

Železničář

21. ZÁŘÍ 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



19

ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Jak funguje provoz vlaků na úpatí Národního parku České Švýcarsko a v podhůří Krušných hor? Jak se dá bránit vandalismu a co stojí odstraňování škod. Nejen o tom jsme hovořili s **Michalem Tarkošem** z děčínské provozní jednotky pražského depa.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

První ucelená souprava **modernizovaných vozů** řad A, B, Bce a BDs vyjela na linku R 17 z Prahy do Českých Budějovic. Národní dopravce vlak představil i zástupcům Středočeského a Jihočeského kraje.

11-14 TÉMA

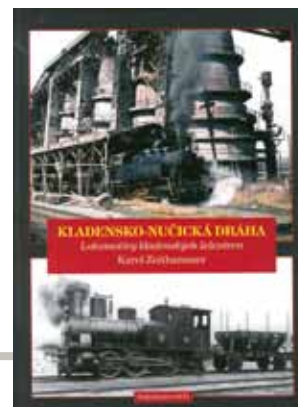
Bohumín v září přivítá sedmý ročník **Národního dne železnice**. Bohatý program Českých drah doplní desítky kusů historické i současné techniky z vozidlového parku národního dopravce.

15 PROVOZ A TECHNIKA

Opava loni získala nový multifunkční kulturní prostor. Z bývalé **vodárenské věže**, která se nachází přímo na opavském východním nádraží a sloužila dlouhá léta jako zásobník vody pro parní lokomotivy, vznikla galerie s názvem KUPE.

16-17 RECENZE

Přinášíme další zajímavé tituly na tuzemském **knižním trhu**. Opět se jedná, jak už bývá pravidlem, o díla převážně s železniční tematikou.



18-19 CESTOPIS

Zveme vás na celodenní okružní jízdu po příměstské dráze v německém přístavním městě **Hamburk**. Díky tomu jsme se neunavili chůzí, a přesto spatřili mnoho zajímavého.

20-21 HISTORIE

Tajemně znějící **slovo peáž**, pocházející z francouzštiny, znamená privilegovanou dopravu přes území cizího státu. Vypravme se za historií jedné takové trati a zároveň i zaniklé obce poblíž.



Železničář

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

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

TITULNÍ FOTO: MICHAL MÁLEK, oslavy NDŽ v Chebu v roce 2016



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

léto je za námi a jízdy historických vlaků a různé železniční oslavy pomalu vrcholí. Každý víkend na několika místech v republice slavíme významná výročí založení železničních tratí a připomínáme význam železnice, která od svého počátku pomáhá rozvoji regionů.

Máme za sebou velmi vydařené oslavy 250 let železničních tratí v Jindřichově Hradci, což byl název pojetý s určitou marketingovou nadsázkou a netradičním způsobem upozornil na současné výročí 130 let tzv. „velké dráhy“ mezi Veselím nad Lužnicí a Jihlavou a také na výročí 120 let tzv. „malé dráhy“ z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice. Oslavy poctil svojí návštěvou i unikátní Stříbrný šíp, který přijel z Prahy zcela zaplněn, a těšil se velké pozornosti návštěvníků. Akce se vydařila a připomněla, že železnice stále hraje v regionu ve službě obyvatelstvu důležitou úlohu. To ostatně na místě osobně ocenili i důležití hosté z krajů, měst a obcí.

Nejen v Jindřichově Hradci však již letos slavila železnice svůj svátek. Výročí 160 let trati Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř se připomínalo také 9. 9. a proběhly již Regionální železniční dny také v Příbrami, v Trutnově či v Chrástu u Plzně. A to nás teprve ty největší oslavy čekají!

O víkendu 23.-24. září vám nabídneme možnost zúčastnit se oslav železnice v Praze na Smíchově, kde si mimo železničního výročí připomeneme i 25 let od založení Pražské integrované dopravy – připravený program je velmi pestrý a věřím, že si z velké nabídky jízd připravených zvláštních vlaků určitě vyberete. Pokud to ovšem máte do Prahy daleko, můžete si vybrat z nabídky regionálních železničních dnů – 23. 9. v Brně či 24. 9. v České Třebové. I zde máte možnost navštívit místa, která jinak nejsou veřejnosti běžně přístupná.

Chcete-li však zažít a vidět něco vskutku mimořádného, volte rozhodně Národní den železnice! Ten se letos koná v sobotu 23. 9. v Bohumíně a bude v celé řadě ohledů opravdu výjimečný. Na rozdíl od let předchozích nepříjeďte z Prahy jako zahajovací vlak railjet, ale interiérově modernizované Pendolino, které bude v tento den vůbec poprvé představeno veřejnosti ve své nové podobě. Pendolino však nebude jediným zvláštním vlakem, kterým můžete přijet – na slavnostní cestu do Bohumína se z Prahy vypraví ještě retro vlak, známý jako Ostravan, a mimořádný vlak bude do Bohumína vypraven také z Brna.

Na místě se pak můžete svézt některým z řady zvláštních vlaků parních i motorových, vybrat si pro nejlepší záběry i některý z nákladních fotovlaků anebo se kochat historickými a novými vozidly přímo v Bohumíně v rámci Světa historie a Světa změny. Komentovaná prohlídka na točně začne ve 13 hodin a slavná Noční vlaková show ve 20 hodin.

Naprosto výjimečný je letos i Svět zábavy. V nabídce na bohumínském náměstí jsou autogramiády YouTubeů i atletické reprezentace a dva koncerty – od 16 hodin Emma Smetana a od 18 hodin vrchol dne – skupina Buty. Živo bude také v místním kinosále, kde bude možné vidět několik filmů, v nichž vlaky hrají významnou roli, například oscarový snímek Ostře sledované vlaky nebo film Dívka ve vlaku. Premiéru na místě bude mít i nový dokumentární film Záhada lokálek.

