Aa, druhé třídy Ba, servisní vozy BDa či jídelní vozy WR. Zároveň v roce 1978 park ČSD rozšířily první vozy se skříní typu UIC-Z pro Československé státní dráhy – jídelní vozy WRab. Jako poslední dorazily vozy kombinující oddíly první a druhou třídu ABA.

Ve druhé polovině 80. let flotilu ČSD rozšířilo několik stovek vozů typu UIC-Z. Jako první to byly lůžkové vozy s barovým oddílem BRcm, následované oddílovými vozy 1. třídy Amee a oddílovými vozy 2. třídy Bmee. Nezapomnělo se ani na služební vozy, dodány tak byly BDmee a také vagony s plošinou pro nakládání vozíčkářů BDmeer. Import z Budyšínské vagonky pro ČSD uzavřela série vozů pro osobní vlaky řady Bymee. ○



Vážení čtenáři,

letní prázdniny a s tím spojené období dovolených se přehouply do své druhé poloviny. Mnozí si již zasloužené volno vybrali, jiní se na něj teprve chystají. Pro České dráhy však druhý prázdninový měsíc představuje další nápor mimo jiné i v podobě zajištění řady volnočasových aktivit. První srpnový víkend totiž odstartovala druhá část tradiční akce Jihočeské léto s párou, tentokrát v jiné části Jihočeského kraje než v minulosti.

Atraktivní výlet parním vlakem zcela nově zpestřil dovolenou rekreantům na Netolicku a Třeboňsku. V čele soupravy se zde objevila parní lokomotiva Všudybylka 354.195 sestavená v Českomoravské-Kolben v Praze ve 20. letech minulého století. Atmosféru dávné minulosti cestujícím připomněly také historické vozy Rybák, které se vyráběly na konci 40. let. Lidé si tak mohli vyzkoušet, jak se dříve cestovalo na dřevěných lavicích, jež byly určeny dokonce pro pět osob vedle sebe.

Neobvyklým zážitkem se pak stala páteční jízda parního vlaku z Čičenic do Netolic. V úseku Čičenice – Dívčice totiž jel souběžně motorový i parní vlak. A unikátní byla i další jízda do Netolic, protože na této trati nyní není pravidelná osobní doprava provozována.

Letošní léto je bohužel zvláštní i z jiných důvodů. Kvůli velkému horku a především extrémnímu suchu totiž mnohdy musíme, ač velmi neradi, odřeknout z tradičních historických jízd parní lokomotivy a nahradit je diesellovými. To byl i případ oblíbené akce Křivořezání na bývalém královském hradě Křivoklátu, kde v čele vlaku ze 60. let nakonec vyrazila Bardotka 751.010 vypůjčená od Národního technického muzea. Bezpečnost je však pro nás na prvním místě a riziko požáru bylo příliš vysoké.

Druhý a poslední prázdninový měsíc je pro České dráhy rovněž ve znamení velkých příprav na zásadní změnu, která nastane od 1. září. V tento den vstupují v platnost výrazné slevy pro děti a mládež od 6 do 18 let, studenty do 26 let a cestující starší 65 let ve vlacích a autobusech. Národní dopravce vyšel zákazníkům vstříc a zmíněnou slevu bude možné uplatnit ve všech vlacích.

Vláda sice ve svém nařízení dala dopravcům možnost výběru spojů, v nichž by slevy po projednání s objednateli platit nemusely, my jsme se nicméně rozhodli celou záležitost co nejvíce pro cestující zjednodušit. Nechceme totiž, aby tápali, ve kterém vlaku zvýhodněná jízdenka platí, a v jakém už ne. Využít ji proto bude možné všude.

Zavedení slev ve vlacích ČD ovšem představovalo vyřešení řady nejruznějších věcí týkajících se zejména samotného jízdového. Výsledek naší snahy je velmi uspokojivý. Cestující se rozhodně nemusí změněm obávat. Jízdenky budou dostupné ve všech běžných prodejních kanálech národního dopravce – v pokladnách, na e-shopu i v přenosných osobních pokladnách vlakového doprovodu. Problém nebude ani při případném navrácení zakoupených dokladů. Platit budou stejná pravidla jako doposud, tedy například na e-shopu je bude možné vrátit do čtvrt hodiny před odjezdem beze srážky.

A když mluvíme o novinkách, zapomenout nesmím ani na další rozšíření hojně využívané služby ČD Parking. Od srpna se její síť rozrostla o dalších 21 lokalit, což představuje bezmála čtyři stovky nových parkovacích stání, která mohou cestující využívat. Řadu dalších míst dále připravujeme. Cestující chceme zbavit starostí, kde a za jakých podmínek zaparkují svůj vůz, když jedou do práce či na výlet vlakem. ČD Parking je součástí doplňkových služeb v rámci servisu pro první a poslední míli cestování, k nimž patří i ČD Taxi, Airport Express, ale i půjčovny ČD Bike.

Věřím, že si i v těchto parných dnech najdete cestu do některého z našich vlaků. Přeji vám klidný zbytek léta.



Jiří Jeřeta

ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Koňistní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stéblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídavé trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+



Interiér jídelního vozu WRab (později WRRm) z konce sedmdesátých let



Jídelní vozy WR krátce po vyrobení v podniku Waggonbau Bautzen

Vznik republiky oslavili prezidenti ČR a SR ve vlaku

Historickou soupravou Prezidentského vlaku cestovali v neděli 29. července prezidenti České republiky a Slovenska Miloš Zeman a Andrej Kiska. Tato velmi neobvyklá, čtyři hodiny trvající cesta s cílem ve slovenském městečku Topolčianky, byla velmi symbolická. Oba prezidenti vzdali hold prvnímu československému prezidentovi T. G. Masarykovi položením květin u jeho pomníku v Hodoníně a společným setkáním oslavili sté výročí vzniku Československa. Při nástupu do vlaku uvítal oba prezidenty místopředseda představenstva Českých drah Ludvík Urban společně s předsedou představenstva Železniční společnosti Slovensko Filipem Hlubockým a dalšími hosty. Vlak, vedený parní lokomotivou Zelený Anton, který měl na postrku Bardotku, se rozjel z Hodonína přesně pět minut před dvanáctou za potlesku přihlížejících občanů. Oba prezidenti cestovali stylově v Masarykově salonním voze a oba si nevšední zážitek velmi pochvalovali. Po příjezdu historického vlaku do Topolčianek, jež bývaly letním sídlem prezidentů za první republiky, se obě hlavy státu přepravily kočárem do zámku, kde se uskutečnil uvítací ceremoniál. (mah)



Cestujících v prvním pololetí opět přibýlo

Nárůst počtu cestujících z 1. čtvrtletí letošního roku nabral ve 2. čtvrtletí 2018 ještě vyšší tempo. České dráhy za šest měsíců letošního roku přepravily o 2,5 milionu cestujících více než loni ve stejném období. Největší zájem o služby ČD je na dálkových linkách a v příměstské dopravě velkých aglomerací, především v Praze a v jejím okolí. Podle člena představenstva odpovědného za osobní dopravu Michala Štěpána se potvrzuje správnost rozhodnutí vsadit při získání nových cestujících na lepší služby, nasazení moderních souprav a zrychlení dopravy na úsecích, kde jsou modernizované tratě. Díky tomu se do vlaků Českých drah za 1. pololetí 2018 podařilo přilákat celkem 89,435 milionu cestujících, kteří ujeli 3,928 miliardy kilometrů. Oproti prvnímu pololetí loňského roku je to o 2,525 milionu osob více a vzdálenost, kterou ujeli, se zvýšila o 226 milionů kilometrů. Více lidí využívá vlaky například z Prahy na celou střední a severní Moravu. Poptávka roste i mezi Prahou a jižními, západními nebo severovýchodními Čechami. (red)



Ve Studénce časem mimoúrovňově

Centrální komise Ministerstva dopravy ČR během prázdnin posoudí a poté schválí projekt nového mimoúrovňového křížení na místě dnešního přejezdu ve Studénce na severní Moravě. SŽDC současně zpracovala i dokumentaci k územnímu rozhodnutí, kterou předložila k vyjádření stavebnímu úřadu. Zrušení problematického přejezdu, kde se před třemi lety stala jedna z nejtragičtějších nehod na tuzemské železnici, se dosáhne vybudováním podjezdu pod tratí a stavbou nové silnice pro kamiony. Přejezd ve Studénce je jedním z osmi přejezdů, u kterých správce infrastruktury připravuje jejich přeměnu na mimoúrovňové křížení a vyřizuje dopravně-územní rozhodnutí. Příprava získání stavebního povolení a výběr zhotovitele veřejné zakázky může ale trvat i několik let. Kromě změny územního plánu města Studénky, kterou bude na svém zasedání projednávat zastupitelstvo ve druhé polovině letošního roku, zbývá SŽDC ještě získat souhlas k vykoupení osmi pozemků, které patří dvěma soukromým majitelům. V případě hladkého průběhu projektové přípravy a všech nezbytných legislativních úkonů by mohli stavbaři začít pracovat v průběhu roku 2020. (mah)





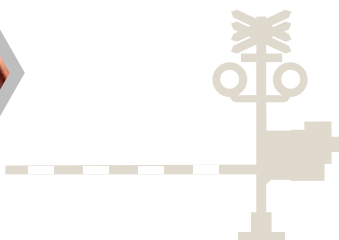
Čeští atleti jeli do Berlína na mistrovství Evropy spoji ČD

Česká atletická reprezentace odcestovala na mistrovství Evropy v Berlíně vlaky Českých drah. Padesát sportovců a pár desítek dalších členů výpravy rozdělených do dvou skupin využilo vždy služeb mezinárodního spoje EC 174, a to v sobotu 4. a v pondělí 6. srpna. Člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán, který tým sportovců doprovázel na pražském hlavním nádraží, popřál všem mnoho úspěchů a vyzdvihl mimo jiné fakt, že národní dopravce je hrdým partnerem národního týmu a všeobecně se sportovci spolupracuje řadu let. Na palubě moderních vlaků byli například běžec Jakub Holuša, překážkářka Zuzana Hejnová, sprinter Pavel Maslák, tyčkař Jan Kudlíčka, skokan Radek Juška či oštěpař Jakub Vadlejš. Národní dopravce po skončení šampionátu přepraví i zpět do České republiky. Vlaky Českých drah denně spojují Berlín a Prahu šesti páry vlaků. (hol)



Na olympiádu chemiků vyjel i speciál ČD

České dráhy přepravily z Bratislavy do Prahy stovky mentorů a účastníků 50. ročníku Mezinárodní chemické olympiády. Ze Slovenska totiž v sobotu 21. července k pravidelnému spoji EC 276 připojily dalších pět vozů k sezení a konferenční vůz, aby přepravily tři stovky mentorů. Vlak měl tedy tento den celkem třináct vozů. Na hlavním nádraží v Praze byla skupina šesti vozů odpojena a pokračovala jako zvláštní vlak do zastávky Praha Podbaba, neboť právě ta byla nejbližší místu konání akce. Ve středu 25. července pak z Bratislavy do Prahy vyrazili i samotní účastníci, a to zvláštním vlakem složeným ze sedmi vozů k sezení a konferenčního vozu. Také tento speciál jel až do Podbavy. Na palubě měl 430 cestujících. (hol)



Prezidentský vlak navštívily už tisíce lidí

Prezidentský vlak, projekt, který společně připravily České dráhy spolu s Národním technickým muzeem a slovenskou železnicí, slaví u veřejnosti ohromný úspěch. Proto pořadatelé přidali zastávku v Karlových Varech a rozšířili termín zavstavení na pražském Masarykově nádraží o více než dva týdny. Podle Jiřího Ješety, ředitele odboru obchodu ČD, na Slovensku navštívilo soupravu, ve které je zařazen i Masarykův salonní vůz řady Aza 80, více než 14 tisíc lidí. Ke konci července se součet za obě země zastavil na číslovce 32 tisíc. V Karlových Varech bude speciální souprava stát od 13. do 14. srpna. Na Masarykově nádraží pak od 28. srpna do 19. září. Posléze se přesune do Českých Budějovic na Národní den železnice. Ten se uskuteční 22. září. Bude to zároveň poslední možnost k návštěvě vlaku. (hol)

V Třebíči se dobuduje moderní terminál

Druhé největší město Kraje Vysočina dostane během příštího roku novou výpravní budovu, která bude sloužit jak zákazníkům Českých drah, tak současně cestujícím navazující autobusové dopravy v přilehlém dopravním terminálu. Aktuálně probíhá zpracování projektové dokumentace, která by měla být dokončena do konce srpna. Organizace SŽDC, která je vlastníkem budovy, předpokládá zahájení prací na přelomu letošního a příštího roku. V rámci rekonstrukce budou přesunuty prostory pro cestující do stávající přístavby, kde jsou v současnosti nejen veřejné toalety, ale také provozní prostory. Ty se přestěhují částečně jak do vyšších pater budovy, tak současné odjezdové haly. Budova bude vybavena komerčním prostorem, novou halou, čekárnou pro cestující a novými pokladnami. Výstup z nové haly je naplánován přímo podchodem na osetrovní nástupiště a současně směrem k dopravnímu terminálu. Součástí modernizovaného nádraží budou nové toalety pro veřejnost včetně bezbariérových. (mah)



Naši zaměstnanci dokážou udržet standardy kvality

V polovině července začala první etapa velkých výluk v železničním uzlu Brno, které budou mít dopad na regionální i dálkovou dopravu. Jde o zatěžkávací zkoušku pro veškerý personál Českých drah, který bude muset operativně reagovat na nestandardní situace a být připraven pomoci našim zákazníkům. Nejen o zásahu do běžného fungování provozních záležitostí, ale i činnostech technicko-hospodářského zázemí jsme hovořili s manažerem Zákaznického personálu (ZAP) Brno Pavlem Karšulínem.

