

## OSLAVTE S NÁMI 175 LET ŽELEZNICE NA NAŠEM ÚZEMÍ

Speciál na stranách 5 až 8

Seznam exponátů  
Zvláštní jízdy  
Plánek areálu  
Výlet do historie

## Jezdit bez záložních vozidel má svá rizika

V sobotu 13. září se na koridorové trati mezi Studénkou a Jistebníkem stala jedna z řady mimořádných událostí, ke kterým prostě jednou za čas dochází. Střet železničního vozidla s osobním automobilem. Tato událost měla zásadní dopad na provoz společnosti LEO Express. Právě její jednotka se střetla se zaklíněným autem na přejezdu a následně je na několik týdnů odstavena. Zbývající čtyři soupravy tím pádem nejsou schopny obsloužit všechny plánované spoje. Zákazníci soukromého dopravce začali doplácet na to, že firma nemá k dispozici žádný záložní vlak. Pokud tedy dojde k nějaké větší mimořádnosti, nemá prakticky jinou možnost než požádat jiného dopravce o pomoc, zabezpečit dopravu náhradními autobusy v části trasy nebo vlaky odřeknout zcela bez náhrady.

### Stevardi LEO Expressu v posilových vozech

„Z důvodu důkladné kontroly byla jednotka odstavena v depu a po dalším posouzení našimi techniky jsme stanovili harmonogram oprav, který by měl být dokončen až 16. října,“ informoval provozní ředitel firmy LEO Express Peter Köhler, který dohodu s Českými drahami považuje za extrémně rychlou a profesionální. Už v neděli 14. září musela firma kvůli nehodě zrušit ranní spoj LE 1352 z Karviné a odpolední LE 1361 z Prahy, včetně nedělního spoje LE 1358 z Karviné. Pro cestu z Prahy na Moravu a zpět mohli zákazníci společnosti LEO Express využít nejen ostatní spoje LE, resp. v kombinaci s autobusovou dopravou, nebo se rozhodnout pro vlaky Českých drah. U vlaků EuroCity 148 a 153 nabídl národní dopravce ve vybrané dny zařazení posilových vozů, kterými se přepravují cestující odřeknutých spojů LEO Express.

Konkurenční dopravce s podmínkami nabídky souhlasil včetně finančního vyrovnání jízdného za „své“ cestující podle tarifu Českých drah. V objednaných vozech doprovázel cestující kvůli evidenci a řešení jejich požadavků steward od společnosti LEO Express, jinak se ale zákazníci soukromého dopravce stali standardními cestujícími Českých drah. Mohli tedy samozřejmě využít i služeb jídelního vozu a hlavně během jízdy porovnat komfort jízdy v dálkových vozech ČD s cestováním v elektrické jednotce Flirt privátního dopravce. Národní dopravce rovněž souhlasil s mimořádným zastavením vlaků v Suchdole nad Odrou a ve Studénce, kde spoje EuroCity běžně nezastavují.

### Mimořádnosti řešit umíme

Problémy s náhradní přepravou cestujících v případě nehody nebo poruchy vozidla řeší všichni železniční dopravci a nikdy nejde o nic příjemného. České dráhy mají na trase Praha – Ostrava – Bohumín největší šanci posílit své vlaky a zároveň zajistit bezproblémovou manipulaci s vozy. „Odvěšení a přivěšení posilových vozů ve frekvenčně silných dnech, tedy o pátých a o nedělích, jsme zabezpečili ve stanici Bohumín bez výrazných časových prodlév. I když se jedná o konkurenčního dopravce, nepovažujeme za korektní vůči cestujícím brát si je jako rukojmí. V obdobné situaci, kdy budeme potřebovat rychle vyřešit náhradní přepravu cestujících, se může ocitnout i naše společnost. Byt máme hodně možnost interních řešení, v ojedinělé situaci může být případná operativní možnost využití volné kapacity konkurenta za výhodných podmínek efektivnější a hlavně rychlejší než zajištění náhradní autobusové dopravy,“ vysvětluje rozhodnutí ČD ředitelka Odboru provozu osobní dopravy Luďka Hnulíková. **MARTIN HARÁK**

### Mimořádný dárek pro předplatitele a návštěvníky Národního dne železnice

Oboustranný plakát formátu A2 s kalendářem pro rok 2015.



### SLOUPEK

#### Chráníme dobré jméno železnice

Navzdory tvrdému boji o zákazníka se České dráhy rozhodly podat pomocnou ruku konkurenčnímu dopravci – společnosti LEO Express. Ten díky nedostatku provozních souprav nebyl schopen svými silami zajistit přepravu cestujících, kteří plánovali využít jeho služeb. Primárním důvodem tohoto našeho kroku bylo zachování dobrého jména železnice a spokojenost uživatelů veřejné dopravy. Národní dopravce tak přesvědčivě dokázal, že umí flexibilně reagovat. Dalším úspěšným příkladem z posledních dní je i zajištění mimořádných posíl a dopravních opatření při oslavě Dnů NATO na severní Moravě o víkendy 20.–21. září.



#### Michal Štěpán

člen představenstva ČD zodpovědný za úsek osobní dopravy

Neobyčejně vysoký zájem návštěvníků této akce se projevil ve vlacích ČD již v ranních hodinách, proto bylo během pár desítek minut rozhodnuto o nasazení dalších posilových vozů a o mimořádném zastavení odpoledních spojů SuperCity ve stanici Studénka.

Chci poděkovat všem provozním zaměstnancům stejně jako našemu dispečerovi za opravdu dobrou spolupráci při řešení vzniklých požadavků. Pochvala všem patří i do oblasti informovanosti zákazníků – prakticky všechny důležité informace se objevily během několika minut i na centrálním webu. Mnozí zaměstnanci vlakových čet již v předstihu hlásili dispečerům provedení potřebných úkonů a sami se dotazovali, co je ještě třeba zajistit. Zjevným cílem této spolupráce byla nejen snaha o včasné posílení souprav, ale také o zabezpečení jízdy vlaků podle jízdního řádu. Ukázalo se, že stále umíme táhnout za jeden provaz. Věřím, že obstaráme i v další „zatěžkávací zkoušce“, kterou pro nás bude očekávaný zvýšený zájem o cestování v souvislosti s konáním oslav 175 let železnice na našem území.

## Čtení a poslouchání české literatury v CityElefantech

Populární autorská čtení se konají na nejrůznějších místech – od hospod, klubů a kulturních domů až po zámky nebo hudební festivaly. Proč to nezkusit ve vlaku, řekli si kreativní lidé ze společnosti Railreklam, kteří festival Čtení ve vlaku ve spolupráci s Festivalem spisovatelů Praha, vyšší odbornou grafickou školou Michael a dalšími připravili. Výběru autorů se zhostil pražský Festival spisovatelů (ve dnech 2. a 3. října se uskuteční jeho již 24. ročník). Ve vybraných vlakových spojích pražské příměstské dopravy známí čeští spisovatelé předčítali všem cestujícím krátké úryvky ze svých knih. Cílem čtení v jedoucím vlaku je přivést literaturu a její autory k cestujícím a představit ji jako aktivní a atraktivní způsob zpříjemnění cestování. Pro autorské čtení bylo vyhrazeno vždy horní patro prostředního vozu jednotek typu CityElefant. Hlasové podpoře předčítajících posloužily přenosné zvukové aparatury.

### Vyhrazeno horní patro

Start v neděli 14. září patřil Petře Hůlové a Emilu Haklovi, kteří předčítali ve vlaku 5819 z pražského Masarykova nádraží do Nymburka a zpět. „Ve vlaku bylo příjemné prostředí, myslím optimální pro čtení, překvapilo mě, že je to velmi dobře technicky možné. Až na to, že jsem koktal, což dělám v poslední době pořád, ale jinak povedené, bylo by fajn, kdyby to pokračovalo,“ řekl spisovatel Emil Hakl, který četl ze svého posledního díla Hovězí kostky. Jeho kolegyně Petra Hůlová se přiznala, že vlakem jezdí moc ráda. V Nymburce účastníky zájezdu očekával Jan Řehounek, který na čtyři desítky zájemců včetně studentů školy Michael doprovodil na nejtípičtější místa spojená s Hrabalovým pobytem v Nymburce (gymnázium, nádraží, muzeum s výstavou o autorovi a rodinná vila na Zálabí) a povyprávěl o nich a o jeho životě.

### Může se vlak jmenovat Zmeškal?

Velký zájem o mluvené slovo byl ještě tuž neděli na trati Benešov u Prahy – Praha hlavní nádraží, kde četli Martin Reiner a nejprodávanejší český autor Michal Viewegh. V pondělí se již za ostrého provozu chopili pomyslenného štafetového ko-

líku na benešovské trati Jaromír Tytl a Pavel Novotný. Zatěžkávací zkoušku v odpolední špičce na berounské trati si „stříhli“ Radka Denemarková a Tomáš Zmeškal, který v nadsázce řekl, že by se mu líbilo, kdyby i žijící spisovatelé měli pojmenované vlaky, i když se svým příměním by předpokládal určitý faktický problém. V úterý zpříjemnili cestu v CityElefantech mezi Prahou a Roudnicí či Lysou nad Labem třeba Ivana Myšková, Jáchym Topol nebo Josef Formánek. Kateřině Tučkové a jejím fanouškům to bohužel nevyšlo. Kvůli zpoždění připoje totiž nestihla čtení ve vlaku z Kolína.

„Chtěli jsme s partnery ukázat, že můžeme cestování vlakem dost intenzivně lidem ozvládnit, že jízda vlaku je rychlá, atraktivní a in,“ hodnotil festival ředitel Railreklamu Alexandr Křížek s tím, že si od čtení ve vlaku slibuje větší pozornost reklamním plochám. „Bereme to částečně i jako svoji propagaci.“ A připraven i na veškeré možné obtíže ředitel dodal: „Doufáme, že tím zakládáme novou tradici.“ Dodejme, že záštitu nad festivalem převzali pražští radní Jiří Pařízek (pro dopravu) a Ludmila Štvánová (pro školství a volný čas).

### Finále ve Fantově kavárně

Grafické podoby reklamní kampaně včetně propagačních materiálů celého festivalu se ujali studenti 3. ročníku školy Michael v rámci zadání absolventských prací. Vybrána byla kampaň Andrey Houškové postavená na nápadné barevnosti a písmu typickém i pro sazbu knih. „Chtěla jsem, aby plakát na první pohled zaujal, proto ta barevnost. Písmo a spisovatelé patří k sobě, tak jsem použila písmo Bookman Oldstyle od českého tvůrce Františka Štorma,“ vysvětluje mladá grafička Houšková.

Festival Čtení ve vlaku se uzavřel v úterý 16. září v místech někdejší Fantovy kavárny v historické budově hlavního nádraží v Praze, kterou vyzdobily prezentace absolventských prací studentů školy Michael a oživily stánky s nejrůznějšími knižními, antikvárními a papírníckými sortimentem. Na tento literární jarmark a pak hlavně v podvečer na autogramiádu všech autorů dorazily stovky zájemců. Vše završil koncert.

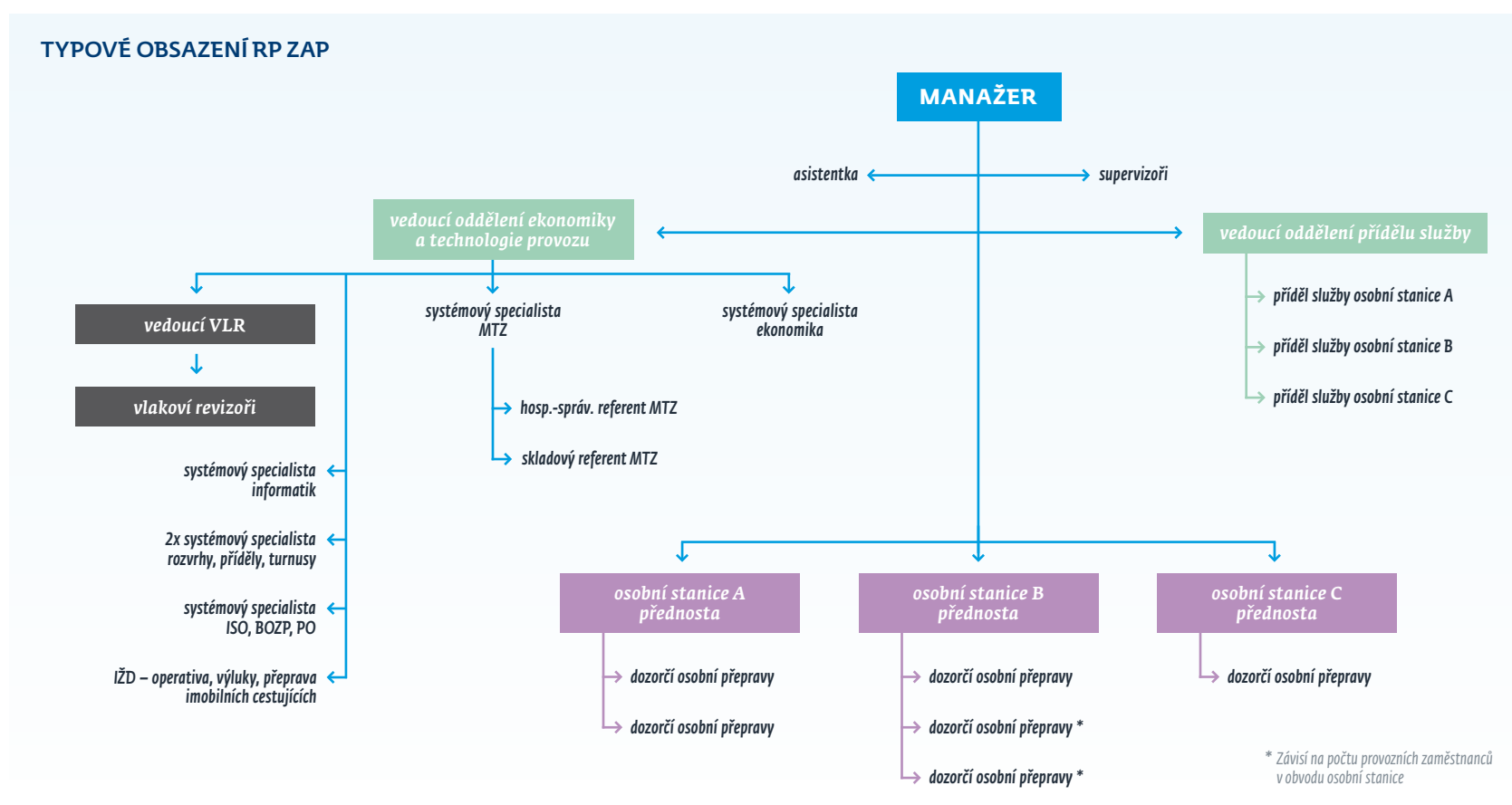
MARTIN NAVRÁTIL



Velká organizační změna je tady. S prvním říjnovým dnem budou příslušní provozní zaměstnanci národního dopravce zařazeni do jedné organizační jednotky Zákaznický personál (ZAP). Jedná se o téměř 5 600 zaměstnanců. Vedle málo početného nezbytného administrativního aparátu jsou z provozních profesí zastoupeni zaměstnanci vlakového doprovodu – těch je nejvíce, patří sem početná skupina osobních pokladníků a také skladníci přepravy a manipulační či staniční dělníci.