Věřím, že jsem vás uvedenou ochutnávkou potěšil a že se již brzy na některém z nabídnutých míst setkáme. A pokud by to někomu z vás tento víkend opravdu nevyhovovalo, na toho se těšíme 30. 9. v Karlových Varech, kde letos sérii oslav vzniku železnice zakončíme. A parní vlak u toho nebude ani zde chybět.

UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Regionální oslavy svátku železnice na Příbramsku si počátkem září nenechal ujít **Jaroslav Vaněk**. Zachytil příjezd parní lokomotivy Kremák 534.0323. Jednu z letošních jízd retro vlaku Ostravan si zvětšil **František Dvořák**. Svůj snímek pořídil za zastávkou Lupěně před tunelem Hněvkov II letos 13. června.



Jiří Jeřeta

Ředitel Odboru obchodu osobní dopravy



Na Dny NATO vypravily ČD desítky posilových spojů

České dráhy jako oficiální dopravce Dnů NATO a Dnů Vzdušných sil AČR i letos usnadnily lidem cestu na největší středoevropskou vojensko-aviatickou show, která se uskutečnila od 16. do 17. září v prostorách Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Národní dopravce vypravil speciální dálkové vlaky z Prahy, Brna a Olomouce až do Mošnova – z metropole vyrazil například railjet. Ve stanici Studénka mimořádně zastavila řada spojů včetně vlaků SC Pendolino, které zde jinak běžně projíždí. Posílení se ve dnech konání akce dočkala i regionální osobní doprava. ČD vypravily zvláštní osobní vlaky, takže s prokladem pravidelných spojů jezdily ve špičkách zhruba každých 30 minut. Posíleny byly i vybrané soupravy od 7 do 19 hodin mezi Ostravou a zastávkou Mošnov, Ostrava Airport, přičemž na spojích byly nasazeny dvě jednotky CityElefant a kapacita této zdvojené soupravy činila cca 600 míst k sezení. (red)

U eTiketů lze vrátit i 15 minut před odjezdem

Národní dopravce zavedl dnem 15. 9. změnu podmínek týkající se především návratků jízdenek. A to například situace, kdy si na pokladně zákazník pořídí jízdenku, ale z jakéhokoli důvodu se jí následně rozhodne vrátit. Lhůta pro vrácení dokladu bez srážky činí do 15 minut od zakoupení. Nová pravidla platí i v případě zpoždění, kdy je například možné vrátit jízdenku bez srážky v nástupní stanici při zpoždění 30 a více minut. Jízdné bude vráceno tak, pokud je zřejmé, že kvůli zpoždění cestující dorazí do cílové stanice o 60 a více minut později. Novinkou je i možnost bezplatně vrátit jízdní doklady zakoupené přes mobilní e-shop a aplikaci Můj vlak. Zde si cestující zvolí začátek platnosti (den, hodinu) dokladu. Při vrácení eTiketů do 15 minut před začátkem platnosti bude cestujícímu navržena celá částka. Nový systém bude pro cestující i zaměstnance ČD přehlednější, jednodušší a tedy i srozumitelnější. Podrobnější informace jsou zveřejněny na webových stránkách ČD. (hol)

České dráhy přepravu raftařů

Tisíce raftařů, kajákářů a diváků letošního Vodáckého Lipna opět využily služeb Českých drah. Akce, v jejímž rámci se konaly závody poháru mistrovství Evropy, se uskutečnila o posledním srpnovém víkendu. Obrovský nápor cestujících, kteří s sebou vezli i objemnou bagáž a další pomůcky, však měl především na bedrech provozní personál národního dopravce. A podle ohlasů zvládl situaci na trati mezi Lipnem nad Vltavou, Rybníkem, respektive Českými Budějovicemi na výbornou. Závodů se zúčastnilo 120 startujících, dalších více než 150 sportovců vyrazilo na vodu mimo závodní pole. Celkově služeb Českých drah o posledním srpnovém víkendu využily v tomto úseku zhruba dva tisíce lidí. (hol)



Do Kladna pojedou nové motorové jednotky

České dráhy vyhlásily soutěž na nákup desítky bezbariérových, dvouvozových, motorových jednotek pro trať Praha – Kladno. Nové soupravy nabídnou například moderní interiér, bezplatné připojení k internetu, klimatizaci anebo elektrické zásuvky. Vysoké nároky jsou kladeny i na další technické parametry. Dynamiku jízdy a rychlost má zajistit měrný výkon nejméně 8 kW/t a maximální rychlost 120 km/h. V provozu bude možné spojit až tři jednotky do jednoho vlaku s kapacitou nejméně 360 míst k sezení. Deset jednotek je určeno především pro trať z Prahy do Kladna, objeví se však i na trasách z Kladna do Rakovníka či Kralup nad Vltavou, kde nahradí vesměs nyní provozované RegioNovy. V budoucnosti, po přestavbě zmiňované trati a její elektrifikaci, se jednotky uplatní na dalších linkách ve Středoevropském kraji. (hol)



zajistily a kajakářů



Souprava retro Ostravanu zavítala na jih Čech

Retro Ostravan vezl první zářijovou sobotu řadu tuzemských spisovatelů. Tentokrát však nezamířil z Prahy do Ostravy, ale z Prachatic do Nového Údolí. Zvláštní spoj nazvaný Ecce Libri vypravily České dráhy ve spolupráci s Městskou knihovnou v Prachaticích a dalšími partnery. Kromě regionálních autorů Ostravan hostil i Michala Viewegha nebo Iva Šmoldase. Spisovatelé četli ze svých děl a debatovali se spolucestujícími. Cílem akce bylo zviditelnit nejen literaturu a knihovny, ale i spisovatele, nakladatele či ilustrátory. Spolu s nimi na palubě Ostravanu cestovali například Markéta Harasimová, Jan Bauer či Hynek Klímeck. „Jsou to lidé, kteří v literatuře něco znamenají a jejichž knížky jsou čtené,” doplnila ředitelka knihovny Hana Mrázová. Po cestě speciál zastavoval i na významných mostech. „Most je v krajině místo, které nelze přehlédnout. Takže pokud měl kterýkoli autor co říct o kraji, v němž most leží, měl slovo. Vlak zastavil nad Blanicí u Vodňan, Vitavou u Boršova, Křemežským potokem u Holubova, nad Malým Lipnem a Lipenskou přehradou,” vysvětlil Pavel Kosmata z českobudějovického ROC ČD. (hol)