Martin Harák | Foto: autor

Aktuální je výluka v brněnském železničním uzlu, která začala nedávno a v příštím roce se rozeběhne naplno. Jaký dopad to bude mít prioritně na provozní zaměstnance ZAP Brno?

První výluka začala 16. července a potrvá až do konce platnosti letošního grafikonu, tedy do poloviny letošního prosince. Do 31. srpna je v platnosti první etapa, kdy většina vlaků od Střelice beze změny dojíždí do Brna hlavního nádraží, některé spoje linky S4 pak končí jízdu již ve stanici Brno-Horní Heršpice, kde je zajištěn přestup směrem na hlavní nádraží i Modřice. Z toho důvodu jsme objednali v Horních Heršpicích odpočinkovou místnost pro vlakové čety. Začátkem září začne další etapa, kdy všechny vlaky S41 začnou zajíždět do upravené stanice Brno dolní nádraží. Právě tam se také přestěhuje jedna naše pokladna, která bude odbavovat cestující ve směrech na Ivančice a Moravský Krumlov. I na dolním nádraží musíme pro vlakové čety zajistit denní místnost. V současné době řešíme, zda osobní pokladna bude umístěna uvnitř výpravní budovy, nebo jestli bude ve formě mobilní buňky, jež by sloužila pouze do konce tohoto jízdního řádu. Od začátku nového jízdního řádu 2019, tedy od letošního 9. prosince, by na dolním nádraží měly být připraveny stálé prostory pro osobní pokladny v přízemí provozní budovy bývalého depa včetně zázemí pro naše zaměstnance. Od prosince, kdy zhruba padesát procent výkonů přejde z hlavního na dolní nádraží, zde budeme potřebovat nejen denní místnosti, ale i šatny a odpočinkové místnosti pro velké množství vlakových čet.

Připomeňme, že všechny vlaky dálkové dopravy na ose Praha – Bratislava, respektive Vídeň a řada regionálních spojů pojedou od prosince celý rok 2019 právě přes brněnské dolní nádraží.

Tato velká výluka se v příštím roce dotkne i stanice Brno-Židenice, kde bude mít obratovou konečnou další řada vlakových spojů. Proto plánujeme provozní prostory nejen pro vlakové čety, ale i strojvedoucí. Dotčena bude rovněž stanice Brno-Královo Pole, kam dočasně přejde část našich zaměstnanců z hlavního nádraží. Právě v Králově Poli totiž budou končit a začí-

nat „bohumínské“ rychlíky, kde je standardem služba minibaru. Tento oblíbený servis chceme jednoznačně zachovat včetně přepravy imobilních cestujících, proto se na rok přestěhuje na Královo Pole z hlavního nádraží pracoviště skladníků přepravy včetně akuvozávků a skladu zásob jídla a nápojů pro minibary. Pro imobilní cestující musíme v Králově Poli vyřešit úrovněvé přístupy na jednotlivá nástupiště, neboť současná konfigurace nádraží nemá ani nájezdové plošiny či výtahy. V plánu máme úpravu úrovněvého přechodu před dopravní kanceláří s doprovodem našich zkušených zaměstnanců. Mimo to na královopolském nádraží posílíme osobní pokladnu a pochopitelně vybudujeme zázemí pro vlakové čety, které tam dnes zatím chybí.

Jihomoravský kraj vybral ČD v nabídkovém řízení na zajištění základní dopravní obsluhy až do roku 2022, respektive s možným prodloužením až o další tři roky. Předpokládám, že je to i pro ZAP Brno pozitivní signál.

Je to velká výzva! Máme další příležitost Jihomoravskému kraji ukázat, že jsme opravdu firmou „první volby“, že naši lidé mají plnohodnotnou odbornou kvalifikaci a umí dodržet standardy kvality především prozákaznickým přístupem a dobrou orientací například v tarifních podmínkách jihomoravské dopravní integrace. To je velmi důležitý moment, na něj klademe důraz. Počítáme s variantou, že v našich vlacích bude prioritně platit tarif IDS JMK a další pravidla dle nové smlouvy. Všechny zaměstnance z nových povinností důsledně proškolíme, zvláštní pozornost budeme věnovat četám z jiných obvodů, které se s jihomoravskou integrací setkávají třeba jen okrajově. A abychom vlaky v Jihomoravském kraji obsluhovali jen vlakovými četami RP ZAP Brno, by nebylo pro České dráhy ani pro objednatele úplně výhodné. Využíváme totiž synergii, které naše působení plošně v celé

Novým lidem umíme nabídnout solidní finanční ohodnocení a při bezchybné službě i jistotu zaměstnání, což dnes není příliš obvyklý jev.



PAVEL KARŠULÍN

Po absolutoriu na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině nastoupil v roce 1981 k tehdejšímu Československým státním drahám do funkce výpravčí. Svoje zaměření provoz a ekonomika železniční dopravy uplatňoval v praxi ve stanicích Březová nad Svitavou, Skalice nad Svitavou, Moravské Budějovice a Znojmo, kde vedl pracovní kolektivy jako přednosta stanice. Od roku 2008 působil ve funkci ředitele Krajského centra osobní dopravy Brno. Po vzniku organizační jednotky Zákaznický personál se problematice vedení provozních zaměstnanců věnuje komplexně, od roku 2014 totiž působí ve funkci manažera RP ZAP Brno.



zemi umožňuje, a pro objednatele by to mělo být taky hlediskem hodným zřetele. Jen pro doplnění - RP ZAP Brno má v gesci také vlakové posádky a další provozní personál v Kraji Vysočina, což je zhruba třetina našich zaměstnanců, kteří jihomoravský tarif pochopitelně musí sto procentně ovládat.

V dnešní době je obecně velký nedostatek zaměstnanců v provozních profesích, strojvedoucími počínaje. Jak řešíte tento problém u vlakových čtů?

Máme rozjetou spolupráci se školami, abychom zajistili příliv mladých spolupracovníků. Máme třeba podepsanou spolupráci se Školou cestovního ruchu v Blansku, která má zájem o spolupráci. Své adepty například školí jako průvodce turistických autobusových linek, a nám se hodí také jako stevardi ve vlacích vyšší kvality, neboť jsou mimo jiné také dobře jazykově vybaveni. Mimochoodem jeden světový jazyk, nejlépe angličtinu, dnes pomalu požadujeme i po doprovodu regionálních vlaků, protože zahraničních cestujících přibývá i na osobních spojích. Už to dávno není jen výsada vlaků EuroCity a railjet. Novým lidem umíme nabídnout solidní finanční ohodnocení a při bezchybné službě i jistotu zaměstnání, což dnes není příliš obvyklý jev. V mnohých privátních firmách jsou podmínky daleko horší...

Své místo v zajištění bezchybného servisu mají i technicko-hospodářští pracovníci, bez nichž by se provoz mnohdy neobešel, ale nikdy je prakticky nezná...

Určitě je to pravda. Aparát regionálního pracoviště ZAP se skládá ze dvou částí technického personálu. Jedni systémoví specialisté připravují dlouhodobější plány takzvaně od „zeleného stolu“. Podle nich se rozpracovává dojednaný pravidelný jízdní řád i mimořádnosti dlouhodobého výlukového charakteru. Druhá část jsou technologové, tedy ti, kteří připravují výluky na konkrétní výlukové období, dále jsou zde specialisté na kvalitu, bezpečnost, požární oblast a máme také IT specialisty. Ti hlídají počítačovou techniku například proti virům a udržují v chodu PC, protože každá osobní pokladna je vybavena minimálně jedním počítačem na prodej jízdních dokladů. Nedílnou součástí našeho regionálního pracoviště jsou i ekonomové, kteří připravují smlouvy a hlídají finance, ale i zaměstnanci, kteří se starají o zásobování. To je ta jedna část, která je takzvaně úřednická a sleduje dlouhodobější cíle. Je to jen několik málo lidí. Druhou část našeho týmu tvoří operativci, tedy komanda vlakových čtů a dozorčí-vedoucí směny, kteří vytváří a sledují „on-line“ rozpis směn jednotlivých zaměstnanců, řeší nemoci, čerpání dovolených anebo mimořádnosti v dopravě, kde operativně zaměstnance nasměrují na konkrétní spoje. ○

Slevy jízdného: Co se v září změní?

S prvním zářijovým dnem začnou nejen na železnici platit výrazné slevy na jízdném, které na jaře schválila vláda. Týkají se děti a mládeže od 6 do 18 let, studentů od 18 do 26 let a cestujících starších 65 let. Cestující těchto kategorií mohou nově využívat jízdenky se slevou 75 % z obvyčejného jízdného. Tu bude možné uplatnit ve všech vnitrostátních spojích a za určitých podmínek i ve vlacích mířících do zahraničí. Přinášíme přehled novinek. Pro cestující budou také posíleny pokladny ve významných stanicích a pracoviště Centrálního zákaznického servisu (CZS).



Josef Holec | Foto: archiv ČD

Jízdenky za nižší cenu budou platit ve všech vlacích národního dopravce, ač ve svém nařízení vláda dává dopravcům možnost výběru spojů, v nichž by slevy po projednání s objednateli platit nemusely. „Nechceme, aby si naši cestující museli předem zjišťovat, ve kterém vlaku zvýhodněná jízdenka platí, a ve kterém ne,“ vysvětlil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.

Zákazníkům, kteří nestudují a je jim 18 až 65 let, se stávající podmínky cestování nezmění. Všechny současné nabídky zůstávají v platnosti, ČD nabízí stejné ceny jako doposud. Beze změn zůstává vše včetně aplikací na IN Kartě. ČD prodej zlevněných jízdenek zahájí 1. září 2018.

Za levnější jízdné jen 2. třída

Cestující se nemusejí změn obávat. Jízdenky budou dostupné ve všech běžných prodejních kanálech národního dopravce – v pokladnách, na e-shopu i v přenosných osobních pokladnách vlakového doprovodu. „Problém nebude ani při případném navrácení zakoupených dokladů. Platit budou stejná pravidla jako doposud, tedy například na e-shopu je bude možné vrátit do čtvrt hodiny před odjezdem bez srážky,“ upřesnil Roman Šulc, vedoucí oddělení tarifů, oddělení a zkoušek ČD.

Slevy z obvyčejného jízdného budou platit pouze ve vnitrostátní přepravě. Ovšem pozor: za nižší zvláštní jízdné mohou cestující jezdit jen ve druhé třídě, takže „jedničky“ se vládní nařízením netýká. „V případě dětí, žáků a stu-

dentů od šesti do šestadvaceti let nabídneme i zakoupení traťové jízdenky s pětasedmdesáti-procentní slevou z plné ceny,“ připomněl Šulc. U vlaků mířících do zahraničí bude možné cestovat s takovou zvýhodněnou jízdenkou pak vždy z místa odjezdu jen na státní hranici.

Nabídka ČD IN 50

Nařízení sice pamatuje na cestující starší 65 let, nezahrnuje ale důchodce mladší 65 let a invalidní důchodce 3. stupně. Na ty však nadále myslí národní dopravce. Stále jim bude nabízet jako svou obchodní nabídku aplikaci IN 50 na In Kartě za zvýhodněnou cenu pro důchodce. „Po zakoupení aplikace získají nárok na slevu padesát procent z obvyčejného jízdného v první i druhé třídě,“ potvrdil Šulc. Od září nebude možné kombinovat zákaznické aplikace na In Kartě se zvláštním jízdným, tedy státem nařízenými slevami – typicky například žakovské jízdné v kombinaci se zákaznickou aplikací IN 25 na In Kartě. Výjimku tvoří držitelé průkazů ZTP a ZTP/P, pro něž se oproti současnosti nic nezmění a mohou tedy kombinovat průkaz ZTP, ZTP/P a In Kartu se zákaznickou aplikací IN 25 1/4 (tj. se slevou 25 % z již čtvrtinového jízdného) pro držitele ZTP a ZTP/P.

Nevyužití aplikace

U aplikací In Karty IN 25 pro studenty do 26 let, IN 25 pro děti do 15 let, IN 50 pro studenty do 26 let, IN 50 pro důchodce nad 65 let, IN Důchodce, IN 100 (v závislosti na věku držitele – mladší 26 a starší 65 let) a IN Senior bude možné požádat o návratek, jelikož se tyto aplikace díky novým státním slevám stanou pro zákazníky neatrak-

JÍZDNÉ PODLE VĚKU

DĚTI DO 6 LET

Cestující si pouze vyzvedne nulovou jízdenku. Pouze za druhé dítě do 6 let na samostatném místě a za každé další dítě do 6 let zaplatí jízdné v 1. nebo 2. třídě se slevou 75 %.