Vedení (centrála) organizační jednotky ZAP sídlí v Praze na generálním ředitelství spolu s celým vedením Českých drah. To má svůj účel – maximálně efektivní spolupráci s odbornými útvary ČD, omezení zbytečné administrativy a také rychlost jednání všeho potřebného. Centrála zabezpečuje základní funkce – od rozdělení finančního plánu až po stanovení rozsahu výkonů včetně analýz efektivity pracovišť. Jedním z primárních úkolů centrály je rovněž standardizace služeb dopravy a zajištění sledovaných parametrů kvality. Neopomenutelnou součástí je samozřejmě centrální řešení problematiky bezpečnosti práce i zastřešení oblastí sociálního fondu. Budou se zde soustřeďovat poznatky z celé organizační jednotky, stejně tak se obráceně odtud budou rozdělovat úkoly a pokyny.

**V regionech s jednotnou strukturou**  
Vlastní řešení každodenních provozních záležitostí bude probíhat na úrovni regionálních pracovišť – RP ZAP. Těchto pracovišť je sedm, v praxi se jedná o obvody Praha, České Budějovice, Ústí nad Labem, Pardubice, Olomouc, Brno a Ostrava. Všechna regionální pracoviště budou mít jednotnou typovou strukturu (viz horní schéma) a jednotnou agendu. Nezbytný administrativní aparát zde vytváří podmínky pro chod základních



# Zákaznický personál startuje od října v nové struktuře

„**Vlastní řešení každodenních provozních záležitostí bude probíhat na úrovni sedmi regionálních pracovišť.**“

jednotek – osobních stanic. Těch je v celé síti celkem 25 a v jejich čele stojí vždy přednosta osobní stanice.

**Přednosta – nejbližší vedoucí**  
Přednosta osobní stanice je zodpovědný za chod celého obvodu osobní stanice. Zákazník zde musí najít veškeré informace a servis, provozované doplňkové služby musí mít svou kvalitu a zázemí pro čekání našich cestujících musí být příjemné. Na druhou stranu je odpovědností přednosty osobní stanice, aby zaměstnanci měli veškeré pomůcky a informace, které ke své službě potřebují, včetně dobré

ho stavu potřebného zázemí. V rámci obvodu osobní stanice přednostovi s plněním povinností vypomáhají jednotliví dozorčí osobní přepravy a oblast MTZ zabezpečuje jeden zaměstnanec.

Má-li tedy provozní zaměstnanec potřebu cokoli (kromě nástupu na konkrétní směny) řešit, je mu k dispozici „jeho“ dozorčí nebo přímo přednosta osobní stanice. Pokud by nebyl spokojen s postupem těchto vedoucích zaměstnanců, bude problém řešit nadřízený, kterým je vedoucí zaměstnanec RP ZAP – manažer.

**Přiděl směn řídí komandující zaměstnanec RP ZAP**  
Činnost ZAP se odehrává 24 hodin denně a železniční provoz přináší mnohé nepravidelnosti, které je třeba řešit i v mimořádné době. Proto má každé RP ZAP stanoveno domácí pohotovosti vybraných zaměstnanců aparátu. Ti jsou k dispozici nepřetržitě komandujícím, kteří je informují v mimořádné době o všech mimořádnostech v provozu (mimořádné události, výraznější zpoždění, úrazy zaměstnanců nebo cestujících, potřeba mi-

pracoviště vlivem organizační změny, je provedeno nové rozplánování.

V rámci RP ZAP konkrétní směny vždy plánuje úsek přidělu služby – komandující. Pro každý obvod osobní stanice je jedno pracoviště. Každé RP ZAP má vždy jedno pracoviště (jednu osobní stanic) přidělu služby s nepřetržitým obsazením 24 hodin denně a vždy jedno pracoviště (jednu osobní stanic) s obsazením 21 hodin denně (zpravidla 3.00-24.00). Všechna další pracoviště (tedy ostatní osobní stanice v obvodu RP ZAP) mají obsazeno pracoviště přidělu služby vždy 15 ¼ h denně podle konkrétních rozvrhů v režimu ranní a odpolední směny – v mimořádné době plní jejich povinnosti pracoviště s nepřetržitým obsazením.

Provozní zaměstnanci s komandujícím tedy průběžně řeší operativní změny v rámci směny, jakož i úpravy plánu směn, pokud je to třeba. U osobních stanic, kde je pracoviště přidělu obsazeno pouze 15 ¼ h denně, řeší zaměstnanec své potřeby přednostně v pracovní době „svého“ pracoviště komandujících, v mimořádné době se řeší především mimořádnosti v obsazení směn.

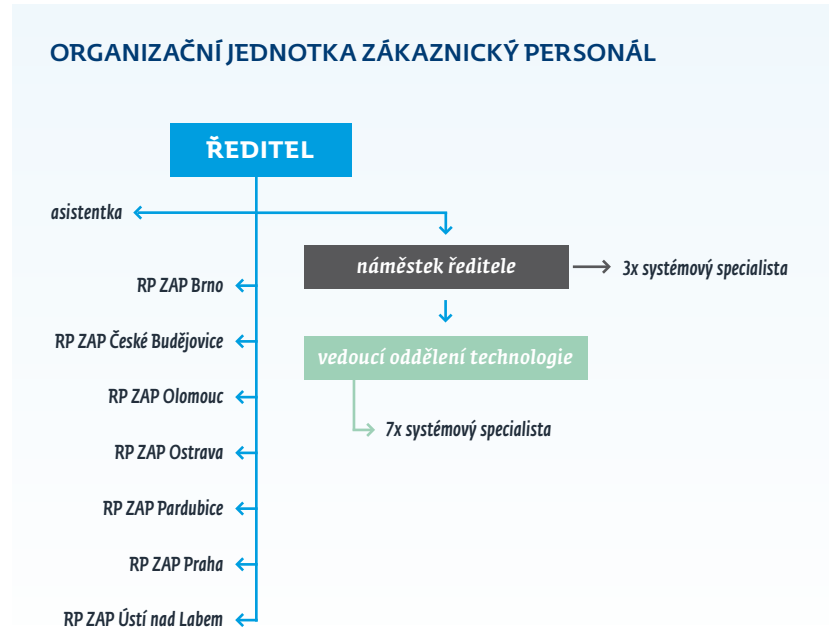
**Domácí pohotovost vybraných zaměstnanců RP ZAP**  
Činnost ZAP se odehrává 24 hodin denně a železniční provoz přináší mnohé nepravidelnosti, které je třeba řešit i v mimořádné době. Proto má každé RP ZAP stanoveno domácí pohotovosti vybraných zaměstnanců aparátu. Ti jsou k dispozici nepřetržitě komandujícím, kteří je informují v mimořádné době o všech mimořádnostech v provozu (mimořádné události, výraznější zpoždění, úrazy zaměstnanců nebo cestujících, potřeba mi-

## Početní zastoupení profesí v ZAP

- 108 komandujících
- 88 vlakových revizořů
- 25 supervizořů
- 1 727 osobních pokladníků
- 133 informátorů žel. přepravy
- 145 manipulačních a staničních dělníků
- 272 skladníků přepravy
- 58 ostatní provozní profese
- 121 průvodčích osobních vlaků
- 139 doprovod IC/IC/SCP
- 2 566 vlakvedoucích
- 73 přednostů osobních stanic + dozorcích osobní přepravy
- 114 ostatní administrativní aparát

možného prodloužení provozní doby přepážek nebo čekáren, nevyřešené požadavky dispečerského aparátu, potřeba řešit úklid sněhu, problémy náhradní dopravy, bezpečnostní incidenty a mnohé další). Zaměstnanec domácí pohotovosti je v kontaktu také s naším dispečerským aparátem a je-li třeba, dostaví se po dohodě na pracoviště a začne se podílet na řešení konkrétních provozních problémů. Cílem tohoto opatření je zajistit podporu a součinnost všem provozním zaměstnancům po 365 dní v roce, kdy společně našimi službami zajišťujeme propagaci dobrého jména národního dopravce u zákazníků.

**MICHAL ŠTĚPÁN**  
Autor je člen představenstva ČD zodpovědný za oblast osobní dopravy.



## První oslavy Dne železnice 2014 patřily Olomouci

V sobotu 6. září bylo v hanácké metropoli veselo. Právě Olomouc totiž „trumfla“ všechny ostatní města v republice, když se zde konaly vůbec první letošní oslavy Dne železnice. V rámci oslav Dnů evropského dědictví se současně otevřela expozice Depa historických vozidel Českých drah v tamní expozituře v Tábořské ulici a navíc malé i velké návštěvníky vozil na trase z hlavního nádraží do Řepčína parní historický vlak v čele s valašskomeziříčskou lokomotivou 314.303 přezdívanou Kocír, které se kundovalo motorové Prásátko řady 701.

**Historické vlaky byly plné**  
V rámci olomouckého Dne železnice vpravili tamní železničáři celkem sedm párů historických vlaků mezi stanicí Olomouc hlavní nádraží a zastávkou Olomouc-Řepčín. První vlak na této jedennáctikilometrové trase vyjel z hlavního nádraží o půl deváté ráno, poslední se z Olomouce-Řepčína vracel o šesté večerní. „Chtěli jsme nabídnout hlavně dětským účastníkům přitažlivý program na

jejich prvním víkendů v novém školním roce 2014/2015,“ řekl Petr Viktorin z Krajského centra osobní dopravy ČD v Olomouci. Dodal, že zpáteční jízdenka, které prodával vlakový personál v dobových uniformách, stála symbolických 30 korun a zlevněné jízdné pro děti od 6 do 15 let bylo o deset korun nižší, nejmenší děti pak cestovaly zcela zdarma. Všechny dětské návštěvníky podělil navíc drobnou sladkostí maskot ČD slon Elfík.

Ředitelka olomouckého KCOD Hana Motyková zdůraznila, že ač očekávala se svými kolegy velmi slušnou návštěvnost, obrovský zájem malých i velkých účastníků oslav je doslova překvapil. „Sama jsem absolvovala jednu dopolední jízdu v historickém vlaku, který byl zcela zaplněn nejen rodiči s malými dětmi, ale také příznivci parní nostalgii, kteří pro svůj výlet navíc využili nádherného počasí. Historický vlak jsme trasovali tak, aby projel prakticky celým městem, kde je řada zastávek, což využili i někteří fotografové. Ti si mohli nadjet parní vlak pro pořízení exkluzivních



**VELKÝ ZÁJEM.** Do Olomouce zavítaly davy zájemců o železnou dráhu. FOTO AUTOR

záběrů některou z tramvajových linek. V Olomouci totiž železnici na několika místech úrovně křižuje tramvaj, na kterou se dá z vlaku pohodlně přestoupit,“ popisuje Hana Motyková.

**Technické skvosty z depa**  
V muzeální expozici DHV si mohli zájemci prohlédnout řadu vzácných exponátů, mezi nimiž například nechyběla parní lokomotiva řady 534.0432 z roku 1947. Na své si přišli i příznivci motorové trakce, kteří mohli obdivovat diesellový stroj řady 735 zvaný Pilštyk. Lokomotiva byla vyrobená počátkem sedmdesátých let minulého století a přezdívala vznikla podle licenčních vznetových motorů SEMT-Pielstick. Stranou nezůstala ani elektrická trakce, a tak se milovníci Tramvajů, jak se někdy elektrické lokomotivy označují, mohli pokochat nulovou Bobinou 140.085, dnes již legendárním stejnosměrným elektrickým strojem původní řady E499.0, který vyjížděl z bran plzeňské Škodovky v letech 1953 až 1958.

**MARTIN HARÁK**



# RegioSpidery bereme na Vysočině už jako pojízdné počítače

KRÁTCE

## Hlasujte o nejkrásnější nádraží 2014

Do 10. října můžete hlasovat pro nejkrásnější nádraží 2014. Mezi deset finalistů letos patří: Brno-Chrlice, Dasnice, Kubova Huť, Nová Bystřice, Novina, Ostrava hlavní nádraží, Plaskovice, Rantířov, Sušice a Třeboň lázně. Ale pozor, hlas můžete poslat jen jedné stanici! Využít můžete jednoduchého formuláře na nových stránkách [www.nejnadrazi.cz](http://www.nejnadrazi.cz), ale i proklikem ze stránky [www.cd.cz](http://www.cd.cz) nebo klasickou poštou na adresu Asociace EF CZ – Souznění, V Pevnosti 159/5b, 128 00 Praha-Vyšehrad.