Ústřední technický archiv je v nových prostorech

České dráhy v minulých dnech dokončily přesun svého Ústředního technického archivu (ÚTA) z Nymburka do pražského Depa kolejových vozidel, provozní jednotky Praha Jih. Důvodem přesunu bylo dokončení záměru centralizace dokumentů – v archivu jsou především výkresy a schémata všech lokomotiv a vozů, které Skupina ČD má ve stavu a využívá je. ÚTA se tak dostal do centra depa coby technického orgánu řešícího opravy vozidel a odsud je možno rovněž také potřebnou dokumentaci poskytnout jiným specializovaným pracovištím. Budovu v nymburské Boleslavské ulici začali pracovníci ČD vystěhovávat ve druhé polovině června, s pracemi byli hotoví na konci srpna. ÚTA tedy nově sídlí v příznivějším místě a původní budovu tak bude možno coby zbytečný majetek ČD prodat. (hol)



Na trati v Plzni a jejím okolí zamíří devět zbrusu nových jednotek RegioPanter řady 650. Od jízdního řádu 2018/2019 by měly vyjet na trať Plzeň – Horaždovice předměstí a vybrané spoje i do Pňovan. Veřejnost teď má možnost rozhodnout, jaký barevný nátěr tyto vlaky ponесou. Na stránkách Plzeňského kraje může každý zájemce hlasovat, jaká barva jim bude nejvíc slušet. Vybírat lze ze tří barevných variant, a to jak interiéru vozu, tak i vnějšího designu. Barevné návrhy jsou laděné podle loga Plzeňského kraje. Hlasovat lze až do pátku 6. října tohoto roku na webové stránce <http://bit.ly/PanteriPlzen>. Nelze předvídat, jaká varianta zvítězí, ale jsme přesvědčeni, že i naše korporátní modrá osloví mnohé hlasující. Další informace o pořízení RegioPanterů pro regionální dopravu v Plzeňském kraji přineseme v některém z následujících čísel Železničáře. (red)

Vyberte barvu RegioPanterů pro Plzeň a okolí

Peníze na likvidaci graffiti bychom využili jinde

Jak funguje provoz vlaků na úpatí Národního parku České Švýcarsko a v podhůří Krušných hor, jak se dá bránit vandalismu na železnici a na kolik přijde odstraňování škod? Nejen o tom jsme hovořili s Michalem Tarkošem z děčínské provozní jednotky pražského depa. Zmínil se však i o problému s nedostatkem kvalifikovaných zaměstnanců na některých pozicích.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Jaká vozidla máte v současnosti k dispozici a jaké linky s nimi zabezpečujete?

Využívat u nás aktuálně můžeme vozidla elektrické i motorové trakce. Rychlíky ve směru na Prahu zajišťujeme lokomotivami řady 162. S jejich ekvivalenty s WTB (Wire Train Bus – vlaková komunikační síť, pozn. red.) a řídicím vozem řady Bfhpvee obsluhujeme rychlíky do Kolína plus osobní vlaky do Lysé nad Labem. Šestku zaturnusovaných RegioPanterů posíláme na rameno Ústí nad Labem – Most – Kadaň, jeden nám zůstává v záloze. Motorovou trakci reprezentují především RegioSharky řady 844. Ty vypravujeme jako osobní vlaky do Liberce anebo Rumburku přes Jedlovou. Na lince U28, která je obsluhována jednotkami Siemens Desiro německého dopravce, jezdí naši strojvedoucí a čtyři. Zapomenout nesmím ani na motorové vozy řad 810 a 814, které zabezpečují vše ostatní.

Jak například slouží starší Peršingy řad 162 a 163?

Před lety se stáhly všechny 162 k nám a jinde v Česku je skutečně nenajdete. Snažíme se, aby jezdily co nejlépe a 162 bez WTB zajišťují především vozbu rychlíků mezi Děčínem a Prahou. Musím ale říci, že jejich spolehlivost je téměř stoprocentní. Menší problémy jsou s těmi, která mají WTB. Chováme s k nim jako k jednotce, to znamená, že v případě, že se objeví závada na kterémkoli voze, má potíže celá jednotka. Na osobní WTB soupravy máme lokomotivu řady 163 s osobními modernizovanými vozy Bdmtee. Těchto modernizovaných vozů máme osm a turnusová potřeba vykazuje stejné množství. Pokazí-li se, musí jet opět souprava nebo vůz s nižší kvalitou. Ostatní osobní vlaky v osobní dopravě jsou zajišťovány běžnými stroji řady 163 s vozy řady Bdmtee.

Jak jste na tom s poruchovostí vozidel?

Snažíme se jí pravidelnou údržbou a opravami předcházet. Ne vždy se však zadaří. Nejhorší jsou závady typu „něco nefunguje“. Dbáme na to, aby pak strojvedoucí byl v úzkém spojení se správkaři a pokusil se závadu co nejlépe popsat. Poruchy ale nejsou jen doménou starších vozidel. Nyní se zrovna potýkáme i se zvýšenou poruchovostí RegioPanterů. Zde se nám vyskytují závady po provedených vyvazovacích opravách a často vedou až k úplné jízdni neschopnosti a odtažení jiným vozidlem. Doufám, že se situace zlepší a spolehlivost bude stejná jako před vyvazovacími opravami.

Máte plně personální obsazení?