CESTUJÍCÍ OD 6 DO 18 LET

Od 6 do 15 let je sleva 75 % a nárok na ni se nijak neprokazuje (stačí prohlášení o věku do 15 let).

Od 15 do 18 let je sleva 75 % a nárok na ni je nutno prokázat jakýmkoliv oficiálním průkazem, kde je fotografie, jméno, příjmení a datum narození.

ŽÁCI A STUDENTI OD 18 DO 26 LET

Nárok na slevu 75 % se prokazuje platným průkazem ISIC nebo platným žakovským průkazem (žakovský průkaz ověřují na počkání i ČD).

V nabídce jsou pro tuto kategorii i traťové jízdenky a případně SuperAkční jízdenky.

CESTUJÍCÍ 65+

Nárok na slevu 75 % se prokazuje osobním dokladem nebo jiným úředně nebo dopravcem vydaným průkazem obsahujícím fotografii, jméno, příjmení a datum narození.

tivními. Tyto aplikace bude možné cestujícím u pokladní přepážky vrátit, a to hned od počátku září – bude pro ně výhodnější jezdit za „vládní“ jízdné. S návratkem však nemusí zákazník spěchat. Národní dopravce návratek vypočte zpětně vždy k datu 1. září, a to i v případě, že bude nárok uplatněn později. Posledním termínem pro podání je však 30. duben 2019. Výjimkou jsou v tomto případě držitelé In Karet s aplikací IN Senior (cestující starší 70 let) – je částečně síťovou jízdenkou, a proto bude rozhodným datem pro návratek termín podání žádosti. Aplikace IN 25 1/4, IN 25 ¼, IN 50, IN 50 pro důchodce, IN 100 a IN Business zůstanou v prodeji. ○

CO S APLIKACÍ IN SENIOR?

Aplikaci IN Senior na In Kartě lze i nadále využívat po celou dobu její platnosti, anebo je možné se rozhodnout pro její vrácení. Bonusem hodným připomenutí u této aplikace je, že držitelům zůstává nárok na bezplatnou přepravu v osobních a spěšných vlacích a možnost slevy 50 % z obvyčejného jízdného v 1. vozové třídě. „Prodej aplikace IN Senior bude tak ukončen a nově již nebude od 1. září 2018 v prodeji,“ upřesnil Roman Šulc, vedoucí oddělení tarifů, technologie a zkoušek. „V případě, že se rozhodne zákazník IN Senior vrátit, je potřeba přijít co nejdříve, ideálně hned 1. září 2018, aby návratek byl co nejvyšší.“



Léto na jihu Čech: lákají Elinka i Dakar

Tradiční akce Jihočeské léto s párou, jehož další část odstartovala uplynulý víkend, se tentokrát odehraje na jiných tratích než v minulosti. Atraktivní výlet parním vlakem zpestří dovolenou rekreantům na Netolicku a Třeboňsku. Letní sezona na většině jihočeských železnic slaví díky Českým drahám obrovské úspěchy. Oblíbené je rovněž Léto na Bechyňce a jízdy Dakarem. Na jaké akce se můžete ještě těšit?

Josef Holek | Foto: Jiří Kafka

Léto na části jihočeských železnic, kde své vlaky provozují České dráhy, je i letos ve znamení historie a nostalgie. Národní dopravce opět připravil řadu zajímavých akcí. Oblíbené jsou jízdy Elinkou nebo otevřenými vozy Dakar mezi Vyším Brodem klášterem a Lipnem nad Vltavou, úspěchy zaznamenaly také červencové jízdy parních vlaků na Blatensku v rámci Jihočeského léta s párou.

„O akce, které pořádáme, je každoročně velký zájem. Vlaky jsou plné,“ potvrdil obchodní ředitel českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD Jiří Kafka. To platí i pro třetí ročník akce Léto na Bechyňce, kde ČD vypravují ve spolupráci s Národním technickým muzeem Křižíkův elektrický osobní vůz EM 400.001, přezdívaný Elinka. „Už dvakrát jsme ji vyprodali, jindy je plná až z 80 procent,“ vypočítal Kafka. Pro ještě větší pestrost tu každý víkend a o svátcích jezdí Bobinka s historickými vozy řady Balm.

Jízda v rytmu swingu

Netradiční vozy lákají také na Lipence. Zájem o otevřené a turisticky atraktivní vozy přezdívané Dakar je obrovský. Souprava dvou vozů řady Da vyrazí každou středu a sobotu ráno z Českých Budějovic do Vyšího Brodu kláštera a poté přes den odjezdí tři páry spojí mezi Brodem

a Lipnem nad Vltavou. Večer vyrazí v čele s lokomotivou řady 210 zpět do Budějovic. Dakary můžete vyzkoušet až do 22. srpna.

Velmi úspěšná byla, co se počtu cestujících týče, i již skončená první část Jihočeského léta s párou na Blatensku. Pokračuje však srpnovým dějstvím na Třeboňsku a Vitorazsku (oblast okolo Českých Velenic). Než se však do regionu souprava vozů řady Ce s lokomotivou 354.195 dostala, odehrál se v ní v pátek 3. srpna

PARNÍ VLAKY A SUCHO

České dráhy dbají na bezpečnost. Pokud se tedy nezmění aktuální trend počasí, nebudou moci historické vlaky tahat parní lokomotivy. Hrozí totiž vznícení okolního porostu. ČD proto nejen na jihu Čech operativně nasazují diesellové stroje, nejčastěji řady 720. Páry však budou běžně zapražené, milovníci železniční historie tedy o požitek rozhodně nepřijdou. Lokomotivy mohou být dokonce i zatopené - mají totiž protipožární atest. Ovšem nesmí vyvinout tažnou sílu.



SE VZPOMÍNKOU NA NOVOHRADSKO

Stalo se tradicí, že českobudějovické ROC ČD ve spolupráci s partnery vypravuje zvláštní vlak připomínající českokrumlovské fotografy Josefa a Františka Seidelovi. Tentokrát speciál vyjede v sobotu 1. září z Českých Budějovic do Rybníku. Odtud je naplánována procházka k Novým Hradům a zpět.

koncert sester Havelkových. Swing expres vyrazil z Českých Budějovic do Třeboňe přes Borovany a České Velenice. „Chtěli jsme využít přesunu a v Borovanech se konaly slavnosti. Spojili jsme to a ještě se nám podařilo pozvat sestry Havelkovy. Šlo o nabídku netradiční jízdy vlakem v lokalitě, kde nostalgické parní vlaky příliš často nejezdí,“ vysvětlil Kafka s tím, že dříve bylo sezonním šlágrům Šumavské léto s párou.

Oslaví výročí

První jízdy po Třeboňsku a Vitorazsku pak následovaly o víkend. Přivést atraktivní parní vlak a přilákat do regionu ještě více turistů a cestujících pomohly i zdejší samosprávy. „Parní vlaky tu nebyly několik let. Proto je tu o ně velký zájem. My přijedeme vlakem a doprovodný program připraví obec. Kouřící parní lokomotiva naláká pokaždé davu lidí,“ připomněl Jiří Kafka. Vyrazit nostalgickým vlakem na Třeboňsko a Vitorazsko můžete i o víkend 11. a 12. srpna. Navštívit přitom můžete například pouť v Suchdole nad Lužnicí. Pára vyjíždí na trasu Veselí nad Lužnicí - Třeboň - České Velenice. Po návštěvě zmíněného regionu se lokomotiva Všudybylka i s celou soupravou přesune na Oslavy na střeše Evropy, které se konají v Pelhřimově 18. srpna. Speciál vyjede z Tábora do Pelhřimova a oslaví 130. výročí trati z Tábora do Horní Cerekve.

Sezona vyvrcholí v sobotu 22. září v Českých Budějovicích Národním dnem železnice. Těšit se tedy opět můžete na cesty po okolí historickými i moderními soupravami. Bude tu pokřtěna i kniha o železnici na Českobudějovicku od autorů Jiřího Kafky, Jana Viktorý a fotografa Milana Bindera. ○

Sít' služby ČD Parking se rozšiřuje

Služba ČD Parking se postupně rozrůstá. České dráhy od srpna rozšířily svou síť o dalších 21 lokalit a řadu dalších míst připravují. Jde o populární produkt, díky kterému si zákazníci národního dopravce mohou dopřát cestování vlaky a řešit méně starostí s parkováním auta ve výchozí destinaci.

Josef Holek

Bezmála čtyři stovky nových parkovacích míst v jedenadvaceti lokalitách po celé republice je od srpna možné využít v rámci služby ČD Parking. Cestující využívající služeb národního dopravce tak nemusí mít starost, kde a za jakých podmínek zaparkují svůj vůz, když jedou vlakem. Parkoviště jsou v těsné blízkosti nádraží, ceny za stání příznivé a postaráno je i o bezpečnost automobilů. Leckde je vůz navíc možné odstavit zcela zdarma. Doposud ČD nabízely parkování ve třinácti parkovištích nabízejících nonstop provoz, některá měla i kamery či ostrahu. „V krajských městech a vybraných lokalitách je parkování zpoplatněno zvýhodněnou sazbou, jinde umožňujeme parkování zdarma do doby vyčerpání kapacity“, upřesnil Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu ČD.

„V dnešní době je zcela obvyklé, že například lidé dojíždějící za prací využívají své automobily a následně vyhledávají návazné druhy dopravy, především dopravu železniční. Nejen k tomuto účelu je zřizována a neustále rozšiřována služba ČD Parking“, potvrdil Jeřeta. Národní dopravce chce především cestujícím umožnit parkování přímo u stanice a zatraktivnit cestování svými pohodlnými vlaky. Někde je kapacita zatím malá, ale i to se

● STÁVAJÍCÍ MÍSTA

Praha (Komplex Wilsonova – 75, Parking centrum – 368), Brno – 10, Plzeň – 80, Pardubice – 11, Staré Město u Uherského Hradiště – 15, Česká Třebová – 10, Zábřeh na Moravě – 7, Otrokovice – 10, Bohumín – 20, Kojetín – 10, Kroměříž – 10, Poděbrady – 10

● AKTUÁLNĚ REALIZOVANÁ MÍSTA

● MÍSTA V PŘÍPRAVĚ

Parkování je možné na odstavných plochách bez omezení, vždy do vyčerpání kapacity. Konkrétní podmínky parkování najdete na webu: www.cd.cz



do budoucna změnit. „ČD Parking je součástí doplňkových služeb v rámci servisu pro první a poslední míli cestování, ke kterým patří i ČD Taxi, Airport Express, ale i půjčovny ČD Bike,“ doplnil ředitel Jeřeta.

Vždy s voucherem

V dalších letech se síť parkovišť ještě více zahustí. ČD vytypovaly dalších šestašedesát lokalit, kde by mohla vzniknout nová místa. „Nyní jsou v řešení projektové dokumentace, které mají finálně ověřit možnosti realizace v uvažovaném rozsahu,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.

Služba a zvýhodněné sazby pro ČD Parking platí pouze s jízdenkou Českých drah s výchozí stanicí v místě parkování. Volná místa jsou omezena kapacitou konkrétního parkoviště. Voucher, který ve vybraných místech slouží pro vjezd na parkoviště a identifikaci zákazníka Českých drah, je možné zakoupit pouze na e-shopu (voucher není potřeba v Praze a Plzni). Doklad je potřeba mít vytisknutý a umístěný viditelně za čelním sklem vozidla ve formátu A4. ○



ČD – Telematika dodá inteligentní parkovací automaty pro Brno

Statutární město Brno získá celkem 120 nových inteligentních parkovacích automatů. Jde o jednu z částí pětiletého projektu „Systém organizace a bezpečnosti dopravy města Brna“. Dceřiná společnost ČD - Telematika bude v tomto projektu mít roli koordinátora celé akce. To znamená, že zajistí montážní a servisní činnosti během jednotlivých etap realizace a následně bude provádět kompletní servisní podporu. Rozhodlo o tom výběrové řízení, ve kterém zvítězila právě ČD - Telematika.

„Brno je druhým největším městem České republiky, takže vysoutěžení této zakázky was pochopitelně nesmírně těší,“ uvedl Bruno Wertlen, člen představenstva ČD - Telematiky. „Jednoznačně se potvrzuje, že otázky spojené s dopravou a parkováním jsou pro obce a města skutečně prioritami. Jsme přesvědčeni, že segment



ČD-Telematika

chytrých řešení pro parkování v obcích výrazně poroste, a věříme, že ani firmy se svými parkovišti nezůstanou dlouho pozadu,“ doplnil Wertlen. Mezi společnostmi s chytrým parkovištěm se nedávno zařadil také CS Beton, kterému zajistila řešení rovněž ČD - Telematika, a to ve spolupráci s generálním dodavatelem TETRONIK.