## Z brněnského skladu se stává divadelní sál



Bývalé železniční skladiště Malá Amerika u pátého a šestého peronu hlavního nádraží v Brně se postupně mění na kulturní prostor se dvěma divadelními scénami. Prostory si pronajalo občanské sdružení Container41. Podle vedoucího sdružení Michala Veselého je divadlo jen jednou z řady kulturních podniků, které by v novém působišti rádi dělali. Prostor jde prý využít pro různé výstavy nebo projekce. Aby se malá, ale i velká scéna mohly v těchto netypických industriálních prostorech zprovoznit, bylo potřeba opravit například elektrické rozvody nebo vyměnit rozbitá skla v oknech. Nájemníci ale nechystají zásadní modernizaci objektu, protože „srový“ a více než sto let starý prostor se jim líbí.

## Zarezervujte si místa v Šachovém vlaku

Start třetího ročníku projektu Šachový vlak se blíží. Turnaj ve vlaku jedoucím mezi evropskými metropolemi odstartuje již v pátek 10. října. Pro zaměstnance Skupiny České dráhy jsou k dispozici poslední volná místa pro cestu Šachovým vlakem po trase Praha – Vídeň – Budapešť – Trenčín – Krakov – Praha za pouhých 1 000 korun. Kontingent těchto míst se ztenčuje, proto neváhejte a své přihlášky pošlete na [cakl@gr.cd.cz](mailto:cakl@gr.cd.cz). V Šachovém vlaku, který pořádká Pražská šachová společnost ve spolupráci s Českými drahami coby generálním partnerem, si můžete během jízdy zahrát turnaj v rapid šachu a osobně poznat i několik šachových velmistrů. Ubytování v jednotlivých městech si můžete zařídit buď sami, anebo využít hotelů rezervovaných organizátorem. Ceny hotelů a další informace najdete na stránkách <http://sachovy-vlak.cz>. (mn, mh, ll)

**Jak hodnotíte zkušenosti z takřka tříletého provozu motorových vozů RegioSpider? Stal se tento typ vozidla, vyráběný v pobočném závodě Stadleru v Brně, převratnou novinkou více pro strojvedoucí, nebo pro vaše opraváře?**

Jednoznačně šlo o převratnou novinku pro náš jízdní personál, ale i pro správárnu. RegioSpider má úplně jinou koncepci než původní motorové vozy českého původu, a to jak z hlediska ovládní, tak i brzdění, protože na těchto strojích je absence jakéhokoliv vzduchového brzděče. Jde ve všech směrech o moderní vozidlo, které jsme do té doby u nás v Havlíčkově Brodě nikdy neměli a naši strojvedoucí takové stroje neznali. Navíc se kolegové museli naučit pracovat s novým typem vlakového zabezpečovače typu Mirel, který se běžně používá na koridorových tratích u moderních lokomotiv jezdících například na vlacích EuroCity, ale nikoli na našich starších vozidlech, s kterými zabezpečujeme regionální či rychlíkovou dopravu. Ty jsou vybaveny jinými systémy, například KBS-E či LS 90. Tím pádem naši strojvedoucí museli začít takřka od nuly, kdy si podle manuálu na ovládní postupně museli celý proces ovládní nastudovat.

Obrovskou zásluhu na zacvičení našich strojvedoucích má kontrolor vozy Jan Michal, který nad rámec svých pracovních povinností této činnosti obětoval spousty volného času a často jezdil na stroji jako druhý strojvedoucí a byl takzvaně po ruce či na telefonu. Když vše funguje, jak má, tak se nic neděje, ale běda, jak se stane něco mimořádného! V ten moment kdo je dobře připraven, má výhodu. Jak se říká – těžko na cvičišti, lehkou na bojišti.

## Ale na novou techniku si už pomalu všichni zvykli...

Ano, to je pravda, ale musím říci, že mě jen mrzí, že nemáme u nás v Česku trenážer pro výcvik strojvedoucích, podobně jako například v Německu. Tam se dají totiž nacvičit stresové situace například při obsluze již zmíněného zabezpečovače Mirel, výpadku kódu nebo nasimulovat například složité průjezdy odbočkami. To v depu „nasucho“ dost dobře nejde. U RegioSpiderů je také odlišné spojování s vozidly klasické stavby, tedy osobními vozy, což se musí perfektně nacvičit. Stadler může občas zareagovat nevhodně na menší pokles tlaku vzduchu a chová se tak, jako by šlo o nějakou chybu. Vlak pak ihned zabrzdí. V takový moment je dobré, když strojvedoucí ví, kam sáhnout, aby se vlak co nejdříve rozjel. Dnešní doba si žádá rychlou a dobře vykonanou práci a na nějaké delší „rozjímání“ a experimentování už jednoduše nezbývá čas.

## Nové stroje ale mají na starosti i údržbáři a opraváři, kteří se s nimi určitě museli lidově řečeno „porovnat“.

Nové německé vozy jsou spíše pojízdnými počítači než „klasickou“ mašinou,

Moderní nízkopodlažní motorové vlaky RegioSpider od firmy Stadler, ale i modernizované patrové vagony hrají dnes prim v regionální dopravě na Vysočině. V Havlíčkově Brodě, který leží na strategickém železničním uzlu na trase takzvané vysočinské železniční magistrály spojující Brno a Prahu, se nachází zázemí pro údržbu těchto vozidel. O současném provozu zdejší Provozní jednotky, která náleží pod brněnské Depo kolejových vozidel, jsme hovořili s jejím přednostou Petrem Ballišem.



jak byli donedávna všichni zvyklí. Například naši elektronici si sami připravili pracovní podklady s postupy, čímž pronikají do tajů těchto strojů na podobné úrovni jako samotní pracovníci servisu od firmy Stadler. Naši lidé už umějí sofistikovaným způsobem a hlavně rychle odstranit většinu závad a odstraňují nikoli jen následky, ale pátrají i po příčinách. Bohužel spousta závad lze přičíst otřesům způsobeným jízdou po některých nekvalitních regionálních tratích, s čímž výrobce nepočítal. Tato vozidla jsou konstruována na dobře udržované

tratě a ne na rozhrkané lokálky se spoustou náletových dřevin okolo i v kolejkách. I přes tento český handicap jsou RegioSpidery u nás na Vysočině spolehlivými stroji a jezdí i díky perfektní spolupráci s německými technikami, kteří jsou k nám velmi vstřícní a kdykoli jsou nám k ruce či poradě na telefonou.

## Jak tedy RegioSpidery umějí „zazlobit“ v samotném provozu a jak se k vozidlům chovají cestující?

Na to, že každé z vozidel řady 841, tedy RegioSpiderů, denně najezdí v průměru

okolo 300 kilometrů po různých tratích kraje Vysočina, nezaznamenáváme žádné větší problémy. Občas zazlobí klimatizace ve voze či výjimečně motor ventilátoru nebo hadice přívodu paliva do motoru. A tu a tam se vyskytne nějaká softwarová chyba. Cestující nám ale občas ulomí opěrky sedadel či poškodí sedáky, tu a tam počmárají vlak graffiti nebo záměrně ucpu toaletu. Poměrně neuvěřitelně se zdá být ukradení vodovodní baterie, což se bohužel také již stalo. V ten moment musíme motorový vůz odstavit z provozu. A když už jsme u toalety – po úpravě dveří na elektrický pohon jsme žádné speciální problémy již nezaznamenali.

## Na Vysočině ale nezabezpečují železniční dopravu jen RegioSpidery, ale i další vozidla české provenience. Jaká vozidla jsou u provozního personálu nejoblíbenější a případně proč?

Na to je těžká odpověď, protože každý zaměstnanec preferuje jinou řadu vozidel. Jasným ukazatelem je každoroční

## PETR BALLIŠ

Po absolvování Střední průmyslové školy železniční (obor Elektrická trakce v dopravě) v České Třebové nastoupil v roce 1990 k ČSD do Lokomotivního depa Bratislava. Po zácvičení na dílně začal jezdit jako pomocník strojvedoucího a následně od roku 1992 jako strojvedoucí na elektrických lokomotivách. Po návratu ze Slovenska pracoval jako vlakvedoucí a strojník u Stavební obnovy železnic (bývalé železniční vojsko), následně u firmy Čepro jako strojvedoucí a později jako vedoucí dopravy. V roce 2001 se vrátil k ČD, prošel přes opravnu vozů a technické oddělení v Havlíčkově Brodě až k současnému pracovnímu zařazení přednosty Provozní jednotky Havlíčkův Brod, DKV Brno. Při zaměstnání dále absolvoval Univerzitu Pardubice.

změna jízdních ráků, při které mají strojvedoucí možnost se hlásit do konkrétní turnusové skupiny na vozbu konkrétních vlaků. Pochopitelně přihlížíme k tomu, že někdo z našich strojvedoucích raději jezdí na Eseh řady 362 nebo 363 na dálkové dopravě nebo naopak na Plechovkách řady 242 s patrovými vozy či motorových vozech se zdánlivě klidnější službou na regionálních drahách. Na trati 240 pak kolegové z Provozní jednotky Jihlava jezdí s brněnskými Breljovci řad 754 a 750.7 a také s motorovými vozy řad 841, 842 a 854. Máme dokonce v turnusové službě ještě i tři motoráky řady 810, přičemž na jednom z nich jezdí i kolegové z tišnovského provozního pracoviště.

MARTIN HARÁK

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### CESTUJÍCÍ ODMÍTÁJÍ SPRINT NA PERON. BUDOU HLÁŠENÍ DŘÍVE?

Desítky lidí namačkaných před elektronickými tabulemi čekají, až se dozví, jakého nástupiště jim jede vlak. Informaci často získají krátce před odjezdem, načež následuje neudůstojný úprk k nástupišťům. O prodloužení intervalů pro pasážery vyjednávají České dráhy i RegioJet. Manažeři Českých drah i RegioJetu se snaží přimět Správu železniční dopravní cesty, aby čísla nástupišť zveřejňovala dříve než třeba čtvrt hodiny před příjezdem vlaku. Reagují tak na stížnosti svých zákazníků. Sprint cestujících z haly na peron je nejčastěji k vidění na pražském hlavním nádraží. To je v Česku zdaleka největší a cesta k nástupišťům je tam delší než jinde. Přitom nejkratší interval mezi hlášením čísla peronu a odjezdem vlaku je zcela úmyslnou strategií. SŽDC, která informační systém spolu s příjezdy vlaků koordinuje, se tímto postupem chrání proti možným zmatkům kvůli zpožděním. Železničáři se také snaží zamezit tomu, aby lidé omylem nenastupovali do jiných vlaků. Tímto postupem se Česko liší například od Německa, kde mají vlaky pevně stanovená nástupišť. LIDOVKY.CZ 16. 9. 2014

### MINISTERSTVO VYPÍŠE SOUTĚŽ NA ŠEST DÁLKOVÝCH TRAS

Vláda schválila harmonogram otevírání železničního trhu konkurenčním dopravcům. Novinářům to oznámil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. O první dálkovou trať by se mělo začít soutěžit už letos na podzim. Celkem hodlá ministerstvo dopravy do konce roku 2020 nabídnout v soutěžích šest rychlíkových tras. První trasou, pro kterou plánuje vypsát regulérní výběrové řízení, je trať mezi Plzní a Mostem. U ní úřad předpokládá, že nový provozovatel vzešlý z řádného tendru by ji mohl provozovat od přelomu let 2016/2017. Podmínkou otevírání trhu je podle ministerstva vzájemné uznávání jízdenek mezi jednotlivými dopravci tak, aby cestující na stejné trase mohli využívat všechny spoje, byť by byly zajišťovány konkurenčními společnostmi. Kromě vlastních tarifů se proto musí budoucí železniční dopravci zavázat k tomu, že budou uznávat i společný tarif. Ten by měl vycházet z tarifu Českých drah, aby bylo možné udržet soudržnost dopravních služeb, uvedlo v materiálu ministerstvo dopravy. AKTUÁLNĚ.CZ 15. 9. 2014

## ZAUJALO NÁS

Částku 94 miliard plánuje stát vydat příští rok na stavby a údržbu silnic a železnic, nejvíc za posledních pět let. Opozice navýšení vítá, zároveň ale neskrývá obavy, že stát kvůli nepřipraveným projektům peníze neutratí.