U personálu pro údržbu víceméně ano. Horší je to u strojvedoucích. Leckteří odcházejí do důchodu. Nábor nových kolegů ale běží – podmínkou není ani průmyslovka, byť větší na našich lidí ji má díky tomu, že je zde v Děčíně. Jezdí však i lidé například s gymnáziem nebo vyučením v technickém oboru. Jen se doučí, co potřebují.

Je pak mezi strojvedoucími s odlišným vzděláním rozdíl?

Není to tak markantní. Třeba u nás pak využíváme i možnosti přeškolení některé zájemce z řad strojvedoucích z motorové na elektrickou trakci.

A co strojvedoucí ženy? Pracují u vás?

V současné době máme jednu ženu strojvedoucí v přípravě. Dříve byla vlakvedoucí, takže práce na železnici jí není cizí a dá se říct, že věděla do čeho jde. Pokud je mi známo, tak přípravu zvládá. Mužskou záležitostí bylo toto povolání hlavně v dobách parní trakce, kdy se nejednalo jen o vedení vlaku ze stanoviště strojvedoucího. Tenkrát šlo i o náročnou fyzickou práci před samotnou jízdou, během ní a při odstavování parní lokomotivy do depa. Myslím, že předsudky musejí jít stranou. Zvláště v době, kdy ženy zastávají povolání, která byla původně jen mužskou doménou.

Potýkáte se s vandalismem?

Bohužel ano. S příchodem nových motorových a elektrických jednotek ho trochu ubylo, snad si cestující nových vozidel více váží. Řešíme různé malůvky po stěnách, mechanické poškození interiéru i krádeže. U jednotek řady 440 RegioPanter prakticky od doby dodání z výroby řešíme krádeže hasičích přístrojů a bezpečnostních kladívek. Kultura cestování nepřispívá ani odcizení tyčky držáku toaletního papíru anebo úmyslně ucpané vakuové WC. V tom špatném slova smyslu se činí i sprejeři.

Kolik času zabere práce na odstranění jedné malůvky?

Drobné poškození interiéru je na denním pořádku, ale sprejství má vcelku klesající tendenci. Opravy poškozených dílů interiéru zbytečně zaměstnávají zaměstnance správkárny, kteří by se měli především zabývat opravami a prohlídkami podle údržovacího rozsahu. Tím chci říct, že se nešídí údržba, ale nastávají situace, kdy se kvůli vandalismu prodlužuje odstavná doba vozidla. V určitých řadách vozů máme nulovou zálohu a každé nahrazení vozidla s nižším komfortem snižuje kulturu cestování a hrozí pokutou od objednavatele dopravy. Co se týče výše škod, přesné vyčíslení neznám, ale jistě to není zanedbatelná částka. Tyto peníze bychom dokázali využít na jiné činnosti pro zákazníka.

Myslím, že předsudky musí jít stranou. Zvláště v době, kdy ženy zastávají povolání, která byla původně jen mužskou doménou.



MICHAL TARKOŠ

Narodil se v Boskovicích, rané dětství prožil v Lysicích a poté se přestěhoval s rodiči do Štětí. Po absolvování průmyslovky v Děčíně nastoupil v roce 1988 do děčínského depa jako pomocník strojvedoucího. Na pozici se moc dlouho neohřál, po měsíci totiž narukoval. Po základní vojenské službě byl kandidátem na strojvedoucího, byl mu ovšem nabídnut kancelářský post, který neodmítl. Stal se v Děčíně technikem oddělení oprav, později jeho vedoucím. Od začátku roku 2015 je přednostou Provozní jednotky Děčín DKV Praha. S manželkou vychoval dceru a syna.

Jakou technologii používáte k likvidaci graffiti?

Speciální přípravek určený přímo k odstraňování graffiti. Zároveň dokáže minimalizovat poškození skříně. Škodí ale nápisům a piktogramům, takže je musíme opět obnovovat.

Jak k tomu přistupuje policie?

Jestliže vytipujeme, že na některém místě dochází k opakovanému sprejování, prostřednictvím Generálního ředitelství ČD požádáme o dohled bezpečnostní agenturu. Ta, v případě úspěchu, předá pachatele policii. Pokud i my bez přičinění agentury zaznameneleme tento čin, policii voláme. V řadě případů však policisté zašlou oznámení o neznalosti pachatele a případ odloží.

Letos jste strávil dovolenou na úzkorozchodce v Čierném Balogu. Jak se vám tam líbilo?

Železnice a vůbec koleje všech rozchodů mě přitahují již od mládí a dovolenou na „úzké“ Čiernohronské lesní železnici trávím pravidelně již druhé desetiletí. Kdysi mě tam přivedla zvědavost a od té doby mě to chytlo a zatím nepustilo.

Vy tam ale nejezdíte jako turista.

Nejezdím, snažím se přiložit ruce k dílu. Práce je tam dost a nových mladých brigádníků nepřibývá. Určitě se dá mluvit o duševním odpočinku od běžných pracovních starostí v zaměstnání. Fyzicky to už ale zrovna o rekreaci není. Jezdil jsem tři dny jako strojvedoucí, což obnáší provedení veškeré práce kolem přípravy vozidel, údržby anebo posunu. Mimo práce strojvedoucího jsme společně s dalšími brigádníky opravovali podlahy dvou plošinových vozů a údržbu osobních vozů. Člověk se zde určitě nenudí, domů vždy odjíždím plný nových zážitků a hlavně s vědomím, že příští rok pojedou znovu. Nechť para tlačí!

A co můžete prozradit k přípravě nového JŘ 2017/2018?