Součástí zakázky pro město Brno je také připojení na Centrální dohledové centrum nad těmito

parkomaty na Centrálním technickém dispečinku společnosti Brněnské komunikace.

Nové parkovací automaty typu TicketLine7 umožňují všechny druhy hotovostních i bezhotovostních plateb, uživatelské rozhraní představuje TFT displej a na žádost zákazníka mohou být osazeny plně integrovaným solárním panelem. Samozřejmostí je i přístupnost ovládacích prvků pro tělesně handicapované spoluobčany.

První fáze dodávek je rozdělena na dvě etapy. V rámci první z nich dodá ČD - Telematika v říjnu letošního roku 58 automatů a druhá etapa proběhne v příštím roce, kdy bude dodáno zbylých 62 automatů z první fáze projektu. Celý projekt je plánován na 5 let a počítá s možností osazení až 600 kusů těchto inteligentních parkovacích automatů.

(red)

Pannonia spojila půl Evropy

Kdyby dnes jezdil napříč Českou republikou expres Pannonia, oslavil by šedesátku. Legendární vlak spojoval desítky let východní Německo, Československo, Maďarsko a mířil dál na Balkán. Jeho trasa se tam během let měnila. Úplně snadné to však není ani s jeho narozením. Název Pannonia Express se v jízdních řádech objevil poprvé v roce 1958, pár vlaků ČSD s čísly 3/4 spojil Berlín, Prahu, Budapešť a města na Balkáně ale už o rok dřív.



Petr Štáhlavský | Foto: Martin Harák, Drahoš Švestka, Zdeněk Kačena, Jindřich Běťák, Werner Soelch, Ondřej Řepka

Pannonia Express vnikl jako přibližně o půl dne posunutý paralelní spoj ke staršímu Balt-Orient Expressu, který začal jezdit po válce už na konci 40. let 20. století mezi severní Evropou a Balkánem a vezl řadu přímých vozů mezi různými místy Evropy. Na severu to byly například Stockholm, Kodaň, Berlín nebo Varšava, na jihu Bukurešť, Sofia nebo Istanbul. Zatímco Balt-Orient opouštěl Berlín ve večerních hodinách a Prahou projížděl ve směru na jih ráno, Pannonia Express vyrážel na svou cestu z Berlína dopoledne a Prahu opouštěl na noc. Podobné to bylo i v opačném směru, kdy Balt-Orient projížděl Prahou večer a do Berlína

projížděl ráno, zatímco Pannonia v tomto úseku tvořila denní spoj. Z Prahy vyjela ráno či dopoledne a do večera dosáhla Berlín.

Navázali na předválečnou koncepci

Podobné uspořádání dálkové dopravy napříč Evropou fungovalo už před válkou. Například v létě 1936 projížděl Československem přímý balkánský rychlík 147/148 Berlín – Budapešť – Bělehrad/Bukurešť. Vezl řadu přímých vozů, například mezi Berlínem a Bělehradem, a to jak přes Prahu, tak přes Bohumín, mezi Varšavou a Bělehradem, z Berlína do Vídně, nebo z Berlína a Prahy do Istanbulu a Atén. Tento vlak byl velmi rychlý. Berlín opouštěl před 8. hodinou ráno, v Praze byl před druhou odpoledne a do Budapešti dorazil ještě před půlnocí. Opačným smě-

rem opouštěl Budapešť ráno, Prahou projížděl okolo páté odpoledne a po 23. hodině byl v Berlíně. Úsek mezi Prahou a Podmokly zdolal při nonstop jízdě za méně než dvě hodiny.

K tomuto vlaku existovalo ještě druhé spojení přímými vozy na rychlících Berlín – Praha a Praha – Budapešť – Bukurešť. Přímé vozy jely například mezi Berlínem a Budapeští nebo Karlovými Vary a Bukureští. Tento spoj byl však podstatně pomalejší.

V době poválečné obnovy byl osvědčený předválečný dopravní model znovu použit, a tak už v první polovině 50. let doplnily přímý Balt-Orient Express kursovní vozy z Berlína na Balkán v druhé, přibližně o půl dne posunuté relaci. Jednalo se ale o pomalejší spojení zajištěné řadou rychlíků s nutností neustálého přepojování vagonů mezi vlaky. To se změnilo v roce 1957 na popud maďarských železnic MÁV a v roce 1958 se v jízdních řádech objevil i název Pannonia Express.

Pannonia na startu

Trasa Pannonia Expressu vedla od počátku z Berlína přes Prahu a Budapešť dále na Balkán, především trasou přes Bělehrad do Sofie. Z Berlína zprvu odjížděl dopoledne, postupně se ale čas jeho odjezdu posouval na pozdější hodiny. V 60. letech vyrážel z Berlína dokonce až odpoledne. Prahou Pannonia projížděla večer a ráno byla v Budapešti. Bělehrad dosáhla ten samý den v podvečer a do Sofie či Bukurešti dorazily přímé vozy další den ráno. Podobně trasovaná byla i ve směru na sever, kdy úsek Sofia – Bělehrad – Budapešť, respektive Bukurešť – Budapešť absolvovala jeden den s odjezdy z výchozích stanic na noc. Z Budapešti pak odjížděla druhý den večer, aby do Prahy přijela ráno či dopoledne a jako denní spoj pokračovala do Berlína, kam přijela odpoledne nebo v podvečer.

Na území tehdejšího Československa jezdila Pannonia po tradiční trase z Děčína přes Prahu střed, dnes Masarykovo nádraží, Českou



Odjezd expresu 370 Pannonia z nádraží Dresden Neustadt v září 1977



Koncem sedmdesátých let se na Pannonii objevily tehdy již historické jídelní vozy DR.



Podoba vlaku na začátku 90. let, kdy v čele Pannonie kralovaly bratislavské Gorily.



Lokomotiva T 478.4065 s vlakem Pannonia, Ústí nad Labem-Krásné Březno

Bucuresti
Sofia
Varna

Třebovou, Brno a Bratislavu do Nových Zámků, kde odbočila do Komárna, a po maďarském území pokračovala na budapeštské nádraží Keleti. Na přelomu 50. a 60. let jí cesta mezi Berlínem a Prahou trvala 8 a půl až 9 hodin, v Praze byl hodinový pobyt a na cestu mezi Prahou a Budapeští potřebovala 12 až 13 hodin. Přibližně 1 900 kilometrů dlouhé rameno Berlín – Bukurešť překonaly přímé vozy za 45,5, resp. 42,5 hodiny, přibližně o sto kilometrů kratší trasu Berlín – Sofia pak za přibližně 44 hodin. Cestovní rychlost napříč Evropou se pohybovala jen těsně nad 40 km/h.

Pannonia Express dopravoval řadu přímých vozů, například lůžkové vagonky z Berlína a z Prahy do Sofie, z Berlína do Bukurešti nebo z Prahy do Budapešti. V jižní části trasy také

přímé vagonky z Varšavy do Budapešti a Sofie a v severní zase vozy na sezení a restaurační vagon mezi Berlínem a Prahou, resp. Českou Třebovou. Mnohé z těchto přímých vozů byly vypravovány pouze v některé dny v týdnu. Na vozbě Pannonie se desítky let podílely prakticky všechny železniční správy, přes které projížděla, a tak se jednalo o pestrou soupravu. Vedle klasických zelených vozů se v ní objevovaly vínové lůžkové a restaurační vozy Mitropy nebo modré restaurační a lůžka ČSD. Jiný odstín modré používali na svých vozech Maďaři, nejprve doplněný o tenký šedý pruh pod okny, který později nahradila velká šedá plocha. V 80. letech podpořila pestrost vlaku východoněmecká DR zavedením nátěru světle zelené a krémové a k barevnosti vlaku přispívali i Jugoslávci, Bulhaři nebo Rumuni.

Desítky let bez revolučních změn

V dnešní hektické době je neuvěřitelné, že více než tři desetiletí fungoval Pannonia express bez revolučních změn. Ano, časy odjezdů se postupně posouvaly tak, že na počátku provozu jezdil z Berlína dopoledne, zatímco v 70. letech to bylo časně odpoledne a v 80. letech kolem poledního. Trvale si však zachovával charakter denního spoje mezi Berlínem a Prahou a nočního vlaku mezi Prahou a Budapeští.

Omladil se také vozidlový park. Směs různých typů vozů v 50. a 60. letech, které měly někdy

svůj původ ještě před rokem 1945, postupně nahradil jednotný typ UIC-Y. Ovšem ani to nepředstavovalo revoluční změnu v komfortu a technice. Teprve v 80. letech se začaly objevovat dokonce 26,4 metru dlouhé vozy DR z vagonky v Halberstadtu, které byly už dávno standardem na západoevropských tratích, ale stále jen s „koženkovým“ standardem sezení. V expresu se objevovaly dokonce osmidveřové velkoprostorové vagonky Bhme, které byly svou konstrukcí (a komfortem) velmi podobné našemu typu Bdtmee.

Měnila se i trasa vlaku, ale hlavní směr zůstal stejný. Od 50. do konce 70. let jezdila Pannonia z Berlína přes Prahu, Budapešť a Bělehrad do Sofie. V některých letech bývala z Budapešti odkloněna do Bukurešti, v ostatních letech tam směřovaly jen přímé vozy. V některé roky byla sezonně prodloužena až k Černému moři do Burgasu. V 80. letech byla přesměrována do Sofie přes Bukurešť. To vyhovovalo především politickým a stranickým orgánům NDR, které jen nerady pouštěly své občany do komunistické, ale přesto liberální Jugoslávie, odkud se dalo relativně snadno dostat na Západ. V jízdním řádu 1982/83 končila a začínala přímo v Bukurešti a s letním jízdním řádem byla prodloužena do černomořské Varny.

Pannonia změnila trasu i v Československu. Po elektrifikaci trati přes Vysočinu byla v roce 1967 odkloněna z České Třebové na Kutnou Horu a Havlíčkův Brod, tehdy ještě s přepřahem na styku obou systémů. Zastávka v Kutné Hoře zmizela z jízdních řádů až v roce 1976. Trasu změnila také v pražském uzlu. Do výstavby Holešovičské přeložky musely vlaky z Německa do Maďarska jezdit přes dnešní Masarykovo nádraží, a to platilo také o Pannonii. Teprve v roce 1982 byl expres přesměrován na hlavní nádraží, ale tam vydržel jen 4 roky. Úzké hrdlo pod Vítkovem i připravovaná rekonstrukce hlavního nádraží ho přesměrovaly od roku 1986 do Holešovic. Svou výchozí a cílovou stanicí změnila v roce 1981 i v Berlíně, když místo na nádraží Ostbahnhof zamířila na Lichtenberg. Ke změně došlo i na slovensko-maďarském pomezí.

NÁZEV PODLE PROVINCE

Pannonia je latinský název provincie římské říše v letech 9 až 433 našeho letopočtu, která se nacházela na území současného západního Maďarska, tedy západně od Dunaje. Zahrnovala i území současného Burgelandska a na jihu zasahovala až na území současného Srbska, Chorvatska a Slovinska.

V jízdním řádu 1987/88 se změnil tradiční přechod Komárno – Komárom na Štúrovo – Szob a vlak zamířil v Budapešti místo na nádraží Keleti nově na Nyugati.

A přece trochu rychleji

Zatímco název vlaku Pannonia Express nebo jen krátce Pannonia se desítky let nezměnil, jeho číselné označení ano. U ČSD nesl od počátku prestižní čísla 3/4. V NDR to byl vlak D 76/77 a od JŘ 1965/66 pak D 56/57. V GVD 1973/1974 v souladu s celoevropským „generálním“ přečíslováním změnil čísla na 370/371 v obrácené paritě a stejné číslo nesl v NDR i v Československu. S tímto číselným označením vydržel jezdit až do sametové revoluce.

Pozvolna se od 50. do konce 80. let zvyšovala rychlost a zkracovaly cestovní časy, ovšem ani v tomto případě nešlo o žádnou revoluci. Dílem toho bylo dosaženo obnovou tratí a zvýšením rychlostí, nasazením moderních trakcí a zkrácením pobytů v některých stanicích včetně těch pohraničních. Například v Praze se původní ho-

presů, jako byly Balt-Orient nebo Pannonia.

Nejprve byly v roce 1990 deklasovány z expresů na rychlíky. V roce 1992 se trasa Pannonie zkrátila jen na úsek Praha – Bukurešť a za rok byla přečíslována na vlak 470/471. O rok později přišla další změna – R 374/375, která vydržela až do zániku Pannonie v roce 2012. V tu dobu už na našem území používaly stejné číslo jiné vlaky mezi Břeclaví a Bratislavou, například Devín (JŘ 2010/2011). Starší dvojice Pannonie Balt-Orient vyrazilo na poslední cestu dokonce už v roce 1995, když bylo částečně nahrazeno nově budovanou sítí vlaků EC/IC. Pannonia vydržela v provozu v trase Praha – Bukurešť do prosince 2008.