ČESKÁ TELEVIZE 11. 9. 2014

### PENDOLINO ZLEPŠÍ SPOJENÍ NA ZÁPAD ČECH DO PLZNĚ A CHEBU

Dva páry Pendolino – prakticky prodloužení vybraných spojů z hlavní linky mezi Prahou a Ostravou – jezdí na západ Čech už od loňského prosince. Kromě Plzně a Chebu slouží také jako rychlé spojení s Mariánskými Lázněmi a Františkovými Lázněmi, kde jízdu končí. Dosud ale odjíždějí dva tyto vlaky ráno a dopoledne z Prahy na západ Čech s dvouhodinovým odstupem za sebou, do Prahy se vrací odpoledne. Nově mají odjíždět z Prahy kolem 10.40 a 16.40, v opačném směru pak přibližně v 6.45 a 14.45 z Chebu, respektive v osm a šestnáct hodin z Plzně. Původně bylo ve hře i rozšíření párů Pendolin ze dvou na tři, nakonec ale návrh jízdního rádu počítá se zachováním dosavadních dvou. Jeho definitivní podobu představí České dráhy až v polovině listopadu, výraznější změny oproti návrhu už se ale neočekávají. Zcela nově pak České dráhy od poloviny prosince prodlouží jeden pár Pendolina také v opačném směru – z Ostravy přes Žilinu a Poprad-Tatry do Košic. Z Prahy má vyjet mezi šestou a sedmou hodinou ránní, v Košicích by měl být po druhé hodině odpolední. AKTUÁLNĚ.CZ 12. 9. 2014

### BOJ O RYCHLÍKY. DRÁHY SI U STÁTU STĚŽUJÍ NA ARRIVU

České dráhy nevzdávají svůj boj o rychlíky mezi Plzní a Mostem. Tyto spoje by od prosince měla převzít soukromá společnost Arriva vlaky, která údajně nabídla nižší cenu. Ministerstvu dopravy, které v Českých drahách současně vykonává akcionářská práva, na čtrnácti stránkách zdůvodnilo, proč se zadáním konkurenci nesouhlasí. Podle Českých drah totiž nesplnila Arriva podmínky neformálního poptávkového řízení. Podle drah například Arriva nedodržela požadavek na nasazení vozidel s toaletami vybavenými pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. „Podali jsme nabídku s vozy, které splňovaly tyto požadavky. Kdybychom postupovali jako Arriva, nabídli bychom nižší cenu,“ řekl tiskový mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Ministerstvo dopravy má teď na vypořádání námitek Českých drah 10 dní. Smlouva není dosud uzavřena. Ministerstvo se pro Arrivu rozhodlo kvůli tomu, že nabídla nižší cenu. Za jeden rok provozu chce Arriva částku 37,3 milionu korun, vedle toho České dráhy 40,7 milionu korun. IDNES 18. 9. 2014



## PRO ZAMĚŠTANCE

**Zákazníci jsou spokojeni s našimi službami**

„VPN Family využíváme v celé rodině a jsme spokojeni,“ uvedl Jaroslav Klášterka ze SŽDC, zákazník VPN Family, který pracuje jako požární referent u Hasičské záchranné služby v Chebu. Na otázku, jaké jsou díky této aplikaci úspory v rodinném rozpočtu, odpověděl naprosto jednoznačně: „Stačí si porovnat ceny volání a paušálů konkurenčních operátorů. Úspora je jasná.“ Do benefičního programu pro zaměstnance Skupiny České dráhy a SŽDC se mohou zájemci zdarma a bez závazků zaregistrovat na portálu <http://family.cdt.cz/>. Rodinná spokojenost se službami VPN Family panuje také u Jiřího Tůmy, systémového specialisty TÚDC, který zaznamenal i další úspěšné novinky pro zaměstnance. Jednou z nich je nová akce „Vaše SIM a jedna kačka“, která začala letos v létě. Díky ní si zákazníci objednávají další SIM kartu s tarifem ZAČÍNÁM s měsíční paušální platbou 1 koruna.

Pro kolegu Lukáše Špačka, který pracuje ve společnosti ČD - Telematika jako nabídkový specialista, splňují služby VPN Family všechna očekávání. Oceňuje, že si nemusí příliš hlídat provolané minuty. „S relativně malým množstvím provolaných minut bych asi nižší ceny na trhu nesehnal. To jsou důvody, proč bych službu kolegům doporučil,“ doplňuje. Zákazníci, kteří volají méně často, si mohou v nabídce benefičního programu objednat mobilní tarify s měsíční platbou od 29 korun. VPN Family poskytuje mobilní služby od roku 2006 více než 15 tisícům zaměstnanců. Využijte nabídku benefitů svého zaměstnavatele a přidejte se ke spokojeným kolegům i vy. (čdt)



## KAM JET

**Na Den Zlínského kraje historickou soupravou**

V sobotu 4. října se můžete svést parním vlakem z Valašského Meziříčí přes Kroměříž do Zlína a Vizovic. Jízda historického vlaku se koná v rámci oslav Dne Zlínského kraje. Vlak sestavený z historických vozů poveze parní lokomotiva Matěj 433.002. Souprava vyjíždí v 7.30 z Valašského Meziříčí a zastaví například v Holešově (9.04–9.10), Kroměříži (9.43–10.04) a v Hulíně (10.13–10.15). Do stanice Zlín střed přijede v 11.04 a v 12.04 pokračuje dál do Vizovic (příjezd 12.35). Na zpáteční cestu se vydá v 12.45 a přes Zlín střed (13.18–14.00) a Hulín (14.42–15.00) přijede v 16.55 do Valašského Meziříčí. Pozor, při zpáteční cestě souprava nejede přes Kroměříž! Kompletní jízdní řád je na [www.cd.cz](http://www.cd.cz) v sekci Volný čas. Celodenní jízdné činí 50 korun, pro děti 25 korun. V rámci Dne Zlínského kraje bude ve Zlíně pro děti i dospělé připraven od 9 do 13 hodin bohatý doprovodný program. Těšit se můžete třeba na projížďky pojízdnou Batovou pracovní, na ukázkou výcviku policejních psů nebo ukázkou integrovaného záchranného systému, na ochutnávku a prodej nejlepších potravinářských výrobků Perla Zlínska 2014 nebo vín ze soutěže Top víno Slovácka. Podrobnosti o akci získáte na webových stránkách kraje. Tyto oslavy se konají od roku 2010.

**Parní krasavice zachycené temperami**

Zavítáte-li do Čelákovic, v tamním muzeu od 30. září do 23. listopadu můžete zhlédnout výstavu obrazů Miloslava Vokouna s tematikou historických lokomotiv. Otevřeno mají denně mimo pondělí v časech 9–12 a 13.30–17 hodin. Další informace lze najít na webových stránkách [www.muzeum-celakovice.com](http://www.muzeum-celakovice.com). Temperami zachycené parní krasavice jsou ztvárněny jak podle fotografických předloh, tak i autorovy fantazie. (tr, mn)

Preventivní vlak už po jedenácté přivezl lidem informace, které mohou zachránit jejich zdraví i životy. Důvod je stále stejný: velké množství mimořádných událostí na železnici končících často smrtí vzniká zcela zbytečně. Nekázeň řidičů či chodců na přejezděch, lehkomyšlné přebíhání tratě, naskakování do jedoucího vlaku nebo pohyb v místech, kde je vstup zakázán, či dokonce lezení tam, kde hrozí zásah elektrickým proudem – to vše může skončit tragédií. A oběťmi bývají často mladí lidé, na které se tato osvětová akce v první řadě zaměřila.



NÁCVIK. Žáci a studenti si na figuríně zkoušeli, jak zachránit lidský život. Někdy rozhodují i vteřiny.

FOTO AUTOR

# Preventivní vlak varuje: frajeřina a hazard končí smrtí

Úspěšný projekt Českých drah „Preventivní vlak bezpečné železnice“ pokračuje v letošním roce podzimní částí. Jízda vlaku začala na nádraží Praha-Bubny, kde byla souprava k dispozici od úterý 16. do čtvrtka 18. září. Ve středu 24. září zastaví vlak na dvouhodenní návštěvu v Břeclavi. Preventivní vlak je postaven na netradičním způsobu komunikace s mladými lidmi, která se při uplynulých ročnících Preventivního vlaku velmi osvědčila. Žáci a studenti některých pražských základních a středních škol dostali informace, co dělat a co naopak zásadně nedělat na kolejích. Ono totiž platí, že poučení lidé zpravidla poskytnou i kvalifikovanější první pomoc.

**Poučení na třech stanovištích**

Návštěva na trojici stanovišť začala promítáním krátkého poučného filmu v Kinematovoze a pokračovala přednáškou

Věroslava Nejmana, vedoucího oddělení bezpečnosti železniční dopravy ČD, a nadporučice Petry Literové z policejního prezidia o tom, jak se správně na železnici chovat a hlavně čeho se vyvarovat. S dětmi diskutovali i další odborníci např. z Drážní inspekce ČR. A nikdo z nich zpravidla nešetřil historkami ze zákroků u těch nehorších nehod. Pro mladé a mnohdy ne právě soustředěné posluchače je asi nejnázornější třetí stanoviště s nácvikem srdeční masáže na figuríně (letos poprvé mluvící a hlásící zachraňujícím, zda masírují dobře nebo mají přidat či ubrat). Tohoto úkolu se v Bubeněch zhostili Jan Zach, zástupce velitele jednotky HZS SŽDC, a hasič Jan Lewinský.

A hned jejich první střednění posluchači, jimiž byli studenti trojského gymnázia, potvrdili, že vůbec není jednoduché donutit pubertáky a pubertáčky, aby nácvik první pomoci vnímali jako něco

důležitého a opravdového, co může někdy skutečně zachránit život, a ne jako úsměvnou situaci nahranou pro pobavení kamarádů na YouTube nebo objekt pro zlomyslné žertovnou selfie. Vytahovat zbytky lidských tkání zpod kolejových vozidel nebo vidět mladíka popáleného 25 kilovoltů, který si v lepší případě ponese těžké následky až do smrti, rozhodně nic úsměvného není.

**Osvěta, která zasáhla přes deset tisíc mladých lidí**

Od roku 2007 Preventivním vlakem prošlo přes 10 tisíc žáků a studentů ve 27 městech České republiky. „Preventivní vlak vypravují společně České dráhy, ČD Cargo, Správa železniční dopravní cesty, Drážní inspekce, BESIP ministerstva dopravy a Policie ČR. Spolupředátelem Preventivního vlaku je od letošního roku Správa železniční dopravní cesty,“ upřesňuje Michal Štěpán, člen

představenstva ČD, do jehož úseku osobní dopravy akce patří. Účastí na Preventivním vlaku se Policie ČR snaží mládež upozornit nejen na rizika spojená s pohybem v blízkosti kolejí a při cestování vlakem, ale i na následky, které musí nutně nastat, rozhodnou-li se nerespektovat zákon. Tím je myšleno zejména vandalství, například sprejerství.

Projekce se konají na uvedených nádražích vždy od 8 do 14 hodin. Délka cyklu pro jednu skupinu je přibližně 110–120 minut. Studenti a žáci do Preventivního vlaku přicházejí po předchozím objednání. A že školy mají zájem o netradiční komunikaci, dokazuje fakt, že v Praze i v Břeclavi jsou všechny termíny obsazené. Vstup je zdarma, veškeré náklady na tuto preventivní akci nesou organizátoři projektu. MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

## Mezi krajskými městy dočasně kmitaly autobusy

Deset dní, přesně od 1. do 10. září, se cestující na frekventované trati mezi Pardubicemi hl. n. a Hradcem Králové hl. n. museli spokojit s náhradní autobusovou dopravou. Důvodem byla nepřetržitá výluka tratě 031 mezi Pardubicemi-Rosicemi nad Labem a Opatovicemi nad Labem. Pokud soudíte, že výluka byla organizována kvůli letos konečně zahájenému částečnému zdvoukolejňování tratě, pak máte pravdu.

V rámci výluky se nejen vkládaly nové výhybky č. 5 a 7 ve Stěblově, kde přechod z jedné koleje na dvě začíná, ale také výhybky č. 1 a 5 na nově zřízované odbočce Pohřebáčka u Opatovic, kde rozplet končí. Vše včetně úprav na trolejovém vede-



Náhradní autobusová doprava jezdila po třech linkách. FOTO MARTIN NAVRÁTIL

ní. Druhým důvodem náročné výluky byla oprava 1. staniční koleje v Rosicích včetně nástupiště při 1. a 3. staniční koleji a oprava traťové koleje v úseku Rosice – Stěblová.

Bohužel kvůli zpoždění harmonogramu prací tyto činnosti spojené s výlukou a plánované na srpen padly právě teď na začátek školního roku, kdy jsou požadavky na osobní přepravu silnější. Dlužno dodat, že dopravci i vyšší frekvenci cestujících zvládali s plnou profesionalitou. V rámci připraveného výlukového jízdního řádu bylo v provozu hned několik autobusových linek. Pro dopravní spojení mezi oběma krajskými městy si mohli cestující vybrat autobus buď při-

mý rychlíkový (R, červený) nebo rychlý (A, zelený), který zajížděl na nádraží Pardubice-Rosice nad Labem, kde byly připoje do vlaku směr Chrudim, nebo zastávkový (Z, modrý). Jízdní doby byly ve všech případech o něco delší než u vlaků. V některých spojích NAD byla umožněna i přeprava jízdních kol.

Od 11. do 18. září výluka pokračovala v již omezeném rozsahu, kdy některé vlaky zůstaly nahrazeny autobusy a část jich jezdila podle výlukového jízdního řádu a v nezávislé trakci. Zdvoukolejňování úseku Stěblová – Opatovice nad Labem, které přijde na 770 milionů korun, umožní kromě zvýšení propustnosti vlaků dosáhnout rychlosti až 160 km/h. (mn)

## Testujeme sedačky do dálkových jednotek

Jak jsme už informovali v čísle 16, České dráhy a společnost Škoda Vagonka Ostrava uzavřely kontrakt na výrobu čtrnácti dvousystémových elektrických jednotek určených pro vnitrostátní rychlíky. Jednotky mají vycházet z osvědčené řady RegioPanter určené pro příměstskou dopravu, ovšem budou modifikovány tak, aby umožnily větší pohodlí cestujícím i na delších tratích. V soupravě bude jednak více míst pro uložení objemných zavazadel, stejně tak podélné police pojmu i rozměrnější zavazadla. Změna bude i u míst pro jízdní kola a kočárky, zásadní rozdíl bude v nižším počtu vstupních dveří. K vyššímu komfortu na větší vzdálenosti přispějí i odlišné typy sedaček.

**Dotazníky ve vlaku i na webu**

U sedaček byl použit typ genio určený pro vlaky ÖBB (v současné době se instalují do prvních šesti jednotek ve výrobním závodě Siemens Krefeld). Dodává je firma Borcad z moravskoslezských Fryčo-

vic. Pro případné úpravy bylo rozhodnuto několik „dálkových“ sedaček namontovat zkušebně do soupravy 440.012 DKV Česká Třebová, PJ Hradec Králové. Nakonec bylo namontováno sedm sad dvouse-

adel, aby vytvořily logicky ucelený oddíl. Cílem je sbírat zkušenosti od cestujících po dobu asi jednoho měsíce.

Cestující se mohou vyjádřit ke kvalitě sedaček pomocí dotazníku, který se na-

chází přímo ve vlaku. Druhou možností je využít webové stránky [www.borcad.cz](http://www.borcad.cz), kde má být dotazník také zveřejněn. Ti, kteří se do testování sedaček v provozu zapojí a pošlou své názory, budou zařazeni do soutěže o věcné ceny.