Jeho podklady jsou v současnosti již téměř před dokončením. Dodělává se technologie místní práce a plánuje se provozní ošetření a jeho kapacity. Provozní jednotky Děčín se dotknou v novém GVD 2017/2018 dvě novinky. Jedna je v zavedení vlaku „Kometa“ do Drážďan, a to nejen v čase adventu, kdy již jezdí několik let, ale od 30. 3. 2018 do 28. 10. 2018 bude jezdit každou sobotu a neděli, včetně svátků. Další novinkou je zavedení pravidelných víkendových a svátkových vlaků Ústí nad Labem – Moldava a zpět. Tyto vlaky budou na objednávku Ústeckého kraje vedeny motorovou jednotkou 844 Pesa. Se zavedením těchto novinek samozřejmě souvisí rozšíření poznání trati pro strojvedoucí, kteří se na vozbě budou podílet. Rozšíření znalostí vozidel a znalosti tratí pro strojvedoucí je nutné i v dalších turnusových skupinách, protože na místo odcházejících strojvedoucích nastupuje nová generace strojvedoucích, která vše zatím nezná. Vše se musí zvládnout do začátku platnosti GVD, což se zatím nejeví jako problém. ◆



Den železnice v regionech ve znamení páry i zábavy

Železničáři a fanoušci dráhy oslavili druhý zářijový víkend 160. výročí trati Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř a Regionální dny železnice v Pardubicích, Hradci Králové a Trutnově. Součástí bohatého programu, který zajistily ČD, byly jízdy historických vlaků, výstavy a exkurze do běžně nepřístupných provozů. Parní provoz zastupoval královéhradecký stroj 464.008 Ušatá, elektrické nostalgje se důstojně zhostil Pantograf 451.045/046.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR, MARTIN NAVRÁTIL

Parní vlak se první den oslav vydal na cestu mezi oběma krajskými městy třikrát tam a zpět, první ranní pár zajel až do Bílé Třemešné. Historická jednotka řady 451 svezla cestující několikrát mezi Pardubicemi, Hradcem Králové a Jaroměř. Na rozdíl od parní trakce platil v „Pantáku“ běžný tarif Českých drah a integrovaných dopravních systémů IREDO a VYDIS. Velkou atrakcí se staly dvě souběžné jízdy nostalgického Pantografu a moderní elektrické jednotky RegioPanter, respektive parního vlaku ve dvoukolejném úseku mezi Opatovicemi nad Labem a Stěblovou.

Nechyběl ani Hurvínek

Vedle mimořádných vlaků připravily České dráhy se svými partnery v sobotu bohatý doprovodný program na hlavních nádražích v Par-

dubicích a Hradci Králové, ale i na dalších místech spojených se železnicí. V Pardubicích si návštěvníci mohli prohlédnout pracoviště řízení provozu, železniční techniku SŽDC, výstavu modelových kolejišť a dobových fotografií nebo Vláček Hráček, Kinovůz a vůz s historickou expozicí. Během dne také Pardubický spolek historie železniční dopravy jezdil s motorovým vozem Hurvínek z Pardubic do Slatiňan s možností návštěvy muzea v Rosicích nad Labem a expozice ve Slatiňanech. V Hradci Králové mohli návštěvníci využít zdarma jednotku RegioNova, která pendlovala z hlavního nádraží do depa na výstavu vozidel Českých drah, modeláři měli své kolejiště v suterénu hlavního nádraží. Nadšenci absolvovali bezplatnou prohlídku poměrně vzdálené Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky v areálu Signal Montu.



Slavilo se i v Trutnově

V neděli 10. září pokračovaly oslavy Regionálním dnem železnice v Trutnově, kam zamířily nejen pravidelné spoje, ale také zvláštní vlaky ČD, kde byl vidět nejen nepostradatelný stroj 464.008, ale třeba i RegioShark, který absolvoval trasu z Hradce Králové přes Jaroměř do Trutnova. Z Trutnova navíc dvakrát zajel až do Jilemnice. V trutnovském depu si mohli nadšenci prohlédnout nejen výstavu vlaků ČD a speciálních drážních vozidel SŽDC, ale i svézt se na stanovišti strojvedoucího malé lokomotivy v obvodu depa. K dispozici byly další atrakce jako například výstava modelů a stavebnic Merkur či vojenské techniky klubu vojenské historie. Zajímavou podívanou představoval zásah záchranných složek u fingované nehody osobního auta s motorovou lokomotivou. Diváci sledovali, jak hasiči rozstřihávají auto a vyprošťují zraněné z vozidla.

OSLAVY ZROZENÍ DRÁHY PŘIPOMNĚLY I EXISTENCI DVOU TRATÍ

Stříbrný šíp, Laminátka, Eso, Bardotka anebo osobní vozy retro Ostravanu. To jsou technické skvosty Českých drah, které v sobotu 9. září dorazily na nádraží v Jindřichově Hradci na regionální oslavu Dne železnice. Ty navíc zářily novým lakem v retro stylu. Jindřichohradečtí neslavili jen zrození železnice, ale i výročí 130 let trati Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec – Jihlava a 120 let trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. Akci navštívilo zhruba šest tisíc lidí. Kromě prohlídek lokomotiv a vozů všech trakcí program nabídl hudební vystoupení, soutěže či

jízdy historickou soupravou s parničkou U46.001 a motorovým vozem po úzkokolejce Jindřichohradecké místní dráhy do okolí nebo na splátku. „Snažíme se, aby program byl vyvážený a na své si přišli malí i velcí,“ uvedl František Šinko, zdejší dozorcí provozu a jeden z pořadatelů.

Stříbrný šíp lákal

Velký zájem byl i o motorový vůz M 260.001 Stříbrný šíp. Ten, jako speciál, dorazil z Prahy. Z Českých Budějovic přijel Ostravan v čele s Laminátkou S 489.0001

a z Jihlavy pak souprava s Esem ES 499.1001. Na jihu Čech se blýskl i Plecháč 242.213. Prezentoval se společně s osobními vozy řad Bmz a Bdmpee, které ČD nasazují především na dálkové spoje. Ve stejný den se uskutečnily oslavy svátku

železnice také na Příbramsku. Lidé se mohli svézt zvláštními vlaky, absolvovat exkurze do běžně nepřístupných drážních provozů či vyzkoušet jízdu na šlapací drezíně. Dorazila i parní lokomotiva Kremák 534.0323.