Od začátku 90. let až do roku 2008 zajišťovala stejně jako v minulosti dopravu různých přímých vozů. V jednotlivých letech se v soupravě objevovaly například přímé vozy Mnichov – Budapešť – Bukurešť, Praha – Bukurešť – Varna / Burgas nebo Cheb – Praha – Bratislava – Banská Bystrica. V posledních letech jezdila skupina

a Komárnem, se střídaly i další stroje, například 465.0, 456.1, 375.1, 556.0 nebo 434.2.

Elektrická trakce se přihlásila o slovo začátkem 60. let mezi Prahou a Českou Třebovou. Nejprve byly nasazeny stroje E 499.0 (140) a E 499.1 (141) z pražského depa střed. Na další krajíc z výkonů Pannonie si elektrická trakce musela počkat až do druhé poloviny 60. let na elektrifikaci tratí přes Vysočinu, na jihu Moravy a Slovenska soustavou 25 kV 50 Hz. V roce 1967 byla přeložena přes Kutnou Horu a Albatrosy nahradily Laminátky S 489.0 (230) a zkrátka i S 499.0 (240). V té době se v čele Pannonie střídaly na přibližně 650 kilometrech 4 různé lokomotivy. Mezi Děčínem a Prahou to byly nulkové Albatrosy a z Prahy do Kutné Hory jedničkové Bobiny. Tam si vlak přebíraly bratislavské laminátky, aby poslední úsek mezi Bratislavou a Komárnem ještě několik měsíců dopravili jedničkoví Albatrosi. Po elektrifikaci celého jižního tahu až k maďarským hranicím laminátky odvezly Pannonii až do pohraniční stanice.

Výměna lokomotiv v Kutné Hoře vydržela do poloviny 70. let, kdy dodala plzeňská Škoda ČSD nové dvousystémové lokomotivy ES 499.0 (350). Ty převzaly na více než 40 let dopravu vnitrostátních i mezistátních expresů mezi Prahou, Bratislavou a slovensko-maďarskou hranicí a v čele Pannonie zůstaly až do konce jejího provozu na našem území. Na konci 80. a začátkem 90. let, kdy se trasa Pannonie a některých dalších expresů vyhnula pražskému hlavnímu nádraží, vedly bratislavské gorily tyto vlaky dokonce napříč celým Československem od maďarských hranic až do Děčína. Později stály v čele Pannonie z Prahy až do Budapešti.

Změna trakcí se nevyhnula ani dlouho neelektrifikovaným úsekům. Albatrosi se udrželi v čele expresů mezi Prahou a Drážďany až do přelomu 60. a 70. let, kdy je na krátko vystřídaly Bardotky T 478.1 (751), které nahradily silnější a výkonnější Breljovci T 478.3 (753). Ovšem ani ty nebyly konečným řešením před elektrifikací tratí. Protože neměly elektrické vytápění, museli je na začátku 80. let vystřídat ještě „čtyřkoví“ Breljovci s elektrickým topením. Na sever od Prahy se elektrické lokomotivy ujaly plně své vlády až v roce 1986. Řada 350 ovládla vozbu expresů od německé po maďarské hranice na ramenu dlouhém 650 kilometrů. Breljovci se nejdéle, až do začátku 90. let, udrželi v čele mezistátních vlaků na přechodovém úseku mezi Děčínem a Bad Schandau, kde byl zahájen elektrický provoz až v roce 1991 po dodání nových dvousystémových lokomotiv řady 372 ČSD/230 DR (180 DB).

Neštěstí nechodí po horách, ale...

Bohužel i Pannonii potkala během jejího více než 50letého provozu řada mimořádností. Tou bezesporu nejznámější je nehoda u Říkonína 11. prosince 1970, kde expres v plné rychlosti narazil do několika vykolejených vozů z předchozí srážky nákladního vlaku a za ním jedoucí lokomotivy na sousední koleji. Protože se nehoda stala na jednom z vysokých mostů na trati přes Vysočinu, byly následky nehody tragické. Dva vozy spadly z mostu do hloubky až 36 metrů. Jedním z nich byl polský lůžkový vagon a druhým restaurační vůz ČSD. Při nehodě zahynulo 31 osob a 18 lidí bylo zraněno. Škoda dosáhla tehdy velmi vysoké částky přes 4,5 milionu. ○

Autor děkuje Davidu Rektorovi za informace o lokomotivách



Stanicí Berlín Lichtenberg projíždí v březnu 1986 prestrobarevná souprava expresu Pannonia.

dinový pobyt postupně zkrátit na polovinu. V roce 1970 trvala cesta Pannonia Expressu z Berlína do Sofie podle směru jízdy 32 až 35 hodin, což bylo přibližně o 9 až 12 hodin méně než na začátku provozu. Cestovní rychlost se zvýšila na 51, resp. 56 km/h. Přibližně o 3 až 4 hodiny se zkrátila cesta mezi Berlínem a Budapeští. Tuto úsporu si rozdělily úseky z Prahy do Berlína a do Budapešti přibližně na polovinu. O dalších 10 let později uspořil vlak mezi Berlínem a Budapeští další hodinu, a tak to zůstalo až do konce 80. let. Jen cesta do Sofie se opět prodloužila na přibližně 44 hodin. Nebylo tak však kvůli zpomalení, ale jeho vedením po mnohem delší, 2 400 km měřící trase přes Bukurešť. Trasu Berlín – Bukurešť překonala Pannonia přibližně za 31 až 32 hodin, tedy o nějakých 10, resp. 13 hodin rychleji než na začátku provozu.

Velké změny v 90. letech

Sametová revoluce a politické i ekonomické reformy v celé východní Evropě znamenaly pro železnici radikální změny. Místo na dovolenou do černomořských letovisek v Rumunsku a Bulharsku jsme zamířili do Itálie a Španělska. Změnily se tak přepravní proudy. Začala modernizace železniční sítě i vozidel. Hospodářské změny znamenaly rychlý rozvoj individuálního motorismu. To vše se brzy projevilo v desítky let téměř neměnném provozu transevropských ex-

Pannonia vedená lokomotivou JŽD 66-001 Dinara mezi Bělehradem a Niš v roce 1969

vozů v úseku Praha – Lökösháza na maďarsko-rumunskou hranici. Na vozbě Pannonie se v té době podílely především ČD a rumunská CFR.

S jízdním řádem 2008/2009 Pannonia definitivně zmizela z našeho jízdního řádu. Krátce ještě jezdila mezi Budapeští a Bukureští, od prosince 2010 pak mezi Budapeští a Brašovem jako vlak InterCity, zpočátku ještě i s přímým rumunským lůžkovým vozem Praha – Bukurešť. V prosinci 2012 se tato Pannonie ztratila z jízdních řádů úplně, ale tradiční jméno nezmizelo zcela. Letos vlak s názvem „Panonija“ a čísla 1136/1137 stále najdeme. Jezdí od 16. června do 17. září mezi maďarsko-srbskou přechodovou stanicí Subotica a jadranským letoviskem Bar.

Od Albatrosa ke Gorile

Pannonia Express díky dlouholetému provozu krásně ilustruje postupný poválečný vývoj hnačích vozidel a elektrifikace ČSD. V jeho čele se vystřídala řada legendárních lokomotiv od parních přes dieselové až po elektrické. I když v 50. letech už naplno běžela elektrifikace hlavního tahu z Prahy do České Třebové a dál na východ, byl rozjezd Pannonia Expressu ještě plně v režii parních lokomotiv 387.0, 498.0 a 498.1. V kratších úsecích, například mezi Novými Zámky

Příjem signálu ve vlacích zajistí nová technologie



Nově řešený povrch skel pro usnadnění příjmu mobilního signálu ve vlacích je revoluční technologie, která se poprvé využije ve vlacích v sousedním Německu. Prvními, sériově vyráběnými vozidly na světě s touto novinkou jsou německé regionální elektrické jednotky Desiro HC (High Capacity) pro společnost Rhein-Ruhr Express (RRX).



Martin Harák | Foto: archiv Siemens, Shutterstock

Skla oken kolejových vozidel, případně jejich rámy, jsou zpravidla překážkou dobrého příjmu mobilního signálu, což samozřejmě nelibě nesou cestující dnes už všech věkových kategorií. Snad už každý v současnosti u sebe má nejen mobil, ale i tablet či jiné zařízení na příjem internetu. Občasné výpadky sítě wi-fi jsou pro mnohé nepříjemnou součástí jinak třeba kvalitního cestování po železnici.

Pomůže speciální vrstva

Během jízdy po železnici je často potřeba velké trpělivosti při surfování po internetu. Ve vysokorychlostních vlacích se míra úspěšnosti zobrazování internetových stránek pohybuje v rozmezí čtyřiceti až šedesáti procent, a to v závislosti na možnostech poskytovatele služeb mobilní sítě. Oslabení signálu je v současné době zapříčiněno tradičním řešením okenních skel, jejichž metalický povrch chrání interiér vozu před teplem a slunečním zářením. Pokovením skel jsou blokovány také elektromagnetické vlny. Vývojáři vídeňské společnosti Siemens proto vyvinuli speciální vrstvu pro ochranu interiéru vozu před slunečním zářením. Ta umožňuje volný průstup rádiového signálu. Tuto vlastnost zajišťuje jemný vzor, který je vytvářen pomocí lasera a přerušuje elektricky vodivou průhlednou vrstvu.

Podle vedoucího projektu Siemens Corporate Technology Lukase Mayera je nové řešení ve vysokorychlostních vlacích schopno dovnitř do vozu přenést mobilní signál v pracov-



ních kmitočtových pásmech nejméně padesátkrát silněji než při použití běžných pokovených skel. Nové řešení okenních skel zajistí průchod všech frekvencí užitečných pro mobilní komunikaci, a k tomu budoucí mobilní standardy, jako je 5G, budou uvnitř vlakových souprav okamžitě k dispozici bez dalších investic. Bez potíží totiž projdou nově řešenými okny, zatímco elektronické zesilovací moduly, používané k zesílení mobilního signálu ve vozzech s běžnými okny s velkým útlumem elektromagnetického pole, bude nutné pro nové mobilní standardy přebudovat.

První Desiro High Capacity

Vůbec prvními, sériově vyráběnými vozidly na světě s nově řešeným povrchem skel pro

usnadnění příjmu mobilního signálu se staly německé regionální elektrické jednotky Desiro HC (High Capacity) pro společnost Rhein-Ruhr Express (RRX). Určeny jsou pro rýnsko-rúrskou aglomeraci. Povrch nových skel zaručí průchod rádiových elektromagnetických vln až pětsetkrát lépe než konvenční okna se skly s pokoveným povrchem. Díky této nové technologii tak budou moci cestující pohodlně surfovat po internetu a telefonovat bez potřeby zvláštního zesilovače mobilního signálu ve vagoně. První prototyp čtyřdílné elektrické jednotky Desiro HC pro dopravní firmu Rhein-Ruhr Express, která je vybavená touto novou technologií, podstoupil na jaře zkoušky v testovacím středisku PCW společnosti Siemens v německém Wegberg-Wildenrathu.

Prvních sedm jednotek bude právě ve středisku PCW uvedeno letos postupně do provozu a dokončí náročný zkušební program před prvními jízdami na veřejné železniční síti. Pravidelný provoz s cestujícími je plánovaný na konec letošního roku. Velmi je potěšující také skutečnost, že na konstrukci těchto vozidel se podíleli odborníci z Prahy, Plzně a Ostravy. Jak upřesnil ředitel divize Mobility společnosti Siemens ČR Roman Kokšal, vysoce kvalifikovaný český tým spolupracoval na konstrukčních návrzích v oblasti vozové skříně, interiéru, systému řízení vozidla a na vybraných klíčových komponentech, jakými jsou dveřní systémy, klimatizace a sanitární systém. ○

Zdroj: Siemens Mobility



Vectron Českých drah ve velikosti TT

České dráhy si pronajaly 10 vícesystémových strojů řady 193. Ty nahradily řadu 371, díky čemuž odpadlo přepřahání za hranicemi (konkrétně v Drážďanech) na lince do Německa. Lokomotivy jsou schopné provozu na systémech 3 kV stejnosměrného napětí a 25 kV 50 Hz i 15 kV 16,7 Hz střídavého napětí. Lokomotiva je velmi atraktivní, není tedy divu, že se na ni vrhli výrobci modelové železnice. Po Vectronu ve velikosti H0 firma PIKO přišla s toutéž lokomotivou i ve velikosti středu. V nabídce je několik variant, mně se dostala do rukou právě verze řady 193 ČD. Model zapůjčila prodejna TT modelář Boskovice.

Michal Bednář | Foto: autor

Model je chráněn blistrem, vloženým do průhledné plastové krabičky. Pod ním je uložena dokumentace, doplňky zde nejsou žádné. Zpracování je na velice dobré úrovni, povrchová úprava i popisky jsou čistě provedené, a to včetně barevných přechodů a log. Jsou však místa, na nichž lze při pohledu na detailní fotografii drobné nedostatky zaregistrovat, například u nápisu Národní dopravce, kde je spodní část písmen mírně nedotiskněná. Ovšem ani běžný pohled z malé vzdálenosti tento nedostatek neodhalí, takže bych tomu nepřikládal žádný význam. Při porovnání s fotografií předlohy mohu s čistým svědomím říci, že poloha všech nápisů a symbolů je velice přesná.