**Staré sedačky se vrátí**

Výměny sedmi dvousedadel se v královéhradeckém depu ujali servisní technici Borcadu Zdeněk Říha a David Novák. Standardní „příměstské“ sedačky byly za dozoru Ladislava Seidenglanze z Provozní jednotky Hradec Králové dočasně uschovány a po uskutečněním průzkumu na trati Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n. – Jaroměř (po dobu výluk jen mezi Hradcem Králové a Jaroměří) se zřejmě vrátí na své místo do RegioPanteru. A poznámka na závěr: Po dobu výluky mezi Pardubicemi a Hradcem Králové do 18. září byla jednotka 440.012 s novými zkušebními sedačkami nasazena s příjezdy lokomotivy nezávislé trakce.



INSTALACE. Do RegioPanteru jsme dali na měsíc jiné sedačky.

FOTO AUTOR

MARTIN NAVRÁTIL



# Dostupné pouze v tištěné podobě

zeleznicar.cd.cz

175 LET ŽELEZNICE 5



V Břeclavi oslavíme 27. září rovných 175 let, které uběhly od jízdy prvního parního vlaku na našem území k prvnímu českému railjetu. Pojďme si připomenout, co se odehrálo v jednotlivých kapitolách naší historie, kdy železná dráha sloužila v míru i válkách, lidem i zboží, státu i soukromníkům. Až se třeba budete procházet po Břeclavském nádraží nebo depu, můžete si lépe uvědomit okolnosti, za kterých vznikalo a jezdilo to či ono vystavené vozidlo. A také lépe pochopit, o kolik se dnešní železnice liší od té před sto nebo sto padesátí lety.

## Kapitoly z historie železné dráhy

1839-1864

Za vznikem první pařížské železnice u nás stál analfabeta kapitál hlazený Napoleona Bonaparte... Za vznikem první pařížské železnice u nás stál analfabeta kapitál hlazený Napoleona Bonaparte...

1865-1874

Po České republice dráha (1869) a odbočkou k radnicím... Po České republice dráha (1869) a odbočkou k radnicím...



1895-1904

Na počátku byl bernský zákon č. 8 ze 17. 12. 1894, a státní... Na počátku byl bernský zákon č. 8 ze 17. 12. 1894, a státní...

1845-1854

Další kapitola o nejstarších dějích železnice v Česku... Další kapitola o nejstarších dějích železnice v Česku...

1875-1884

První měřící sekvenční zákon z roku 1875, který... První měřící sekvenční zákon z roku 1875, který...



1885-1884

Na základě koncesionářského zákona... Na základě koncesionářského zákona...

1885-1894

Toto období bychom mohli charakterizovat... Toto období bychom mohli charakterizovat...

1905-1914

Po zastátní většině některých společností... Po zastátní většině některých společností...



Předplaťte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090



# NÁRODNÍ DEN ŽELEZNICE 175 LET OD PÁRY K RAILJETU

Moderátor akce  
**Patrik Hezucký**



### SVĚT ZMĚNY

Tato expozice reprezentuje moderní vozidlový park Českých drah. Letošní novinka na kolejích ČD railjet nemůže chybět a určitě bude – co do zájmu o prohlídku – konkurovat dosavadním trhákům – jednotce Pendolino. Chybět také nesmí zvířecí rodina Regio... Panther, Shark a Spider, to vše společně s lokomotivou řady 380.

### Nové elektrické jednotky a lokomotivy

Označení	Rok výroby	Max. rychlost
lokomotiva 380	2010	200 km/h
railjet + 1216	2014	230 km/h
motorová jedn. řady 844	2012	120 km/h
motorový vůz řady 841	2012	120 km/h
řada 680	2003	230 km/h
řada 640/650	2014	160 km/h

### Moderní nebo modernizované vozy

Označení	Rok výroby	Max. rychlost
ABpee	2013	140
Bdmpce	2013	160
WRm**	2010	160

### Motorové vozy

Označení	Přezdívková	Rok výroby	Max. rychlost km/h	Stát
M 262.018	Dvašedesátka	1949	90	Česká republika
M 131.1448	Hurvínek	1955	60	Česká republika
M 274.004	Modrý šíp	1934	100	Česká republika
M 120.417	Věžák	1931	50	Česká republika

### Elektrické lokomotivy

Označení	Přezdívková	Rok výroby	Max. rychlost km/h	Stát
S 489.001	Laminátka	1968	120	Česká republika
E 499.047	Bobina	1957	120	Slovensko

### Parní lokomotivy

Označení	Přezdívková	Rok výroby	Max. rychlost km/h	Stát
475.101	Pětasedma	1947	100	Česká republika
475.179	Pětasedma	1948	100	Česká republika
556.036	Štokr	1952	80	Slovensko
534.0432	Kremák	1947	60	Česká republika
109.13		1912	90	Rakousko
310.23	Hrboun	1911	100	Rakousko
78.618		1938	105	Rakousko
0112-7	Austriánka	1912	80	Polsko
477.043	Papoušek	1955	100	Česká republika
423.041	Bejček	1924	50	Česká republika
314.303	Ferdinandka	1898	40	Česká republika

### Motorové lokomotivy

Označení	Přezdívková	Rok výroby	Max. rychlost km/h	Stát
T 478.3001	Brejlovec	1968	100	Česká republika
T 478.1001	Bardotka	1964	100	Česká republika
T 478.1008	Bardotka	1967	100	Česká republika
749.248	Bardotka	1969	100	Slovensko
T 478.1010	Bardotka	1967	100	Česká republika
T 478.1002	Bardotka	1964	100	Česká republika
754.023	Brejlovec	1979	100	Česká republika
T 679.1168	Sergej	1969	100	Slovensko
T 466.0007	Pištyk	1972	90	Česká republika
T 679.1529	Sergej	1973	100	Česká republika

### Historické a speciální vozy

Označení	Přezdívková	Rok výroby	Max. rychlost km/h	Stát
Aza 80	Masarykův salonní vůz	1930	140	Česká republika
Salon 001	salonní vůz prezidenta Husáka	1969	160	Česká republika
Da	Kinematovůz	1961/2004	120	Česká republika
Da	dětský vůz	1961/2009	120	Česká republika
SR 041	konferenční vůz	1975/2009	120	Česká republika
WR 013	restaurační vůz	1975	140	Česká republika

### ZVLÁŠTNÍ HISTORICKÉ VLAKY (platí v nich globální jízdné)

#### Vlaky do Lednice 423.041 (314.303) + 3x Cí

Stavba	Os 24520	Os 24523	Os 24522	Os 24525	Os 24524	Os 24527	Os 24526	Os 24529
Břeclav	9:10	10:50	11:10	12:50	13:10	14:50	15:10	16:50
Bořil's	9:15	10:46	11:15	12:46	13:15	14:46	15:15	16:46
Poštorná	9:21	10:41	11:21	12:41	13:21	14:41	15:21	16:41
Charvátská Nová Ves	9:25	10:38	11:25	12:38	13:25	14:38	15:25	16:38
Lednice rybníky	9:35	10:29	11:34	12:29	13:34	14:29	15:34	16:29
Lednice	9:38	10:25	11:38	12:25	13:38	14:25	15:38	16:25

#### Motorový vlak M 274.004 + Balm + M 262.0018

Stavba	Přijezd	Odejzd
Břeclav		11:55
Hodonín	12:15	12:20
Mutěnice	12:35	12:46
Čejč	12:48	12:50
Velké Pavlovice	13:12	13:16
Zaječ	13:22	13:26
Břeclav	13:45	

#### Parní vlak 556.036 + 5x Bai + 1x ABA + 534.0432

Stavba	Přijezd	Odejzd
Břeclav		10:50
Hodonín	11:17	11:25
Moravský Přisek	11:49	11:57
St. Město u Uh. Hradiště	12:13	12:25
Moravský Přisek	12:41	12:51
Hodonín	13:17	13:33
Břeclav	14:00	

#### Parní vlak 477.043 + Da + Bpjo

Stavba	Přijezd	Odejzd
Břeclav		10:30
Mikulov na Moravě	10:56	10:58
Hrušovany nad Jev.	11:21	11:31
Znojmo	11:57	13:15
Hrušovany nad Jev.	13:42	13:55
Mikulov na Moravě	14:28	14:31
Valtice město	14:46	14:49
Břeclav	15:03	

#### Parní vlak

Stavba	Přijezd	Odejzd
Břeclav		13:50
Valtice	14:05	14:17
Mikulov na Moravě	14:29	15:25
Valtice	15:37	15:50
Břeclav	16:05	

**Břeclav 27. září 2014**



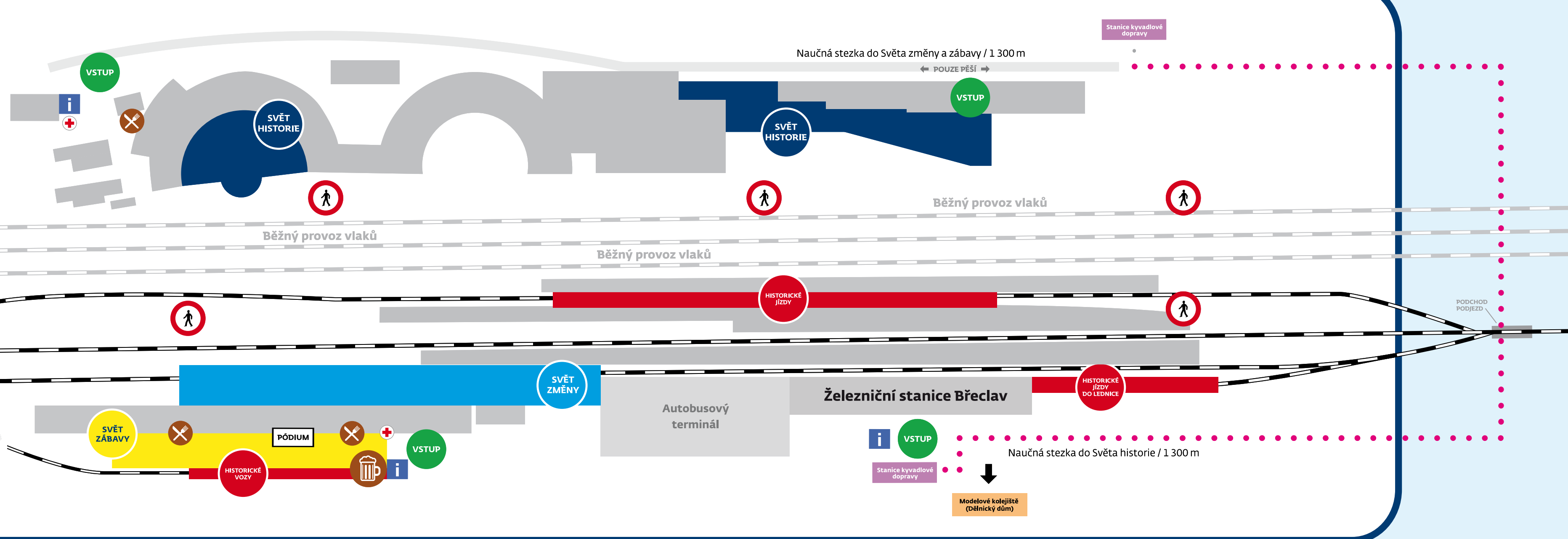
### SVĚT HISTORIE

Výstava téměř třiceti historických lokomotiv (např. Hrboun 310.23, Ferdinandka 314.303), salonních historických vozů. Většina bude z České republiky, nabídneme ale také exponáty ze zahraničí – z Rakouska, Polska a Slovenska.

### SVĚT ZÁBAVY

Tradičně bohatý doprovodný program pro malé i velké návštěvníky. Závod drezin pro celou rodinu o ceny. Pro nejmenší návštěvníky divadelní stan s železničními pohádkami, soutěžemi, atrakcemi, hrami a spoustou dalších aktivit. Potkat můžete maskota Eiflka. Hlavní atrakce jsou:

- Kinematovlak
- dětský vůz
- divadelní stan
- herní stan
- wi-fi a relax zóna
- občerstvení pro malé i velké





# Dostupné pouze v tištěné podobě

Dobrodružství na střeze



### 1915-1924

Dne 28. října 1918 rozhodli poslanci Dr. Eduarda Beneše, že budou obnovovat železnici. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.

První kroky se li se novou kolejištinou tratí a zřízení nových zabezpečovacích zařízení. Využitím bylo mnoho technických zkušeností z prvních let existence republiky.

### 1925-1934

V roce 1925 se poprvé v běžném provozu objevily motorové vozy - tedy na nejvyšší kolejištině autobusy (na kolečkách Zaječ - Hlavenec). Následovaly lokálky v okolí Kapského (1927) a na přelomu 20. a 30. let vznikly tři dráhy: moravská, hlučická a nejvyšší dráha. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.



### 1935-1944

V roce 1935 vznikla mezi Prahou a Bratislavou legendární a dnes již zanedbaná železniční trať. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.

Začíná se budovat se modernizací, přestavěním železnice Čechy a Moravy (ČMČM), vznikají v 8. a 10. letech 20. století nové dráhy: moravská, hlučická a nejvyšší dráha. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.

Rady pracovníků ČMČM museli opustit slibů 20. let. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.

### 1945-1954

Po ukončení války v květnu 1945 zůstala řada tratí, zejména na Slovensku, převážně nebo zcela. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.



Politické změny po Ústavním shromáždění a přechodu železnice do rukou nového státu. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.

### 1955-1964

Dne 1. 1. 1955 byl zahájen pravidelný elektrický provoz na první části hlavního tahu elektrického spojení mezi Prahou a Bratislavou. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.

### 1965-1974

Někteří z nejnávratnějších designů v typických kolejištinách vzniklých na koleji před rokem 1968 - laminovaná železnice Laminat 5 49,0 nebo „popel“ Barčová. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.

Tato železnice se vyznačovala pokračující elektrifikací tratí a modernizací. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.

Do Prahy Zvolen byla 18. března 1964 dodána zrušená lokomotiva T 609.001 - první lokomotiva, která byla vyrobena v Československu. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.