Zářijové oslavy svátku železničářů vyvrcholí v sobotu 23. září Národním dnem železnice v Bohumíně. Více k tématu se dozvíte na stranách 11-14. Ve stejný den se ještě uskuteční regionální oslava Dne železnice v Praze, o týden později pak v Mariánských Lázních.



ČD nasadí na linku R17 modernizované vozy

První ucelená souprava modernizovaných vozů řad A, B, Bee a BDs vyjela na linku R 17 z Prahy do Českých Budějovic. Národní dopravce vlak představil i vedení Středočeského a Jihočeského kraje. Renovací postupně projde více než 75 vozů. Celá flotila bude hotová do tří měsíců. České dráhy krokem reagují na kritiku krajských představitelů.



kové vyčištění interiérů a revize centrálního zavírání dveří. Do vozů instalujeme i bezpečnostní oranžová LED světla u vstupních dveří," vyjmenoval Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Za modernizaci desítek osobních vozů zaplatí ČD zhruba 15 milionů korun, do jednoho vagonu investují 250 až 300 tisíc korun. „V polovině září bylo modernizováno bezmála dvacet vozů," doplnil Štěpán.

„Modernizací souprav se cesta stane atraktivnější a příjemnější. Středočeský kraj usiluje o to, aby vlaky jezdilo stále více lidí, zejména těch, kteří nyní používají auta," uvedla hejtmanka Středočeského kraje Jaroslava Pokorná Jermanová. Podpořit proto hodlá vznik P+R parkovišť. „Kraj nyní prověřil přes sto lokalit pro vznik. Je to jedna z možností, jak řidiče můžeme k přesednutí do vlaku motivovat," dodala. Jen letos dal její kraj na železniční dopravu 1,6 miliardy korun, příští rok má v plánu počty spojů mezi Prahou a středočeskými městy navýšit.

S renovovanou vozbou na lince R17 ČD počítají v následujících dvou letech. Poté společnost pořídí dalších padesát moderních vozů, které nasadí na spoje linky Ex 3 z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Vozový park, který nyní zajišťuje vozbu těchto vlaků kategorie EuroCity, přejde primárně na vlaky do Českých Budějovic. V případě nynějších investic národní dopravce promptně zareagoval na kritiku obou krajů na nasazování starších koženkových vozů. „Jsem velmi ráda, že České dráhy splnily to, na čem jsme se dohodli. Budoucnost integrované dopravy je v železnici," uvedla Pokorná Jermanová.

Na jih Čech třemi trasami

Rychlíky linky R17 vyráží z pražského nádraží v Holešovicích ve dvouhodinovém, respektive hodinovém taktu a pokračují přes hlavní nádraží do Vršovic a dále do Benešova, Olbramovic, Tábora, Plané nad Lužnicí, Soběslavi, Veselí nad Lužnicí a Českých Budějovic. Na jih Čech začaly minulý rok zajišťovat i Jižní expresy. Ty však zastavují jen v Táboře a mají již moderní vozy. Kromě toho spojují metropoli s jižními Čechy i rychlíky linky R26. Z Prahy však motorové soupravy nemíří do Českých Budějovic přes Benešov, nýbrž směrem na Beroun, Zdice, Příbram, Písek a Protivín. ♦

DU DRÁŽNÍ ÚŘAD INFORMUJE

Tým pracovníků Drážního úřadu inicioval a dále koordinuje jednání s cílem najít co nejlepší organizační řešení pro odzkoušení správnosti vzájemné spolupráce typové zástavby palubní části subsystému řízení a zabezpečení ERTMS/ETCS a traťové části tohoto subsystému. Ty jsou vymezeny ve směrnici EP a Rady (EU) 2016/797 o interoperabilitě jako tzv. testy kompatibility. Výsledkem uvedených aktivit bude opatření vydané Drážním úřadem jako vnitrostátním bezpečnostním orgánem v souladu s kapitolou V zmíněné směrnice. Uvedené opatření bude představovat jakéhosi průvodce procesem zkoušení a bude závazné pro všechny dotčené subjekty provozující drážní vozidla v režimu ETCS.

Lanová dráha ČD na Ještěd dozná určitých změn. České dráhy hodlají modernizovat ovládací a řídicí systém této nejstarší visuté lanové dráhy u nás. Z tohoto důvodu v současnosti probíhají na Drážním úřadu konzultace firmy Blumenbecker, s. r. o., která by měla modernizaci systému na základě výběrového řízení Českých drah provést. Díky konzultacím by mohl být urychlen zjišťovací proces a následně zahájeno řádné schvalovací řízení, jehož výsledkem bude vydání příslušných platných průkazů způsobilosti.

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

České dráhy vysílají z Prahy na jih Čech modernizované rychlíkové soupravy. Bezmála osmdesát vozů řad A, B, Bee a BDs proto dopřeje omlazovací kúru. V polovině září prezentovalo vedení ČD první ucelenou soupravu zástupcům Jihočeského a Středočeského kraje. Kompletně faceliftovaná flotila se na rychlíkové spoje z Prahy do Českých Budějovic vypraví do tří měsíců. „Naším cílem je vylepšovat dálkovou dopravu i ve vnitrozemí. V minulosti jsme se totiž více soustředili na příměstské linky anebo zahraniční spoje. Segment nebyl opomíjen, jen pro něj nebylo vyčleněno tolik finančních prostředků," vysvětlil Pavel Krtek, generální ředitel a předseda představenstva ČD.