Konstrukce modelu TT je prakticky identická s velikostí H0. Na lokomotivě nechybí stěrače, madla na rozích skříňe, pod čelními



- klidná a tichá jízda
- přesné umístění popisků



- nedotisknutý spodek nápisu Národní dopravce
- očkové spřáhlo

okny i u vstupních dveří. Stejně jako v H0 jsou i zde madla u dveří jen naznačená výstupkem na skříni a potiskem. Je to však precizně provedené a jen těžko rozpoznatelné. Střešní elektrovybrouj je rovněž detailně znázorněná, možná i jemněji než v H0, vezmeme-li v úvahu rozdíl velikostí. Tvar složených pantografů neodpovídá úplně realitě, ale i zde je to o něco lepší než v H0. Spodní část pantografů je z nebarveného plastu. Všechny izolátory mají čep, který je zasazen do střešy, navíc je každý z pantografů zespolu připevněn jedním šroubkem. Napájení z troleje samozřejmě není možné. Střední část střešy mezi stanovišti je dosazena jako separátní díl, drží na osmi zámečcích.

Skříň na pojezdu zajišťují dva šroubky nad podvozky. Po jejich uvolnění a odehnutí bočnic ji lze stáhnout. V kabinách jsou stanoviště strojvedoucího s pulty a sedačkami ve světle šedé barvě a bez jakýchkoli detailů. Pro

ozvučení je připraven prostor oválného tvaru nad jedním z podvozků, na toto téma jsou uvedené informace v příloženém manuálu. Délka přes nárazníky činí 158,6 mm, po přepočtu je to 19 032 mm. Od skutečné délky předlohy 18 980 mm se tedy model odchyluje o pouhých 0,34 mm. Osvětlení je řešeno pomocí dvou SMD ledek na každém čele. Jedna pro reflektor je umístěná na vrchní straně hlavní DPS vždy u pravého boku, druhá dvojbarevná (teple bílá/červená) je na středu na malé čelní DPS. Podle všeho jsou obě ledky stejné, tedy i ta pro reflektor je dvojbarevná, pouze nemá zapojené kontakty pro červené světlo. Od obou ledek je světlo vedeno světlovody. Červené i bílé světlo svítí pouze ve spodní dvojici světel, vrchní dvojice je na modelu nevyužitá. Na DPS je ale připravena na další ledky. Spodní světla do těch horních mírně prosvítají. Vidět je to spíše v horších světelných podmínkách. Model je opatřen rozhraním PluX22, do něhož je vložena 11pinová analogová propojka. Struktura plochy kol je znázorněná potiskem. Na čelech lokomotivy jsou spolehlivě fungující kinematiky s šachtami a s klasickým spřáhlem Piko, které lze vyjmout a nahradit jiným.



Osvětlení modelu. Horní poziční světlo je řešeno pouze jako maketa.

Pohon a jízdní vlastnosti

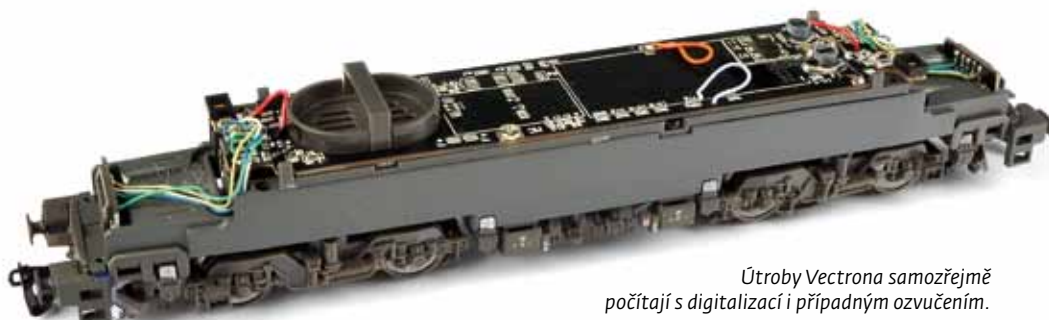
Pohon zajišťuje motor se dvěma setrvačnicíky o průměru cca 11 mm. O jaký motor se jedná, to jsem v manuálu ani pohledem nezjistil. Neváhal jsem však napsat výrobci. Odpověď přišla poměrně rychle, v modelu je 3pólový motor. Točivý moment je pomocí kardánů veden přes převodovky na všechna čtyři dvojkolí. Dvě kola jsou opatřena bandážemi, vždy druhé pravé po směru jízdy. Sběr proudu je sveden od všech osmi kol. Zvukový projev modelu je výborný, jízda tichá, motor je slyšet pouze slabě. Zkušební jízdy byly prováděny v analogovém režimu. Rám je kovový, celý model váží 161 g. K rozjezdu dochází při na-

pětí 2,8 V s odběrem 50 mA, rychlost odpovídá 13 km/h. Při napětí 12 V jede model přepočtenou rychlostí 196 km/h s odběrem 90 mA, což je zároveň téměř nejvyšší rychlost předlohy (200 km/h). Dojezd při výpadku napájení z maximální rychlosti při 12 V je 55 mm. Model jsem zajížděl asi 40 minut v každém směru. Při jízdě po nijak zvlášť dobrém plechovém kolejivu o poloměru 286 mm model nevykazoval žádné problémy, a to ani v protioblouku. Také nejmenší poloměr 267 mm projel bez jakýchkoli komplikací i při spojení s dalšími vozidly různé délky. ○



HODNOCENÍ

PIKO odvedlo dobrou práci. Cena kolem čtyř tisíc korun je sice na model TT od tohoto výrobce poněkud vyšší, než bývá obvyklé, trůfám si ale tvrdit, že modelář za tyto peníze dostane kvalitní výrobek, který nezklame ani po vzhledové stránce, ani jízdními vlastnostmi. Brzy se na trh dostane Vectron i od firmy Tillig. Uvidíme, jak se s touto výzvou popasuje on. Bylo by zajímavé porovnat modely obou výrobců.



Útroby Vectrona samozřejmě počítají s digitalizací i případným ozvučením.

Za parními stroji i skvosty architektury



Hradec Králové
Doudleby
Žamberk

Město Hradec Králové se právem považuje za ojedinělý architektonický skvost, v němž najdete pozoruhodné budovy i pamětihodnosti. Je proslulé moderní výstavbou, a dokonce mu bylo přisouzeno označení Salon republiky. My jsme se sem vypravili na nábreží zasvěcené parním strojům a zavítali i ke kolejišti stálé parkové železnice v centru města. Za návštěvu však stojí další města v kraji.

Martin Harák | Foto: autor, nabreziparomilu.cz

Do Hradce Králové se dá pohodlně dostat ze všech koutů republiky. Přímé spojení je zajištěno rychlíky do hlavního města nebo Pardubic a Liberce. Mimo dálkové spoje je v nabídce bohatý výběr regionálních spojů. Těm mezi Pardubicemi a Hradcem vévodí RegioPantery. Do metropole Královéhradeckého kraje využívám právě jeden z „panterových spěšňáků“.

Na královéhradeckém hlavním nádraží jsem si nejprve prohlédl monumentální výpravní budovu, kterou navrhl v letech 1928 až 1929 v duchu moderního klasicismu Ing. arch. Václav Rejchl. Nová budova byla slavnostně předána do užívání 5. května 1935, samotná stavba byla ale dokončena až v následujícím roce. Multifunkční objekt rozkládající se na ploše 5 000 m² patřil mezi nejmodernější ve střední Evropě. Hradec se ale pyšní ještě jedním dopravním unikátem, a tím je terminál hromadné dopravy v sousedství hlavního nádraží. Jde o trolejbusové a současně autobusové nádraží městské, příměstské i dálkové dopravy, které provozuje Dopravní podnik města Hradce Králové a cestujícím slouží od 5. července 2008. Futuristicky působící terminál byl postaven za pouhé dva roky a získal dokonce titul Stavba roku Královéhradeckého kraje v kategorii dopravních staveb. Město tak již při vstupu ukazuje, proč získalo titul Salon republiky.

Do města zamířili významní architekti

Vše začalo v roce 1895, kdy byl starostou města zvolen František Ulrich. Ten po třicet let svého funkčního období organizoval budování moderní metropole. Nejprve se zbouřala pevnost a upravovaly uvolněné pozemky, aby se vzápětí stavěly nové budovy a komunikace. Na přelomu 19. a 20. století byli do Hradce Králové pozváni architekti z Vídně a Prahy vyznávající zásady moderní architektury. Město se díky tomu pyšní tím nejlepším z počátku minulého století. Počátky této intenzivní práce vý-

znamných architektů patří Janu Kotěrovi, autorovi secesní budovy muzea. Po první světové válce se pak stává vůdčím architektem města Josef Gočár. Inicipoval řadu staveb nové části města – budovu tehdejšího Ředitelství státních drah na Ulrichově náměstí, kde dnes sídlí Krajské ředitelství Policie ČR, budovu tehdejší Anglobanky na Masarykově náměstí s kubistickým dekorem nebo komplex škol na Tylově nábřeží. V něm nyní najdete Gymnázium J. K. Tyla a bývalou základní školu.



Jedna z parních lokomotiv na parkové dráze v rámci festivalu Nábřeží paromilů. V Hradci jsou také oblíbené vyhlídkové jízdy po Labi (nahore).

Postupně se vydávám po všech známých pamětihodnostech, nevynechávám ani Městské muzeum od Jana Kotěry či ojedinělou labskou elektrárnu Hučák od Františka Sandera postavenou v secesním slohu v letech 1909 až 1912. Elektrárna je plně funkční a v provozu jsou stále tři jednostupňové rychloběžné Francisovery turbíny z roku 1925, každá o výkonu 270 kW. Zamířím také do starého města na Velké náměstí, kterému vévodí renesanční Bílá věž. Z ochozu věže je krásný výhled, a když je pěkné počasí, lze dohlédnout až na Krkonoše a Orlické hory.

Nábřeží paromilů a parková dráha

Úplně na závěr královéhradeckého okruhu si nechávám dopravní bonbónek. Tím je veřejná parková dráha v parku na náměstí 5. května nedaleko přístaviště roztomilých parníčků. Parkovou



← Nenápadný a udržovaný dům v sobě skrývá slavný třebechovický betlém.

dráhu dvou rozchodů – konkrétně 5 a 7,25 palce – provozuje od srpna 2010 Královéhradecký spolek přátel parních strojů. Kolejiště o délce necelého půl kilometru vzniklo díky podpoře Statutárního města Hradce Králové a Královéhradeckého kraje. Na trati jsou k vidění dvě lokomotivy nesoucí názvy Moby Dick a Jeje, drezíny pojmenované Labe a Orlice a čtyři přívěsné vozy. Vlázky jezdí v případě pěkného počasí pouze v některé dny, více se dá najít na webových stránkách www.nabreziparomilu.cz.

Nábřeží paromilů je už dnes opravdu pojem. Jde o velkou slávu, která se koná každoročně koncem léta, letos termín vyšel na 25. srpen. Smyslem celé akce je umožnit lidem, kteří opatrují historické parní stroje nebo si pořizují jejich repliky, seznámit s nimi veřejnost. Nechybí pochopitelně ani modely parních lokomotiv. Ve světě je jedinečná i v tom, že se koná na nábřeží řeky Labe, po kterém současně jezdí loď poháněná parou. Ty jsou ale v provozu v letní sezoně každodenně. Zpestřením přehlídky Nábřeží paromilů bývají stabilní stroje a historická auta a motocykly. Vlázek v Hradci Králové existuje ještě jeden – jde o turistickou atrakci v čele s dieselovou replikou lokomotivy. Ta za sebou vede tři vagonky a po dvou různých trasách projede kolem nejvýznamnějších pamětihodností. Start a cíl je u Muzea východních Čech. A protože Hradec Králové je město žijící kulturou, musím se zmínit o každoročních festivalech: Jazz goes to town – je-



Úzkorozchodná parní mašinka před muzeem starých strojů v Žamberku

den z nejprestižnějších tuzemských i evropských jazzových festivalů – a Rock for People – významné hudební klání interpretů rockové hudby.

Za Betlémy a na zámek do Doudleb

Třebechovice pod Orebem se nacházejí třináct kilometrů východně od Hradce Králové pod vrchem Oreb. Z regionálního vlaku vystupují na třebechovickém nádraží, odkud je to slabých deset minut chůze na hlavní Masarykovo náměstí. Tamní dominantou je morový sloup Panny Marie, socha Nejsvětější Trojice a starobylá kašna s vodotryskem z roku 1675. Původně stála na Václavském náměstí v Praze. Po celém světě

se ale Třebechovice pod Orebem proslavily Muzeem betlémů, které nacházím v rohu náměstí v nenápadném dvoupatrovém domě. Nejcennější je Proboštův, přes sto let starý betlém. Stal se magnetem československé expozice na Světové výstavě v Montrealu v roce 1967 a v roce 1999 byl vyhlášen Národní kulturní památkou.