### 1975-1984

Tato trať vznikla v době, kdy byla železnice v rukou Němců. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.

### 1985-1994

Léta osmdesátá začala jako tradiční období rekonstrukce železnice. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.

### 1995-2004

Nebyly by povodně v předchozích letech železniční nepokojy, ale ty, které začaly 11. dubna 1995 na Moravě a ve Slovensku v březnu 1995. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.



### 2005-2014

Pokračují práce na tranznitních koridorech - modernizaci 18 km dlouhého úseku Praha-Havlíčkův Brod - Strakonice. Vzhledem k tomu, že železnice byla v té době v rukou Němců, museli se zabývat obnovou železnice v rámci nové republiky.



FOTO MARTIN NAVRÁTIL, ARCHIV AUTORA, ČD, SŽDC, VČMA, MICHAL MALEK

# Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090



# Provoz rychlých tratí v Číně zaostává za jejich výstavbou

KRÁTCE

## VELKÁ BRITÁNIE Britská města plánují Severní projekt

Města Liverpool, Manchester, Sheffield, Leeds a Newcastle oznámila investici ve výši 10–15 miliard liber do vylepšení dopravní infrastruktury. Za klíčové považují železnici. Cílem tzv. Severního projektu je zvýšit kapacitu a snížit dobu na cestování mezi těmito městy. Průměrná rychlost vlaků mezi nimi je dnes 64 až 92 km/h. Mezi Sheffieldem a Leedsem by měl jezdit nový vlak rychlostí 200 km/h a trať by se měla napojit na trať do Manchesteru a Liverpoolu. Po dokončení by měla být kapacita navýšena o 150 procent a čas na cestu bude poloviční. V plánu jsou také další tratě do Newcastle, kde by vlaky měly jezdit rychlostí až 225 km/h.

## FRANCIE Legislativní změny u národního holdingu

Francouzský senát schválil závěry přijaté parlamentním výborem k návrhu zákona o železniční reformě. Jedná se o poslední krok nutný k přijetí tohoto zákona. Návrh byl přijat 189 senátory, 150 senátorů bylo proti. Nová legislativa začne platit od 1. ledna 2015 a bude integrovat francouzské národní železnice (SNCF) a francouzského provozovatele železniční infrastruktury (RFF) do nového holdingu. Legislativa řeší také kontrolu nad dluhy železnice. Podle francouzského ministra dopravy Frédéric Cuvilliera se rozhodně nejedná o poslední reformu železničního sektoru.

## SAÚDSKÁ ARÁBIE Španěle vypracují plán na VRT z Rijádu

Konsorcium vedené španělskou firmou Conslutrans podepsalo začátkem září kontrakt v hodnotě 6,6 milionu rialů (37,6 milionů korun) na vypracování studie o možnostech výstavby vysokorychlostní tratě Rijád – Dammam. Studie je rozvržena na deset měsíců, byla zadána Saúdskou organizací pro železnice (SRO), pojedná trasy, technické požadavky, náklady, předpověď poptávky a potenciální příjem z tratě vhodné pro elektrické vlaky jezdící rychlostí mezi 300 km/h a 350 km/h. SRO předpokládá, že jízdní doba 90 minut (dnes 260 minut) by mohla povzbudit cestující letecké dopravy, aby místo toho použili železnici.

## MONGOLSKO Partnerství s Ruskem přinese nové tratě

Dne 3. září byla podepsána dohoda o strategickém partnerství s Ruskými železnicemi (RŽD), která má zahájit rozvoj železnic v Ulánbátaru. Do března příštího roku budou dohodnuty přesné podmínky a jmenování poradců, kteří připraví finanční a technické studie proveditelnosti modernizace a stavebních projektů. Mezi hlavní uvažované projekty patří modernizace trasy ve směru sever – jih v délce 1 100 km ze Súhbaatar na ruské hranici do Dzamin Úúd/Erenhot na hranici Mongolsko/Čína včetně elektrifikace a/nebo výstavby druhé koleje. Na západě země se také plánuje stavba tratě spojující Rusko a Čínu pro vývoz ruského zboží do Číny, Indie, Pákistánu a dalších zemí v regionu.

## DÁNSKO Počítají vozidla pro nové spojení z Kodaně

Národní dopravce DSB zaslal vládě odhady množství vozidlového parku, který bude třeba pro splnění strategie Togfonden DK. Ta je zaměřena na využití daní z těžby uhlovodíku a měla by financovat elektrifikaci a práce na infrastruktuře tak, aby se mohlo dosáhnout hodinové jízdy mezi dánskými největšími městy. Zpráva obsahuje sedm možných scénářů, které závisí na rozhodnutích takového rázu, jako zda by maximální rychlost vlaků měla být 200 km/h nebo 250 km/h a zda by přednost měly mít přímé vlaky nebo navazující spoje. Do roku 2030 by se kapacita míst ve vlaku měla zvýšit o 25 procent, aby se dosáhlo předpokládaného zvýšení osobokilometrů o polovinu.

(oz, acrí)



EXPANZE. Čínské vysokorychlostní tratě přibývají největším tempem na světě. Ale návaznost na konvenční spoje dosud není uspokojivě vyřešena. FOTO WIKIMEDIA (2x)

V Číně existuje největší vysokorychlostní železniční síť na světě. Na přelomu let 2013 a 2014 bylo uvedeno do provozu pět nově vybudovaných úseků. Rychlost, s jakou Čína staví vysokorychlostní tratě a vybavení a rozsah uzlových stanic, vyvolává v cizině obdiv. Achillovou patou čínských vysokorychlostních tratí je však jejich provoz.

Jak to vypadá s nejnovějšími vysokorychlostními tratěmi v Číně? Měří celkem 1 898 kilometrů, z čehož je 409 kilometrů určeno pro rychlost 350 km/h, prozatím se ale projíždějí maximální rychlostí 300 km/h. Zbytek tratí je určen pro rychlost 250 km/h, tam se ale jezdí maximálně 200 km/h. Na konvenčních tratích je snaha Čínských železnic (CR) o dlouhé proběhy vlaků, čímž se zajišťuje co nejvíce přímých spojení, i kdyby spoj jezdil v určeném směru jen jedenkrát denně. Takový je zvyk čínských cestujících. Přestupování v osobní dopravě v Číně není „in“. Přesto se CR snaží, aby jak vysokorychlostní vlaky mezi sebou, tak i konvenční vlaky navazovaly na vysokorychlostní spoje. Další snahou je zajistit přímá spojení do hlavních měst jednotlivých čínských územních celků.

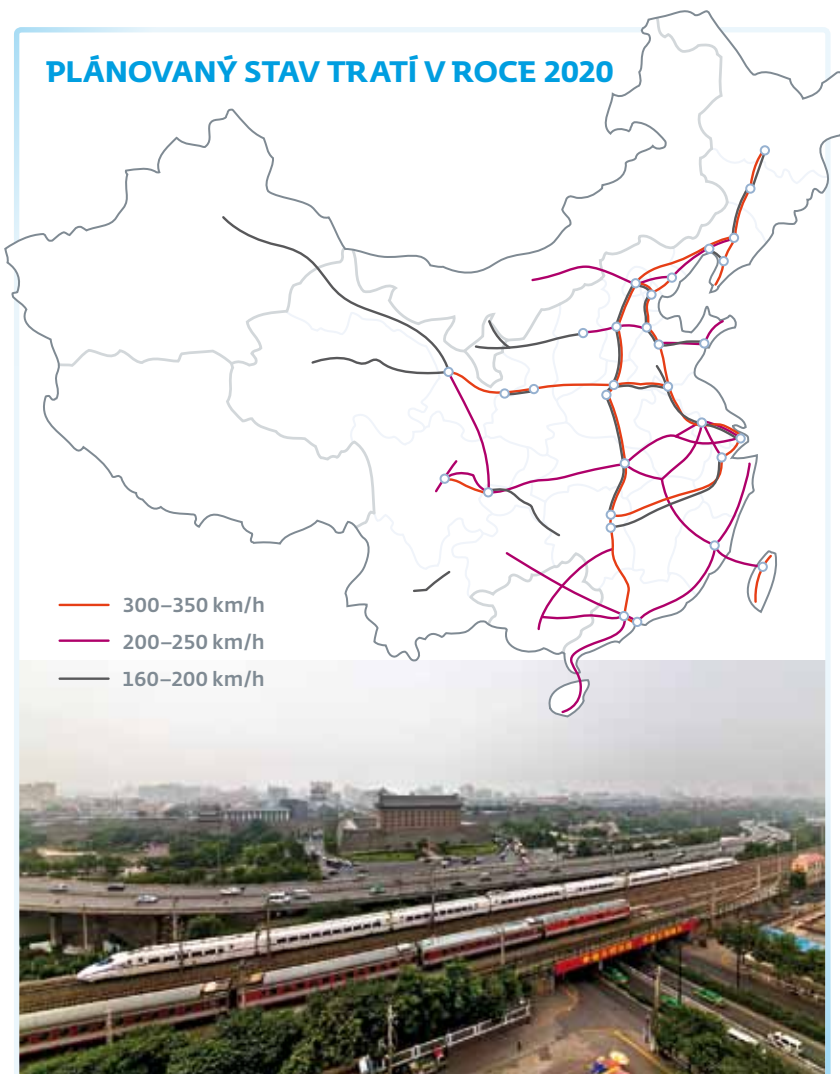
### Ranní vlaky nejsou v módě

Na celé vysokorychlostní trati Peking – Šanghaj nevyjíždí kupříkladu žádný vlak před sedmou hodinou ráno. Je to proto, že ani letadla nestartují tak brzy ráno. Toto opatření vychází z mentality Číňanů, kdy například obchodní jednání začínají až při obědě. Na tratích InterCity (IC) Nan-jing – Šanghaj i některých dalších IC tratích se však začíná jezdit od 6.00 hodin ráno, a to jen z důvodu toho, že je na této trase vysoká poptávka cestujících.

V provozu vysokorychlostních spojů není stanoven přesný systém, některé vlaky staví jen několikrát, naopak jiné častěji, což vede k předjíždění a tím i vyšším nárokům na infrastrukturu, především problémům s kapacitou tratí. Specifický problém je kolize vlaků s maximální rychlostí 350 km/h a naopak těmi do max. rychlosti 250 km/h, které jezdí společně na jedné trati. A tak například na trati Peking – Šanghaj bylo ve druhé polovině roku 2013 zaznamenáno celkem 60 případů předjíždění vlaků, na což bylo potřeba celkem 735 minut (průměr čekání byl 12,2 minuty).

### Cíleně nízké ceny mají odlákat zákazníky z leteckých linek

Plánování a vedení vlaků s max. rychlostí 250 km/h má především své tarifní důvody. Tak například jízdenka ve 2. třídě z Pekingu do Šanghaje ve vlaku s rychlostí 350 km/h stojí 57 eur, na-



opak ve spoji, který jede o 100 km/h nižší rychlostí, je to jen 33 eur. Obsazenost vlaků je velmi vysoká, zejména ve vozec 2. třídy je to většinou sto procent. Je to i z důvodu tarifní politiky Číny, kde je trend, aby ceny jízdenek vysokorychlostních vlaků činily na srovnatelných relacích zhruba polovinu toho, co stojí ceny letenek. Počítá se ale s tím, že dostupně by se ceny jízdného ve vysokorychlostních vlacích měly zvyšovat. Zavádění vysokorychlostních vlaků vede i k tomu, že letecké linky se postupně ruší nebo omezují.

### Nejdynamičtěji se rozvíjející oblast země

Oblast Nan-jing – Šanghaj zahrnuje celou deltu řeky Jang-c'ťiang. Je to nejdynamičtěji se rozvíjející oblast Číny. Do 1. července 2010 tu byla jen dvoukolejná trať se smíšeným provozem, která byla teprve v roce 2006 elektrizována. Od konce června 2011 jsou v této oblasti postaveny dvě nové dvoukolejné vysokorychlostní tratě – jedna typu IC a druhá VRT – ta směřuje z Pekingu do Šanghaje. Průměrná vzdálenost mezi zastávkami na trati IC Nan-jing – Šanghaj činí 30–60 kilometrů a na-

opak na vysokorychlostní trati 60 až 100 kilometrů. Ne všechny vlaky však na všech 19 mezilehlých stanicích zastavují, protože rychlost 300 km/h to nedovoluje. Někde se tedy zastavuje, jinde projíždí – opět tam chybí propracovanější systém. Problém je dále v tom, že zatímco nádraží na trati IC jsou blízko center, nádraží vysokorychlostních vlaků jsou většinou na okrajích měst. Návaznost na nádraží vysokorychlostními vlaky a vlaky na trati IC bohužel neexistuje, případně je minimální.

### Nejasná koncepce u výstavby nádraží a kolejí

Čínské dráhy rozhodují o počtu budovaných kolejí u nástupišť svým vlastním způsobem. Například průjezdné nádraží Peking jih má celkem 24 kolejí u nástupišť, z nichž pět je využíváno konvenčními vlaky, dvanáct vlaků VRT Peking – Šanghaj a sedm vysokorychlostními vlaky tratě IC Peking – Tian-jin. Jiný příklad je stanice Ženg-žou východ. Toto nádraží bude určeno pro křižování vysokorychlostních vlaků s max. rychlostí 350 km/h pro tratě Lan-žou – Ženg-žou východ – Xu-žou (– Šanghaj) a tratě Peking – Ženg-žou východ – Wuhan – Hongkong. Nádraží Ženg-žou východ je budováno velkoryse, což umožňuje k nástupišťům vlakům přijíždět ve vysoké rychlosti. Pro kapacitu nástupišťních kolejí konstruktér uvažoval takto: pro každý směr jízdy a trať přijíždějí dva vlaky, které přivázejí cestující z mezilehlých stanic mezi dvěma uzlovými stanicemi. Jako poslední za nimi přijede expresní vlak, který obsluhuje uzlové stanice. Při čtyřech částech tratě je to celkem dvanáct nástupišťních hran. K tomu jsou jako záloha připočteny další dvě nástupišťní hrany.