Vozy ČD opravují v DKV

Renovaci si národní dopravce zajišťuje vlastními silami. Konkrétně se na ní podílí Depa kolejových vozidel v Plzni a Praze. Z vozů mizí koženková sedadla, celkovou revitalizací prochází toalety včetně speciálního polepu s dobře známou zelenou a modrou koupelnou. „Práce zahrnují i seřízení oken a dveří, hloub-

ÚSPĚŠNÉ JIŽNÍ EXPRESY I SPOJ DO CURYCHU

Jižní expresy, které začaly jezdit s platností aktuálního jízdního řádu na linkách do Českých Budějovic, Lince anebo Českého Krumlova, si cestující oblíbili. Mnozí si na spoje zvykli natolik, že už je využívají k pravidelným cestám. Úspěšné zůstává i noční spojení do švýcarského Curychu, vedené právě přes České Budějovice a Lince. ČD umožnily cestujícím využívat výhody rychlého spojení a šetřit čas strávený na cestě. Například při denním dojíždění z Tábora do Prahy může zákazník ČD nově ušetřit až deset hodin času za měsíc. Zároveň se ale nijak nezvýšila cena v těchto relacích. Cestu vlaky zvládají za hodinu a osmapadesát minut, resp. za hodinu a jedenáct minut, pokud cestujete jen do Tábora. Jinde expresy nestaví.



Doplňková služba ČD Kurýr skončí

Národní dopravce končí se ztrátovou doplňkovou službou ČD Kurýr. Většina zaměstnanců však o práci nepřijde – najdou uplatnění jinde v rámci společnosti. Kurýrní zásilky zmizí z nabídky se závěrem aktuálního jízdního řádu. Převážení služebních zásilek i služební korespondence zůstane zachována, avšak nebude se již tvořit Plán relací.

JOSEF HOLEK | FOTO: ARCHIV ČD

Vlaky Českých drah už nebudou vozit kurýrní zásilky. Důvodem ke zrušení služby ČD Kurýr je nerentabilita a fakt, že služba nemá potenciál rozvoje tak, aby dodatečné tržby přinesly pokrytí všech nákladů, jež by s tím byly generovány. Platí také rovněž, že služba nijak nesouvisí s naplňováním úkolů národního dopravce spojených se zajišťováním dopravní obslužnosti a její existence nemá souvislost ani s počtem přepravených osob. Nejedná se rovněž o nějakou konkurenční výhodu.

„Dlouhodobě se České dráhy potýkají s výrazně negativním dopadem zajišťování pře-

pravy drobných zásilek do hospodářského výsledku,“ potvrdil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Připomněl také, že služba není poptávána objednateli, a tudíž spadá do komerčního režimu. Převážení služební korespondence a přeprava cenin uvnitř firmy bude nadále zachována. Během roku 2018 se však vyřeší další podmínky pro její realizaci tak, aby národní dopravce negeneroval zbytečné náklady, jež by znevýhodňovaly jeho pozici při kalkulaci nabídkových cen pro další období zajišťování veřejných služeb po roce 2019. „V minulých letech jsme u této služby uskutečnili řadu kroků ke snížení ztráty,

nicméně nešlo záporný hospodářský výsledek zcela zvrátit,“ doplnil Petr Vondráček, vedoucí oddělení produktů ČD.

Kvůli zrušení přepravy kurýrních zásilek dojde k nadbytečnosti více než třicítky zaměstnanců organizační jednotky Zákaznický personál (ZAP). „Již během roku jsme pracovní místa skladníků přepravy redukovali tak, abychom umožnili průběžnou rekvalifikaci zaměstnanců nebo jejich uplatnění v jiném povolání, především v rámci ZAP. Případnou nadbytečnost u jednotlivých zaměstnanců, kteří nenajdou další uplatnění, budeme řešit standardně podle zákoníku práce a podnikové kolektivní smlouvy,“ sdělil Štěpán. ◆

TISÍCE KNIH SE PŘESUNOU Z PRAHY DO KRALUP NAD VLTAVOU

Ústřední technická knihovna dopravy (ÚTKD) se stěhuje z pražského Žižkova do Kralup nad Vltavou. Do nových prostor v Poděbradově ulici národní dopravce přesune více než sto tisíc knih a bezpočet odborných časopisů, předpisů, norem, map a dalších publikací. Současná budova knihovny v pražské ulici Jana Želivského je součástí developerského projektu Nákladového nádraží Žižkov. Knihovna je v tuto chvíli kvůli stěhování uzavřena.

Odbor správní Generálního ředitelství ČD v čele s ředitelem Vladimírem Vojtíškem nyní připravuje stěhování zhruba sto dvaceti tisíců kusů knih, časopisů, předpisů, norem ČSN, UIC, OSŽD a EU, jízdních řádů, kartoték, mikrofilmů a mnoha dalších. „Do Kralup přestěhujeme i kni-

hovní regály, které se ovšem nejdříve musí vyprázdnit a demontovat,“ upřesnil knihovník Martin Navrátil. „Na změnu lokace se knihovna připravuje déle než rok. Zejména třídíme, vybíráme, odepisujeme a předáváme zájemcům duplicitu a knihy z rezervního fondu,“ doplnil. Do nových prostor, jež jsou v majetku Českých drah, tak půjde přetříděný fond bez zbytečných dupli-