Pokračuji zpět na vlakové nádraží, odkud se vydávám spěšným motorovým vlakem do Doudleb nad Orlicí. Využívám pauzy mezi vlaky a vyběhnu se podívat na kouzelný renesanční zámek, který se nachází jen pár minut od železniční stanice v příjemném prostředí zámeckého parku. V roce 1588 jej dal postavit Mikuláš Starší z Bubna. Původně sloužil jako letní sídlo, později byl využíván coby lovecký zámek. Unikátní sgrafitová výzdoba, pokrývající



Na doudlebském nádraží bývá rušno. Při křižování se tam obvykle sjede až několik regionálních vlaků.

všechna vnější i vnitřní průčelí, je vysoce ceněna odborníky i veřejností. Pro milovníky historických filmů bude návštěva tohoto zámku umocněna tím, že právě zde se točila řada scén výpravného filmu Bathory Juraje Jakubiska.

Vrcholem muzeum starých strojů

Z Doudleb se vydávám do nedalekého Žamberka, kde se na okraji města zvaném Betlém v bývalé textilní Vonwillerově továrně nachází muzeum starých strojů a technologií. Nadšenci v něm nashrmáždili desítky historických parních strojů, stabilních motorů či automobilových veteránů. Současní majitelé dokonce podle původní dokumentace vyrobili repliku německé parní lokomotivy, jež se loni vydala po vlastní ose na malém okruhu areálem fabriky. V expozicích stojí například parní automobil vyrobený pro arcivévodu Františka Ferdinanda d'Este nebo parní nákladní vůz Praga Sentinel. Čtyřicetiletá lokomobila je národní technickou památkou a čeká na renovaci. Muzeum je nezisková organizace a její exponáty lze shlédnout také na zmiňovaném Nábřeží paromilů v Hradci Králové. Součástí muzea je i restaurátorská firma na staré stroje. Muzeum je přístupné pouze po předchozí domluvě na telefonním čísle 737 239 065. Dnešní podoba budov je poznamenána požárem v roce 1906, kdy továrna vyhořela. Budovy byly upraveny s využitím železobetonu a původní areál byl rozšířen v roce 1911 o čtyřpodlažní skeletovou přístavbu. Ta je jednou z nejstarších dochovaných železobetonových budov u nás. Při návštěvě na vás dýchne genius loci tohoto místa, které vypadá, jako by se tam zastavil čas. Ten ostatně budete potřebovat i na cestu z nádraží, které je od muzea vzdálené dobré tři kilometry. Ale procházka stojí za to... ○

ŠOTOINFO

Hradec Králové má přímé železniční spojení do Velkého Oseka a Chocně (trať 020) a současně Pardubic a Jaroměře (trať 031), ale také do Turnova (trať 041). Z Hradce Králové jezdí přímé rychlíky do Prahy nebo také Trutnova, ale také Letohradu. Dálkové spoje vedou buď motorové Břejlovce nebo elektrické Peršinky. Na spěšných vlacích z Hradce Králové do Letohradu jsou k vidění Katry s řídicími vozy, regionální spoje zabezpečují RegioNovy nebo vozy řady 810. Dálkové spoje na ose Pardubice – Hradec Králové – Liberec zajišťují motorové vozy řady 843 s přívěsnými vozy, regionální osobní nebo spěšné spoje Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř pak RegioPantery.



Běž domů, Ivane aneb

Odsun Sovětů po kolejích

Před sedmadvaceti lety odešel z tehdejší České a Slovenské Federativní republiky poslední sovětský voják. Většina z nich při transportu zpět do Sovětského svazu využila železnici. Na konci června 1991 tak skončil bezmála čtvrtstoletí trvající „dočasný“ pobyt okupačních vojsk, která do naší země přišla v srpnu 1968. Jaké okolnosti umožnily poměrně rychlý odsun a jakou roli při tom sehráli naši železničáři?



Josef Holec | Foto: Dana Kyndrová, Teplický deník

Když v noci 21. srpna 1968 vtrhla vojska Varšavské smlouvy na území Československa, nedokázal nikdo odpovědět na otázku, jak dlouho v zemi zůstanou. Až koncem 80. let, v době, kdy se začaly poměry na Východě pomalu uvolňovat a Československo opalovala sametová revoluce, byl odsun sovětských vojsk, rozmístěných po celém území republiky, jedním z prvních požadavků veřejnosti. Ještě předtím však začala minoritní část sovětské armády Československo pomalu opouštět. Stalo se tak již po 7. prosinci roku 1988. Tehdy generální tajemník ÚV KSSS Michail Gorbačov ve svém projevu na půdě OSN ohlásil redukci sovětských jednotek v Evropě. Z ČSSR měly být staženy čtyři samostatné prapory, tanková divize a několik stovek bojových letadel.

Nicméně rychlý spád dodala odsunu až revoluce. Už 3. prosince 1989 vydala vláda stanovis-



ko, ve kterém označila okupaci v roce 1968 za protiprávní a navrhla zahájit jednání o postupném stahování cizích vojsk z území republiky. Poté se na federálním ministerstvu zahraničních věcí sešla expertní skupina založená

právě pro zahájení jednání o odchodu sovětských vojsk. Vládní informační server konstatoval, že „jejím úkolem bylo zejména projednat mezinárodněprávní, vojenskobezpečnostní, finanční a jiné otázky související s budoucím uzavřením dohody o stažení sovětské armády z Československa“. Vedoucím skupiny byl náměstek federálního ministra zahraničních věcí Evžen Vacek, zastoupeni v ní byli také odborníci z federálního ministerstva národní obrany, úřadu předsednictva vlády a federálního ministerstva financí.

Moskva: rychlý odsun nebude

Ještě ve stejném měsíci a za působení nového ministra zahraničí Jiřího Dienstbiera se odehrálo jednání československé a sovětské expertní komise ohledně odchodu vojáků zpět do SSSR. „Sovětská delegace navrhovala jedná-

ní v několika etapách, s čímž čeští zástupci souhlasili. Ministr Dientsbier následně navrhl, aby první etapa jednání probíhala v Praze o měsíc později. Tento termín se sovětské delegaci zdál až příliš časný, nicméně po krátké debatě souhlasili a náměstek ministra zahraničních věcí SSSR Ivan Aboimov doporučil polovinu ledna 1990,“ píše web Vláda.cz.

Delegace z Moskvy skutečně dorazila 15. ledna a jednání poměrně vyhrotila. Českým vyjednávačům pohrozila odchodem od jednacího stolu, jenže Češi chtěli v jednání pokračovat. Ministerstvo zahraničních věcí dokonce žádalo další termíny, a to na konci ledna. Jenže na řadu žádostí Sověti nereagovali. Naše delegace v čele s náměstkem ministra zahraničních věcí Evženem Vackem na to konto odcestovala na začátku února do sovětské metropole. Zpět do Prahy však přijela jen se sdělením, že sovětská strana chce posunout odchod svých jednotek o rok, do poloviny roku 1991. Informaci de facto potvrdil Michail Gorbačov v dopisu prezidentu Václavu Havlovi.

Rozdělení do tří etap

Havel nakonec souhlasil s odchodem bojových jednotek do poloviny roku 1990, podpůrné dostaly na odsun rok navíc. Obě strany smlouvu podepsaly v Kremle na konci února 1990 s tím, že odsun bude rozdělen do tří etap. V tuzemsku ještě vznikla parlamentní komise, která měla dohlížet na plnění dohody a koordinovat odsun. Šéfem se stal hudebník a tehdejší poslanec Michael Kocáb. Na konci února Václav Havel v Moskvě ještě potvrdil bezplatné použití služeb státních drah pro účely odsunu.

V té době se Sověti stále snažili, když ne přibrzdit, alespoň znervohodnit československou stranu. Mnozí poslanci SSSR například tvrdili, že na stažení potřebují minimálně pět let. Na fakt, že už existovala smlouva o stažení, příliš nehleděli. Vyrukovali s nedostatkem občanské vybavenosti a poukazovali také na údajnou neschopnost československých státních drah zajistit tak ohromný přesun lidí a techniky a prý nedostatečnou propustnost překladiště ve východoslovenské Čierné nad Tisou. Sovětská vojska totiž k návratu do vlasti údajně potřebovala neuvěřitelných 31 000 vagonů, převážně plošinových.

Padla i další čísla. Podle Sovětů bylo zapotřebí k odsunu 1 800 vlaků a minimálně dva roky práce. Generál Rudolf Ducháček naopak tvrdil, že postačí 800 vlaků. A časová náročnost? Zhruba půl roku. Železniční odbory se dokonce zavázaly k maximálnímu počtu přetáhnutí. „Přes hranici až sedm vlaků denně, když to budou vlaky se Sovětskou armádou,“ nechaly se slyšet.

Železnice hrála prim

Tehdy se také zvažovaly různé možnosti přepravy, částečně i přes Polsko. V červnu 1990 byla dokonce uzavřena dohoda mezi resorty dopravy ČSFR, SSSR a Polska o možnosti odsunu



přes našeho severovýchodního souseda kvůli nebezpečí přeplněnosti překladiště v Čopu. Přes ten se totiž stahovala i vojska z Maďarska. Vojáci se tedy vraceli rovněž přes Polsko. Vrátili se zpět na východ Slovenska, překračovali Sověti hranice v Čierné, Matovcích a Vyšných Nemeckých. A největší podíl na tranzitu si odbyla právě železniční doprava. ČSD vypravily 825 vlaků o 20 265 vozech a dalších 11 088 kusů kolejové techniky bylo připojeno k pravidelným nákladním vlakům. Jen pro srovnání: po silnici odjelo ve 27 kolonách 1 709 vozidel, letecká doprava si připsala 15 přeletů. To vše bez celních prohlídek a citelných zádrhelů.

„Bylo to opravdu velké. Odvoz transportů byl plánován naší a sovětskou armádou,“ vzpomněl Vít Mareš, někdejší provozní náměstek vrchního přednosty pražského depa. „Vlaky měly do třiceti vozů, byly naloženy především těžkou vojenskou technikou, hlavně tanky a bojovými vozidly pěchoty,“ doplnil bývalý provozní náměstek náčelníka ústeckého lokomotivního depa Milan Hudinec s tím, že kromě plošinových vozů byly v soupravě řazeny i dva až tři osobní vozy řady Bpk určené vojákům. On sám doprovázel dva vlaky. „Podle předpisu přepravy vojenských vlaků vždy jezdi-

li dva strojvedoucí, takže naši strojvedoucí, kteří mohli jezdit s vojenskými vlaky, jezdili do České Třebové s lokomotivami řady 122. Odtud je tahaly Šestikoláky dál na východ,“ vyprávěl Hudinec. „Až na hranice s někdejší SSSR v Čierné jela – minimálně jednou – s transportem i lokomotiva 121.069,“ přidal Hudinec zajímavost. Odmítl útok Sovětů, že ČSD nebyly schopny zabezpečit množství kolejových vozidel pro rychlý odsun. „Nebyla to pravda, prostředky jsme na to měli.“

Dík i železničářům

Zemi nakonec opustilo 73 500 vojáků s 39 000 rodinnými příslušníky, 1 220 tanků, 2 500 vozidel pěchoty a obrněných transportérů, 105 letadel, 175 vrtulníků a 95 000 tun munice. Odsun skončil o tři dny dříve, než stanovoval harmonogram. Poslední transport odjel z Milovic 19. června 1991 a o dva dny později překročil hranice. 27. června opustil ČSFR i poslední sovětský voják, velitel Střední skupiny vojsk generálplukovník Eduard Vorobjov.

Federální shromáždění ČSFR ještě na 16. společné schůzi Sněmovny lidu a Sněmovny národů 3. července 1991 schválilo v usnesení č. 158 text dopisu, který směřoval všem zainteresovaným složkám. Píše se v něm mj. „...vyslovuje díky všem, kteří se o odsun sovětských vojsk zasloužili: vládě ČSFR a ministerstvům obrany a zahraničních věcí, železničářům, kteří připravili desítky tisíc železničních vozů, všem československým občanům, kteří přispěli k potvrzení nezávislosti naší země a tím k upevnění demokracie.“ Podepsán Alexander Dubček, předseda Federálního shromáždění. ◉

Pokud budete chtít vidět více fotografií z odsunu sovětských vojsk, navštivte výstavu Dany Kynďrové a dalších fotografií v Křížové chodbě pražské Staroměstské radnice. Výstava potrvá od 4. do 30. srpna 2018.



Odpor k práci

Břetislav Buchta

Dieselektrická lokomotiva venku vrněla a pracovníci zátěžového odporníku (kterému v lokomotivním depu říkali „suchý odpor“) v buňce vedle ní si lebedili na svých židlích. Věděli, že mají zhruba půlhodinu čas, než se olej v lokomotivě prohřeje a oni budou moci zkoušet a seřizovat její výkon.

Četař směny Vladimír Matys byl skvěle nalaďen, jelikož se mu blížila dovolená v Řecku. Jeho oči sledovaly měřicí přístroje pod sklem řídicího pultu, ale duchem byl někde jinde.

Na stole zazvonil telefon. Vláda opustil myšlenky na slunné pláže. Po třetím zazvonění jej zvednul.