V konkrétním případě pro Ženg-žou východ jsou ještě počítány spojovací koleje do centra města Ženg-žou. V takto koncipované studii obsazenosti tak pro Ženg-žou východ stačí 12 nástupišťních kolejí. Skutečnost je taková, že toto nádraží bude mít jednu kusou kolej a 28 kolejí u nástupišť! Průměrná přestupní doba ve stanicích se počítá na devět minut, protože je nutno chodit přes odjezdovou halu. Jenže prodloužení pobytů vlaků ve stanicích je obecně cesta špatným směrem. I tento problém ukazuje, že systém vysokorychlostních tratí v Číně ještě potřebuje vylepšit.

STANISLAV HÁJEK



## NABÍDKA ČD TRAVEL



## Senioři 55+ – zahraničí

Již v prodeji zahraniční seniorské dotované pobyty 55+. Více informací najdete na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)

V nabídce: Španělsko – Costa del Sol, Costa de la Luz, Costa Tropical, Mallorca, Menorca, Mar Menor

Itálie – Sicílie, Kalábrie, Ischie

Kypr pro všechny nejen pro seniory



## Česká republika

## Harrachov – Wellness hotel Svornost

Podzemní toulky po Krkonoších, termín 10. 9.–17. 11. 2014, cena 2 250 Kč na osobu zahrnuje: 3 noci s polopenzí, welcome drink, zapůjčení hůlek nordic walking, 1x saunu, 1x láhev 1,5l vody, 2x svačkový balíček, 1x kávu a koláč, 1x reflexní terapii plosky nohy, vstup do bazénu a Harrachov Card.



## Česká republika

## Dolní Měsečky – hotel Idol

Podzemní relax, termín 15. 9.–15. 12. 2014, cena 1 410 Kč na osobu zahrnuje: 3 noci s polopenzí, 1x kávičku, 1x privátní vstup do whirlpool se slanou vodou a sklenkou sektu, 1x zábal (výběr ze 4 druhů).



## Česká republika

## Hustopeče – hotel Centro

Luxusní wellness pobyt – termín 20. 9.–22. 12. 2014, cena 1 995 Kč na osobu zahrnuje: ubytování na 2 noci s polopenzí, uvítací drink, 2x hodinový vstup do mokré zóny wine wellness, 1x proceduru dle výběru, 2 hodiny zdarma denně kulečkové nebo šipky nebo kulečnické, hlídané parkoviště, wi-fi připojení.



## Vlakový poznávací zájezd

## Toskánsko – krajinou vinic a renesančních umělců

Termín: 27. 10.–31. 10. 2014

Cena: 4 290 Kč, 2x ubytování se snídaní

Navštívíme renesanční Florencii, překrásnou Sienu, renesančními hradbami obklopené městečko Lucca, Pisu se světově známou šikmou věží či vesnici tisíce věží San Gimignano.

Pojedte s námi poznat jeden z nejkrásnějších koutů Apeninského poloostrova.

Více informací najdete na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz).

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55  
e-mail: [obch@cdtravel.cz](mailto:obch@cdtravel.cz), web: [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)  
provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861  
provozní doba:  
1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h,  
sobota 9.00–14.00 h,  
1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

**CD Travel**  
Člen Skupiny ČD



## CO SE STALO

Neoprávněný odjezd R 791 z koleje 26b ve stanici Praha hlavní nádraží kolem návěstidla zakazujícího jízdu proti vlaku R 783.

## NÁSLEDKY

Násilné přestavení výhybky č. 84 – škoda: 200 tisíc korun.

## HLAVNÍ PŘÍČINY

Nerespektování návěsti Stůj cestového návěstidla Lc26b strojvedoucím R 791.

## PŘÍSPÍVAJÍCÍ FAKTOR

Absence technického zabezpečení eliminujícího omyl člověka v případě nedovolené jízdy za hlavní návěstidlo.

## DOPORUČENÍ VYŠETŘOVATELŮ

Urychlená instalace zabezpečovače ETCS s příslušnou funkcionalitou, doplnění elektronických stavědel funkcí VNPN, úprava technologických postupů při výpravě vlaku.

# Praha 2012: Nešťastný omyl měl dobrý konec

Nedovolený odjezd rychlíku 791 ze stanice Praha hlavní nádraží na jaře 2012 by mohl být jen jednou z mimořádných událostí bez významných hmotných škod. Pomineme-li rozříznutí jedné výhybky, které stálo 200 tisíc korun, tak se vlastně nic nestalo. Jak výpravčí, tak strojvedoucí zareagovali včas a vlaky 791 a 783 se ocitly pouhých 23 metrů od sebe na jedné koleji. Událost však vyvolala další vlnu polemiky o vhodnosti zrušení výpravy vlaků návěstí Odjezd. Tím se totiž přenesla tíha odpovědnosti ve stanicích, kde je výprava jen návěstí hlavního návěstidla, na dopravce.

Krátce po třetí hodině odpolední 29. března 2012 byl na největším nádraží v zemi tradiční odpolední „šrumeč“. Po Novém spojení se od Balabenky blížil rychlík 783 z Děčína s pravidelným příjezdem v 15.08. U šestého nástupiště byl na koleji 26b připraven k odjezdu další rychlík – R 791 do Hradce Králové s odjezdem v 15.09. Na severním zhlaví posunovala staniční záloha, kterou bylo nutné pro vjezd rychlíku 783 „uklidit“. Vzhledem k tomu, že zamýšlené jízdní cesty se křížily, museli výpravčí pražského hlavního nádraží správně vyhodnotit, jak dopravní situaci řešit. Rozhodli se pro dovolení vjezdu R 783 z tunelu pod Vítkovem, následně chtěli umožnit odjezd R 791. Hlavní výpravčí proto nařídil vjezd R 783. Než ale stačil jeho kolega, obsluhující zabezpečovací zařízení severního zhlaví, postavit jízdní cestu, oba zaznamenali, že úsek za návěstidlem Lc26b se osadil. Bohužel nešlo o poruchu kolejového obvodu nebo počítače náprav, rychlík do Hradce právě odjel proti návěsti Stůj.

## Rozhodnost výpravčích zachránila tři výhybky

Přestože výpravčím prakticky okamžitě došlo, co se děje, souprava R 791 se už nacházela bezprostředně před výhybkou č. 84, kterou násilně přestavila (tzv. rozřízla). Výpravčí ale zachovali duchapřítomnost a bez zaváhání přestavili prostřednictvím zabezpečovacího zařízení ESA 11 výhybky č. 82 a spojky 87/90. Touto pohotovou reakcí (mezi zpozorováním obsazení úseku za návěstidlem Lc 26b a přestavením tří výhybek uplynulo 23 sekund!) zabránili násilnému poškození dalších výhybek. Podle svých vyjádření se zároveň snažili zastavit neoprávněně odjíždějící R 791 funkcí Generální stop, záznamové zařízení však jeho aktivaci neznamenalo. (Podle vyšetřovatelů pravděpodobně došlo k nesprávné obsluze, kdy bylo inicializační tlačítko stlačováno opakovaně.)

To už se R 791 blížil rychlostí 50 km/h k portálu tunelu, kde stál na 301. staniční koleji u cestového návěstidla R 783. Jeho strojvedoucí, když zpozoroval, že přímo proti němu jede

vlak, změnil světelné označení čela vlaku (z bílého na červené) a dával houkačkou opakovaně návěst Stůj, zastavte všemi prostředky. Využití všech možností, jak protijedoucí vlak upozornit na hrozící nebezpečí, se vyplatilo. Strojvedoucí R 791 rychlostním brzděním zastavil 23 metrů od čela R 783.

## Svítila červená?

Podle vyjádření strojvedoucího R 791 v době pravidelného odjezdu vlaku zkontroloval návěst na cestovém návěstidle Lc26b, na kterém svítila návěst Volno, vlakové četě dal zvukovou návěst Výzva k pohotovosti a po obdržení návěsti Souhlas k odjezdu a opětovné kontrole návěstního znaku uvedl soupravu do pohybu. Toto tvrzení ale později rozbor archivovaných dat ze staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11 vyvrátil. Závěrečná zpráva vyšetřovatelů dále hovoří o viditelnosti návěstidla Lc26b nejméně na vzdálenost 150 metrů, přičemž čelo vlaku 791 se nacházelo zhruba 30 metrů před ním. Protože nebyla sledována žádná technická závada či anomálie na zabezpečovacím zařízení nebo vozidlech, odpovědnost za vznik mimořádné události padá na strojvedoucího vlaku 791. Tolik výčet holých faktů.

## Jen člověk nestačí

Jenže příčiny vzniku nejen této, ale i řady dalších mimořádných událostí, kdy došlo k neoprávněnému odjezdu vlaku vlivem nepozornosti nebo omylu strojvedoucích, jsou podle vyšetřovatelů mnohem významnější a zasahují hluboko do systému zabezpečení a řízení drážní dopravy. Vzrůstající tendence obdobných událostí ukazuje, že postup výpravy vlaku postavením hlavního návěstidla možná měl určitý ekonomický efekt, ten však zcela potírá nárůst rizika omylu, ke kterému stačí pochybení jediného člověka. Jinými slovy: fakt, že se na kontrole návěsti na hlavním návěstidle nemusí podílet vlaková četa (oddělení komerčních a dopravních postupů) a výpravčí nedává návěst Odjezd, přenáší veškerou odpovědnost za bezpečnost jen na strojvedoucího. A člověk je, jak známo, tvor omylný. Na druhou stranu je jasné, že opětovné zavedení výpravy vlaku výpravčími by bylo komplikované.

Řešení ale existuje – je jím urychlené zavedení technologických zařízení, která podobným událostem zabrání. Konkrétně jde o funkcionalitu evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Ale ani tam, kde nebude z důvodu nereálné návratnosti investice instalován tento moderní systém, není nezbytné se spoléhat jen na lidský faktor. Například systém VNPN od AŽD Praha umožňuje aktivovat výstražný systém, když dojde k nedovolené jízdě za hlavní návěstidlo.

VÁCLAV RUBEŠ

Autor čerpal z vyšetřovací zprávy DI ČR.

INZERCE

# U KONTO zdarma\*

## \*opravdu zadarmo

Stačí si měsíčně posílat příjem ve výši alespoň 12 000 Kč.

Pro zaměstnance ČD připravena zvýhodněná nabídka bankovních služeb.  
Více na [www.unicreditbank.cz/zsk](http://www.unicreditbank.cz/zsk) po zadání Kódu nabídky: G55588, Heslo: cdas0.

Jednou jste dole, jednou nahoře. S námi zvládnete obojí.

Vítejte v  
**UniCredit Bank**



# Na jižní Moravě odhaluje stopy po židovském odboji

Kamil Visinger z Bzence je civilním povoláním vlakvedoucí Českých drah a potkat ho můžete v osobních nebo spěšných vlacích od Bynice přes Veselí nad Moravou přes Břeclav a Brno až třeba do Tišnova nebo Březové nad Svitavou. Ve volném čase se věnuje takřka detektivní činnosti. Pátrá po různých archivech a pamětnících a pomocí nich sbírá materiál na knihu, která se bude zabývat činností židovského protifašistického odboje za druhé světové války.

Impulzem k takřka badatelské práci bylo pro Kamila Visingera před deseti lety setkání s vnukem legendárního československého generála, legionáře a ministra národní obrany londýnské exilové vlády Jana Sergeje Ingrá. Ačkoli je britským občanem, narodil se v obci Vlkoš na Bzenecku. „Velmi mně pomohl při pátrání po lidech, kteří utekli do exilu. Jen ze Bzenecka bojovalo na západní frontě během druhé světové války třináct lidí, mezi nimiž byli i občané židovského původu. Co vím, tak o některých lidech píše v knize o bzeneckých židovských dějinách autor Hugo Gold, dále se historií Židů v Bzenci zabýval i Ervín Klenovský, který napsal knihu Z historie židovské obce v Bzenci,“ říká Kamil Visinger.



**Neúcta k židovské komunitě pokračovala po Vítězném únoru, kdy byla zbořena bzenecká synagoga a z jejích cihel byl postaven socialistický kulturní dům.**

Inspirací mu byl i spisovatel a štábní kapitán Ladislav Melíšek, který napsal knihu U Tobruku, kde vzpomíná nejen na své vlastní působení v československých vojenských jednotkách v Africe za druhé světové války, ale i na své židovské spolubojovníky. Dále čerpal informace například z knihy Ozvěny bojů od Karla Klapálka anebo v díle Od Tobruku do Plzně, které napsal Josef Somr. Všechny tyto knihy byly vydány ale až po roce 1989. Předtím byla tato literatura dostupná například jen v exilových vydavatelstvích.

**Odešlo pět set Židů, vrátili se dva** Se svým kamarádem Jakubem Grombím pátrá po všech židovských bojovnících z druhé světové války, kteří pocházeli z Bzence a jeho okolí. „Jen v samotném Bzenci žilo před válkou pět set lidí židovského původu. V roce 1945 se do města vrátili zpět pouze dva – doktor Blumka a Robert Alt.“ Podle Kamila Visingera část Židů měla to štěstí,



FOTO: AUTOR (2x)

## KAMIL VISINGER



Vyučil se v oboru Mechanik opravář kolejových vozidel na Středním odborném učilišti ve Valticích. Pracoval v Depu kolejových vozidel ČSD ve Veselí nad Moravou. Po propuštění v roce 1991 pro nadbytečnost odešel pracovat do soukromého sektoru. Po absolvování vojenské služby nastoupil v roce 1994 jako průvodčí do Střediska vlakových čet ve Veselí nad Moravou, kde dodnes slouží ve funkci vlakvedoucího na regionálních spojích Českých drah v rámci jihomoravské dopravní integrace.

že se dostala po válce například do Palestiny, kde později zakládali stát Izrael, nebo třeba do Ameriky – většinou to byli odbojáři, kteří byli během války organizováni v československé zahraniční armádě. Valná část bzeneckých Židů ale zahynula v koncentračních a vyhlazovacích táborech, kam byli deportováni v roce 1943. „Neúcta k židovské komunitě pokračovala po Vítězném únoru, kdy byla zbořena bzenecká synagoga a z jejích cihel byl postaven socialistický kulturní dům. Taková byla bohužel doba,“ říká pan vlakvedoucí.

## Pátrání v archivech

Bádání po židovských odbojářích je podle Kamila Visingera nevděčnou a vyčerpávající prací. Satisfakcí mu ale je, že se mu daří rozkrývat část naší historie, kterou se dosud nikdo nezabýval. „Například při bádání v Moravském zemském archivu v Brně si vždy zadám nejdříve zkusmo nějaké typické židovské jméno jako třeba Goldschmied nebo Lustig a k tomu se snažím přičlenit příbližný rok narození. Jde o typickou metodu pokus-omyl, ale jinak to opravdu nejde, když se chce dopátrat osudu konkrétního člověka. Hodně mně pomáhá i místo narození dotyčného člověka, protože dříve se rodilo většinou doma a ne jako dnes třeba i ve vzdálené porodnici v jiném městě.“ Velkým pomocníkem je pro badatelskou činnost Kamila Visingera také Petr Něníčka z Military muzea ve Vlkoši, které je mimo jiné věnované i zmínovanému generálovi Ingrá, ale i dalším osobnostem z tohoto regionu.

## Hledání fotografií je velmi náročné

Pátrání zatím není uzavřeno a neúnavný badatel má se svým kamarádem v plánu do dvou až tří let tuto činnost ukončit a všechna nalezená data zúročit v zamýšlené knize. Podle Visingera jsou k bádání důležité i fotografie židovských bojovníků. Ty se prý ale shánějí opravdu složitě. Nicméně je pan vlakvedoucí ve spojení s lidmi ze zájmového klubu o bzenecké historii, kteří mu ochotně poskytují nové informace nebo záběry hledaných lidí, pokud je nějakým způsobem dostanou k dispozici. „Je to skoro neuvěřitelné, že o židovských vojácích takřka nejsou žádné záznamy. Jako kdyby nikdy tito lidé neexistovali. Proto mě toto téma přitahuje, je to velká výzva. Navíc bych rád, aby naše děti a další generace věděli, co se v této republice doopravdy stalo, a že za svobodu československého národa bojovali i Židé.“

MARTIN HARÁK

## POŠTA

### Jiří Sedláček zsvětíl svůj život dráze

Donedávna měl předplacený čtrnáctideník Železničář, jehož čtenáře se ještě před pár týdny snažil informovat o novinkách v Českých Velenicích. Snad každého člověka s železničářskou krví zasáhla zpráva, že v pátek 5. 9. zemřel Jiří Sedláček, železniční odborník v oblasti oprav lokomotiv a osobních vozů. Narozen 17. září 1935 v Golčově Jeníkově, absolvoval Strojní fakultu ČVUT Praha a umístěnka ho poslala do tehdejších dílen ČSD v Českých Velenicích, jímž zůstal věrný celý život a stál u jejich šťastných let i smutného konce. Vystřídal funkce hlavního technologa dílen, technického náměstka a po roce 1989 ředitele dílen, které vedl i k přechodu na akciovou společnost. Koncem devadesátých let byl jmenován do správní rady Českých drah a pomáhal zakládat Nadaci Okřídlené kolo. Byl uznávaným odborníkem a technologem ovládajícím opravu lokomotiv a osobních vozů, přispěl k opravě mnoha parních lokomotiv, např. k záchraně 387.043, a zejména jeho zásluhou se podařilo zachránit salonní vůz prezidenta T. G. Masaryka z roku 1930, který až do loňského roku osobně doprovázel. Méně se ví, že byl také milovníkem vážné hudby a zároveň vynikajícím klavírním virtuosem. Ve chvílích volna vyučoval český jazyk v příhraničním Gmündu a podílel se na zlepšení česko-rakouských i česko-německých vztahů. Jeho odchodem ztrácíme vynikajícího železničního odborníka, uznávaného nejen u nás, ale i v Evropě, a hlavně velkého přítele parních lokomotiv a dobrého kamaráda. Čest jeho památce.

KOLEGOVÉ A KAMARÁDI

### Všímavý a čestný průvodčí v Turnově

Využívám této cesty a věřím, že můj dopis doputuje nakonec na správné místo. Dne 11. srpna letošního roku jsem cestovala na trati Hradec Králové – Jičín dopoledním spojem a vlastní roztržitostí jsem si způsobila, že jsem ve vlaku nechala na sedadle peněženku nejen s peněží, ale i veškerými doklady a kreditní kartou. Ještě než se vlak rozjel dál na Turnov, vyběhl za mnou průvodčí a peněženku mi předal. Oceňuji jeho čestnost a pozornost, protože si musel všimnout, kdo na sedadle seděl a právě vystupoval, jinak nemohl vyběhnout přímo za mnou. Ptala jsem se na dráze v Jičíně a bylo mi řečeno, že jde zřejmě o pana Jevavého. I když už je to pár týdnů, myslím si, že by pan průvodčí zasloužil velkou pochvalu a uznání za své čestné jednání. Pokud by bylo možné získat na něj osobní kontakt, ráda bych mu poděkovala sama, myslím i na nějakou odměnu, protože mě svým činem uchránil od nepříjemného a časově náročného běhání po úřadech, což je asi horší než ztráta peněz. Možná by stálo za to, pokud je to možné, zmínit jeho jednání formou krátkého poděkování ve vašem časopisu, protože ne každý by se tak zachoval a je dobré lidem ukazovat, že se v naší společnosti najdou čestní a všímaví lidé. Děkuji vám.

ZDENKA BÍLKOVÁ

Odpověď redakce: Pochvalu jsme předali vedení RCVD.

### Vítězství českých tenistů v Norimberku

Ve dnech 29. a 30. srpna se v Norimberku odehrálo Regionální mistrovství USIC železničářů v tenisu, kterého se zúčastnily týmy Belgie, České republiky a domácího Německa. Čeští hráči nedali svým soupeřům šanci a v obou svých utkáních zvítězili 9:0, přičemž domácím oplátili loňskou porážku. Hráči pod vedením tajemníka OSŽ Antonína Leitgeb a trenérským dohledem Josefa Kotašky nastupovali v pořadí: Michal Weber, Roman Damek (oba SŽDC), Jiří Hipský (ČD Cargo), Miloš Válek (OSŽ), Miloslav Špaček (ČD-T) a Roman Sedláček (ČD Cargo). Ve všech zápasech ztratili jediný set. Pořadatelé zajistili po všech stránkách výborné podmínky. Dvacáté mistrovství USIC v tenisu proběhne v červnu na stejných dvorcích železničního sportovního klubu Nürnberg-Flügelrad. JOSEF KOTAŠKA

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

## KŘÍŽOVKA

**U. Eco (\* 1932) – italský sémiolog, spisovatel, filozof: MLADÍ POTŘEBUJÍ VÍC SPÁNKU NEŽ STAŘÍ, KTEŘÍ SE UŽ DOST NASPALI ... (dokončení v tajence).**

POMŮCKA: ARIT, PICA	KUS LEDU	SHON	OBČAN	OPAK ZÁSADY (CHEM.)	LOVECKÝ PES	ZÁPAS	JÍLOVITÁ HORNINA	PATŘÍCI REMESLNÍKOVÍ SE DŘEVEM	POSPÁPANA SOLI	INICIÁLY RUSKÉHO FYZIOLOGA PAVLOVA	SPATNÁ	ZNAČKA PSACÍCH STROJŮ	PATŘÍCI ANNE	SOUPEŘIVOST	TAI ONA	NERVOVÝ ZÁSKUB	STARORÍMSKÁ PLATIDLA
ELEMENT CHŮZE				NĚMECKÝ OVOCE				TRADIČNÍ ITALSKÝ POKRM					SETNINA				
REVERZY				TYČE				OTOČNÝ NOSNÍK					BRODIVÝ PTÁK				
				TEPLICKÁ SPZ				ZNAČKA VYSÁVACÍ					MALÝ ADAM				
TAJENKA																	
	NÁPOR	PRASE				POTÉ				POŽERÁK	VERDIHO OPERA				ŠESTERECNÝ NEROST	PŘIKRÝVKA	ASIJSKÝ LIDOVÝ PĚVEC
		POCHOTNÉ				ZPĚVNÍ PTÁCI					LETADLO						
POPĚVEK					PÁLENKA (LIDOVÉ)							DŮŠ ROZ. POLOŽENÍ					
					KOPNUTÍ							BIBLICKÝ MO-REPLAVEC					
HUBOVATI					NAŠ PZO						TVRDÉ ČERNÉ DŘEVO					DOMÁCKÝ MIROSLAV	
JEMENSKÝ PŘÍSTAV					OŠEVÁNÍ						ŘÍMSKÝ KRUTOVLÁDCE					MRAVOUKY	
KRUHY					STUPEŇ VELIKOSTI TISKÁŘSKÉHO PÍSMHA						CIZOKRAJNÁ DUŽNATÁ ROSTLINA					TYRAN (EXPR.)	



# Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

19/2014

## Kouzla Durynského lesa: malebná minilokálka a strmá dráha



Durynský les, v originále Thüringer Wald, u nás není příliš známá turistická oblast. Pro běžné turisty nevyniká ani svou rozlohou, ani nadmořskou výškou. Pro železniční fanoušky a šotouše je to ale lákavý kraj. Malebnou krajinou Durynského lesa prochází mnoho železničních tratí včetně hlavních tahů spojujících nově a staré členské země Spolkové republiky Německo. Díky tomu je zde možné zachytit množství různých vozidel na pozadí krásných přírodních scenérií.

Okolím Durynského lesa se táhne 44 na 118 kilometrů dlouhá úzkorozchodná železniční síť. Sledování železničního provozu v této oblasti je velmi zajímavé, protože zde můžete vidět různé typy vozidel, které jsou často velmi staré a mají historickou hodnotu. Nejvíce známé jsou malé lokomotivy a vozy, které jsou často vyrobeny v místních továrnách. Tyto vozy jsou často velmi malé a mají velmi nízkou kapacitu. To umožňuje, aby se mohly pohybovat v úzkých kolejích a v obtížném terénu.



Na úzkorozchodné železnici v Durynsku můžete vidět různé typy vozidel, které jsou často velmi staré a mají historickou hodnotu.



Krátká lokálka. Lokomotivní stánek do vesničky Cursdorf je dlouhý jen 2,5 km. V provozu tu po celou dobu je jediný elektrický vůz řady 419.



Malé město v Durynsku má vlastní železniční stanici, která má velmi nízkou kapacitu.

**Přes potok a okolo hrádu**  
Tato krajina má velmi krásné výhledy a láká návštěvníky. V blízkosti hrádu můžete vidět krásnou přírodu a mnoho zajímavých míst. Tyto místa jsou často velmi staré a mají historickou hodnotu. Nejvíce známé jsou malé lokomotivy a vozy, které jsou často vyrobeny v místních továrnách. Tyto vozy jsou často velmi malé a mají velmi nízkou kapacitu. To umožňuje, aby se mohly pohybovat v úzkých kolejích a v obtížném terénu.

**„Kolem pozemní lanovky vede strmá naučná stezka s řadou informačních tabulek. V horní stanici je malé muzeum a vedle ní expozice spolku průmyslových a lesních drah.“**

Zatímco lokomotivní stánek je velmi malý, samotná lokomotiva je velmi krásná a má velmi nízkou kapacitu. To umožňuje, aby se mohly pohybovat v úzkých kolejích a v obtížném terénu.

V horní stanici můžete vidět krásnou přírodu a mnoho zajímavých míst. Tyto místa jsou často velmi staré a mají historickou hodnotu. Nejvíce známé jsou malé lokomotivy a vozy, které jsou často vyrobeny v místních továrnách. Tyto vozy jsou často velmi malé a mají velmi nízkou kapacitu. To umožňuje, aby se mohly pohybovat v úzkých kolejích a v obtížném terénu.

**Kabriolet na řízném potoce**  
Tato krajina má velmi krásné výhledy a láká návštěvníky. V blízkosti hrádu můžete vidět krásnou přírodu a mnoho zajímavých míst. Tyto místa jsou často velmi staré a mají historickou hodnotu. Nejvíce známé jsou malé lokomotivy a vozy, které jsou často vyrobeny v místních továrnách. Tyto vozy jsou často velmi malé a mají velmi nízkou kapacitu. To umožňuje, aby se mohly pohybovat v úzkých kolejích a v obtížném terénu.



Muzeum v horní stanici lanovky má velmi malou kapacitu a obsahuje řadu zajímavých exponátů.

**Elektrický vůz řady 419**  
Tento vůz je velmi malý a má velmi nízkou kapacitu. To umožňuje, aby se mohly pohybovat v úzkých kolejích a v obtížném terénu.

**Šotouše**  
Tato krajina má velmi krásné výhledy a láká návštěvníky. V blízkosti hrádu můžete vidět krásnou přírodu a mnoho zajímavých míst. Tyto místa jsou často velmi staré a mají historickou hodnotu. Nejvíce známé jsou malé lokomotivy a vozy, které jsou často vyrobeny v místních továrnách. Tyto vozy jsou často velmi malé a mají velmi nízkou kapacitu. To umožňuje, aby se mohly pohybovat v úzkých kolejích a v obtížném terénu.

**Zajímavosti**  
V Durynsku můžete vidět mnoho krásných míst a mnoho zajímavých exponátů. Tyto místa jsou často velmi staré a mají historickou hodnotu. Nejvíce známé jsou malé lokomotivy a vozy, které jsou často vyrobeny v místních továrnách. Tyto vozy jsou často velmi malé a mají velmi nízkou kapacitu. To umožňuje, aby se mohly pohybovat v úzkých kolejích a v obtížném terénu.

Předplaťte si čtrnáctideník  
**Železničář**  
na telefonu 972 233 090