„Odpor k práci, prosím,“ pronesl rozpustilým hlasem. Průpovídka Vláda používal ve výjimečných případech, když měl dobrou náladu. Věděl, že jim volá buď vedoucí (který už jeho bonmot znal), nebo někdo z haly, jak to vypadá s lokomotivou.

Ostatní tři kolegové se otočili k Vláďovi, který poslouchal hlas v telefonu a postupně blednul. Jeho úsměv přešel v překvapenou grimasu a čelo se mu krabatilo.

„Do prd...,“ zaklel, když položil telefon. „To byl náčelník. Máme okamžitě naklusat k němu a vysvětlit, proč se seknul ten včerejší válec.“

Předchozího dne měli za úkol udělat záběh lokomotivy s vyměněným válcem. Proces museli přerušit, jelikož během směny došlo k zadření dotyčného válce. Byli přesvědčení, že chyba určitě nebyla na jejich straně.

„No nic,“ zavelel Vláda a vstal ze židle. „Rosťa tu zůstane, bude hlídat budíky, a my jdeme na pojeb.“

Za chvíli již Vláda se dvěma kolegy seděli u náčelníka. Všichni byli jako na jehlách.

„Tak, pánové, chci vysvětlení, proč se to včera zadřelo,“ začal šéf depa zostrá. „Že jste ten záběh urychlili?“

„Náčelníku,“ spustil Vláda opatrně, „mohu vás ujistit, že záběh jsme dělali podle předpisu. Určitě jsme nic neuspěchali.“



„Někdo to každopádně spískal,“ řekl náčelník. „Na hale válec rozebírají a zatím nikdo nevolal, takže po prémiech budete mít zřejmě vy.“

Pracovníci odporníku sklopili hlavy. Ztráta prémie je rozhodně netěšila.

Na stole náčelníka zazvonil telefon. Ten jej zvednul a chvíli poslouchal, co mu povídal hlas na druhé straně. „Máte štěstí,“ pronesl

po položení sluchátka. „Na tom válci nějaký mechanik amatér přehodil kroužky. Takže o prémii přijde někdo jiný a vy můžete jít po své práci.“

Zaměstnanci suchého odporu se zvedli.

„Pan Matys zde ještě zůstane, mám s ním řeč,“ dodal šéf depa. Vláda opět dosednul na židli a tušil, o čem bude řeč. „No a vy mi, pane Matysi, vysvětlíte, jak je to s vaším odporem k práci,“ začal náčelník, když Vláďovi kolegové odešli.

Vláďovi se zdálo, že jeho hlas už není tak příkrý jako před chvílí. „Náčelníku,“ spustil, „vím, že to ode mne byla hloupost, za kterou se omlouvám. Ale blíží se mi dovolená, tak jsem z radosti vypustil takový kec.“

Šéf depa se zamyslel. „Tak víte co?“ pronesl po chvíli. „Na dovolené napište dvěstěkrát, že do telefonu se neříkájí blbosti, a až se vrátíte, doneste mi ten elaborát a bude vám odpuštěno... Jasně?“

Vláda byl překvapen a pomyslel si svoje, ale přitakal.

„Fajn, takže můžete jít za kolegy,“ zavelel náčelník. Vláda se odebral ke dveřím se smíšenými pocity. Náčelníkův trest mu vrtal hlavou.

„Pane Matysi,“ ozvalo se, když byl takřka u dveří. Vláda se otočil.

Náčelník se usmíval. „Samozřejmě nic nepište. To byl můj žert, abyste si uvědomil, že pro telefon platí jiná mluva než v hospodě. Běžte a užijte si dovolenou.“

Vláda si oddechnul. Psát na dovolené nějaké bláboly se mu rozhodně nechtělo. Byl však rozhodnut svoji telefonní průpovídku raději už nepoužívat. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ČD čeká obhajoba expresů do Žiliny. Stát je nabídné i soukromníkům

České dráhy čeká obhajoba největší části smlouvy na provoz dálkových vlaků s ministerstvem dopravy: provoz expresů linky Ex2 na trase Praha – Olomouc – Vsetín – Žilina. Stát chce do hry o tuto trasu přizvat i soukromé dopravce. Jen loni za spojení na Slovensko přes Vsetín zaplatil stát 420 milionů korun. To je nejvíce ze všech dálkových tras a téměř desetina všech peněz, které ČD z dlouhodobé smlouvy dostávají. Ministerstvo dopravy chce využít stejný postup jako u přímého zadání na rychlíky Pardubice – Liberec. Oficiálně nevypíše soutěž, ale osloví více dopravců, aby podali nabídku. V poptávkovém řízení pak vybere tu nejvýhodnější. Vyhne se tak obstrukcím u antimonopolního úřadu. Vítež od prosince 2019 získá smlouvu na provoz vlaků po dobu 9 let. Relativně krátká doba na zajištění znamená, že půjde nejspíše o soubor mezi ČD a Regiojetem. Nikdo jiný z alternativních dopravců nemá aktuálně k dispozici tolik vozů, které by mohly trasu pokrýt. Regiojet může použít své vozy na komerční linky, s tím ale nepočítá. **zdopravy.cz 1. 8. 2018**

Nedostatek řidičů autobusů trápí i železnici. Kvůli výlukám

Problémy autobusové dopravy mimo jiné s nedostatkem řidičů dopadají i na železnici. ČD se potýká čím dál častěji s nezájmem o zajištění náhradní dopravy v době výluk, které byly v autobusové branži ještě nedávno považovány za lukrativní byznys. „Nejde přitom o malé částky, dráhy nabízejí rámcové dohody za desítky i stovky milionů korun. Naposledy se nikdo nepřihlásil o roční smlouvu za 30 milionů na zajištění náhradní autobusové dopravy v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou – Vrbovice. Podobné situace nastaly už i dříve,“ uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Ze stejného důvodu musely dráhy například zrušit v červnu soutěž o rámcovou dohodu na zajištění náhradní autobusové dopravy na trati Praha – Vsetaty. Aktuálně ČD s napětím čekají na nabídky v největší takové kázce posledních let: zajištění náhradní autobusové dopravy na 4. koridoru na tři roky za 130 milionů. SŽDC už přitom eviduje případy, kdy se musely výluky kvůli nezajištění autobusů odkládat. **Denik.cz 25. 7. 2018**

DOPIS PŘEDSEDOVI PŘEDSTAVENSTVA

Vážený pane předsedo,

rád bych Vám touto cestou poděkoval za dosavadní spolupráci a podporu, kterou naši ostravské Asociaci romských podnikatelů a spolků projevujete. I díky Vám a pracovním příležitostem, které jste naší ostravské Asociaci a potažmo podnikatelům a spolkům, které sdružujeme, dali, mohlo letos v červenci vzniknout Hnutí romských studentů. Jediné romské studentské hnutí svého druhu v Česku vůbec. Cílem hnutí, jehož jsme partnerem, je osvěta a podpora žáků základních a studentů středních škol na cestě ke vzdělání a získání smysluplného uplatnění do budoucna. Všichni pevně věříme v pozitivní změny, které studentské hnutí romské komunity – a zejména mladým Romům – přinese. Chceme, aby se naše děti vzdělávaly, pracovaly, slušně bydlely a platily daně. Ale také aby dostaly příležitost si splnit své sny a životní cíle! Děkujeme za dosavadní podporu a věříme v další úspěšnou spolupráci také do budoucna.

Asociace romských podnikatelů a spolků ČR,
Prezident Vladimír Leško



NABÍDKA NA ZÁŘÍ

Bulharsko – Pomorie, Nesebar, Slunečné pobřeží a Svatý Vlas

Letecky z Prahy a Brna

Pobyty na 7, 10 a 11 nocí od 26. 8. do 16. 9. 2018

2–4 lůžkové pokoje

Cena od 7 000 Kč dospělí, dítě 2–12 let 4 000 Kč
(ceny jsou dotované pro zaměstnance skupiny ČD, Cargo a SŽDC)

Cena zahrnuje: ubytování, stravu (snídaně, polopenze, all inclusive), pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

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

NABÍDKA NA ZÁŘÍ

Chorvatsko – Drvenik

Hotely: Zagreb, Plaža, Aroma Botanika 2–4 lůžkové pokoje a apartmány

Termíny: 2. 9.–11. 9., 9. 9.–18. 9. a 16. 9.–25. 9.

autobusem 10 dní s polopenzí

Cena od 5 200 Kč dospělí, dítě 3–12 let 4 100 Kč
(ceny jsou dotované pro zaměstnance a důchodce skupiny ČD, Cargo a SŽDC)

Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí s polopenzí, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel.: 972 243 052 H. Fagulová



ČD travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h
pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861 | provozní doba: 1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h, sobota 9.00–14.00 h, 1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



Vlak vám zajistí budoucnost

Staňte se vlakvedoucím / průvodčím

**Získáte dlouhodobou perspektivu
a jistotu seriózní práce.**

Vaše práce bude dávat smysl.

Nenosíte si práci domů.

Vaše životní zkušenosti oceníme.

- 6 týdnů dovolené
- příspěvek na stravování
- životní pojištění a důchodové připojištění
- služební oděv zdarma
- možnost pracovat kdekoliv v ČR
- jízdní výhody po celé České republice i Evropě



Je to pro Vás zajímavé? Životopisy zasílejte na karieraZAP@gr.cd.cz.



18. srpna 2018

Oslava 130 let tratě Tábor – Horní Cerekev

Letos uplyne 130 let od zahájení provozu na trati Tábor – Horní Cerekev. U příležitosti tohoto výročí budou v sobotu 18. srpna vypraveny zvláštní historické vlaky. Z jihlavského nádraží odjíždí v 9:35 historický motorový vůz řady M 262.0 (830) a přes Kostelec u Jihlavy, Horní Cerekev, Pelhřimov a Novou Cerekev dorazí do Pacova ve 13:10. Z Pacova se vydá na zpáteční jízdu po stejné trase ve 13:25. Ve vlaku platí běžný tarif ČD. Ve stejný den se můžete svěřit z Tábo-
nosměrně jízdné do parního vlaku stojí 200 Kč, zpáteční 300 Kč, za děti zaplatíte polovinu. V nabídce je také rodinná jízdenka za 400 Kč. Aktuální informace o jízdách historických vlaků včetně podrobných jízdních řádů doporučujeme vyhledat na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice: Tábor/Obrataň/Pelhřimov/Jihlava/Kostelec u Jihlavy ad.



18. srpna 2018

Na dostihy do Pardubic se vyplatí přijet vlakem

V Pardubicích se poběží třetí kvalifikační dostih na 128. Velkou pardubickou. Na startu srpno-
vé kvalifikace se tradičně potkávají nejkvalitnější koně a nejinak tomu bude i letos. S největší pravděpodobností se objeví i loňský vítěz Velké pardubické No Time To Lose. Dostihový mítink, jehož vyvrcholením bude právě třetí kvalifikace, nabídne divákům celkem osm dostihů a s nimi spojenou zábavu. Pokud přijedete do Pardubic na dostihy vlakem, získáte po předložení jízdenky ČD v pokladně závodistiště 50% slevu na vstupné.

Nejbližší železniční stanice:
Pardubice závodistiště/Pardubice hl. n.



16. až 19. srpna 2018

Na letní Floru Olomouc s jízdenkou Vlak+

Unikátní květinové expozice, letní zahradnické trhy, přehlídka Vyznání růžím a bohatý doprovodný program. Taková bude opět letošní letní etapa Flory Olomouc. Na tradiční výstavu, která se koná od 16. do 19. srpna, se do hanácké metropole můžete vypravit vlakem ČD na zvýhodněnou zpáteční jízdenku Vlak+ Flora. Ta je nabízena se slevou 50% na zpáteční jízdné, a to odkudkoliv v ČR. Aby vám jízdenka Vlak+ Flora platila i pro cestu zpět, je nutné si ji nechat orazítkovat na olomouckém výstavišti ve stánku ČD, který najdete ve foyer pavilonu A.

Nejbližší železniční stanice:
Olomouc-Nová Ulice/Olomouc-Smetanovy sady



18. srpna 2018

Svezte se Chodovar expresy na slavnosti piva

Pokud máte rádi dobré pivo a zábavu, pak si nenechte ujít letošní Slavnosti piva Chodovar. Na akci se v sobotu 18. srpna můžete vypravit stylově – Chodovar expresy. Jeden pojede z plzeňského hlavního nádraží (odj. 8:28 hodin) a druhý z karlovarského dolního nádraží (odj. 10:00). Zpáteční jízdenka do zvláštních vlaků Chodovar Expres v ceně 190 Kč je zároveň i vstupenkou na slavnosti v pivovaru Chodovar. V den konání slavností mimořádně zastaví v Chodové Plané také vybrané Západní expresy a spoj SC Pendolino. Více informací na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Plzeň hl. n./K. Vary dolní nádr./Chodová Planá ad.

Foto: archiv ČD, Výstaviště Flora Olomouc, Dostihový spolek, a. s.

Železničář

YDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. 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, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPIŠOVATELŮM 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.
YDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTŮJÍ: České dráhy, a. s., ZČ Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002