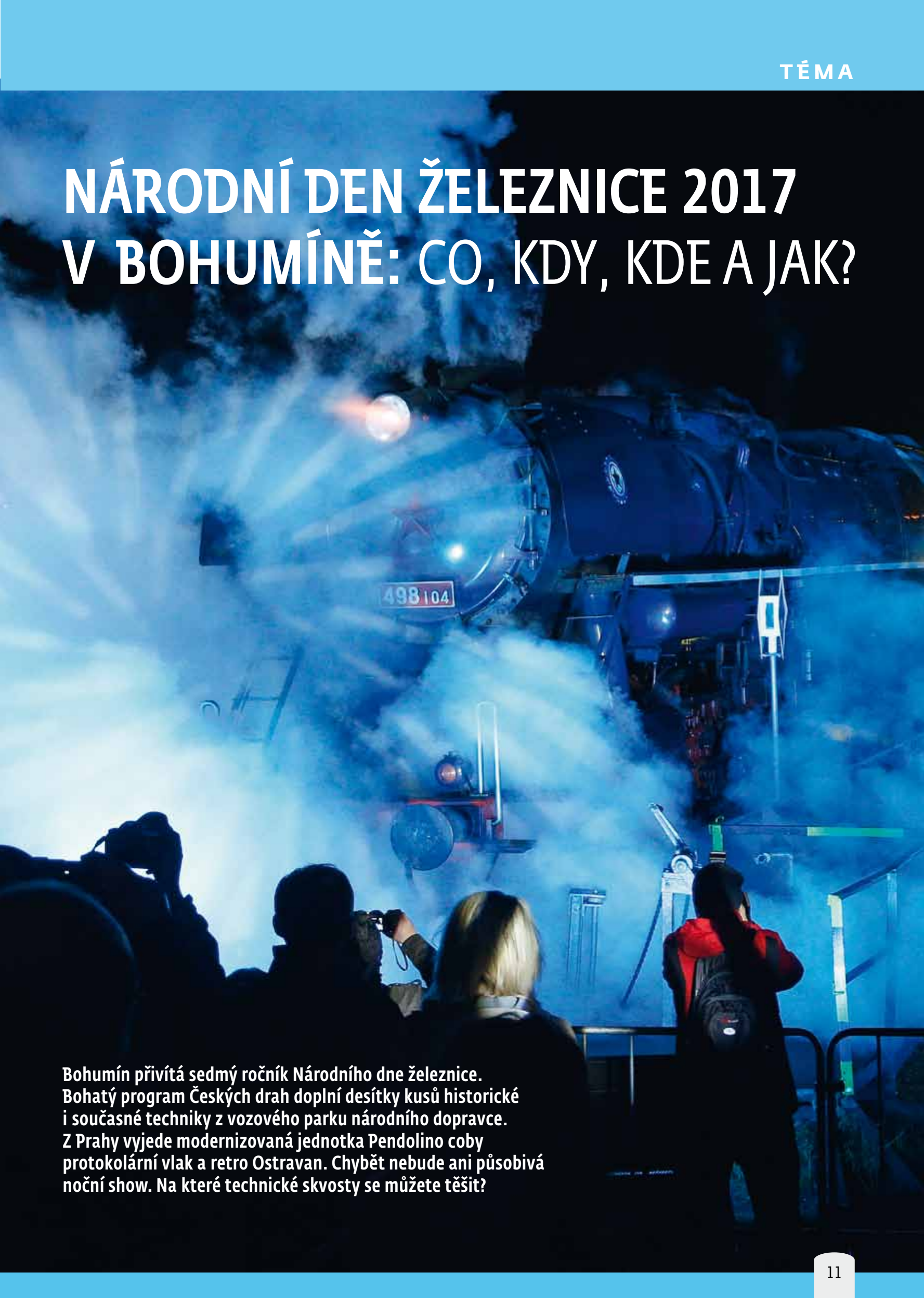
cit, které se zde za léta nashromáždily. Zároveň je prováděna nová katalogizace.

Otevřeno bude v zimě

„Stěhování zahájíme poslední týden v září, hoto- vi budeme s koncem října,“ informoval Miloslav Vyplašil z odboru správního ČD. „Stávající prostory předáme následně Regionální správě majetku ČD Praha jako správci budovy,“ dodal. Knihovna je nyní uzavřena. Čtenáři by však měli po dohodě se zaměstnanci knihovny ještě vrátit vše, co si doposud vypůjčili. „Zahájení provozu v nových prostorech předpokládáme na přelomu tohoto roku. Vše pochopitelně vyplyne ze situace. Veřejnost bude včas informována,“ uzavřel Vyplašil.



NÁRODNÍ DEN ŽELEZNICE 2017 V BOHUMÍNĚ: CO, KDY, KDE A JAK?



Bohumín přivítá sedmý ročník Národního dne železnice. Bohatý program Českých drah doplní desítky kusů historické i současné techniky z vozového parku národního dopravce. Z Prahy vyjede modernizovaná jednotka Pendolino coby protokolární vlak a retro Ostravan. Chybět nebude ani působivá noční show. Na které technické skvosty se můžete těšit?

JOSEF HOLEK, MONIKA BEZUCHOVÁ | ILLUSTRACNÍ FOTO: ČD

Záříjové oslavy svátku železničářů vyvrcholí v Bohumíně v sobotu 23. září Národním dnem železnice. Program, který začíná v 10 hodin, je rozdělen do depa, stanice i na zdejší náměstí. Tradičním scénářem posledního ročníku zůstává rozdělení do tří světů: historie, změny a zábavy. Na akci vypraví ČD tři zvláštní vlaky včetně nově zrekonstruované jednotky SC Pendolino. Nevšedním zážitkem budou jízdy retro souprav i večerní světelná show s historickými lokomotivami.

Na své si přijdou návštěvníci všech věkových kategorií. Národní dopravce nabídne nejen pohled do minulosti, ale představí i moderní techniku, která brázdí české i zahraniční koleje pod vlajkou ČD. Nádraží a depo se stane dějištěm prezentace moderní a historické techniky, tedy světů historie a změny. Oba prostory představí například lokomotivy 310.23 kk.StB Hrboun, 556.0506 Štokr, expresní parní lokomotiva Pt 47-65 anebo současné moderní stroje Siemens Vectron či EffiShunter 300. Na náměstí T. G. Masaryka najdete svět zábavy – tady si užijí především děti. Připraven pro ně je i divadelní a herní stan či skákací hrady.

Soupravy zvláštních retro vlaků budou křižovat spojovací tratě ostravsko-bohumínského uzlu a uhelné vlečky ostravsko-karvinského černouhelného revíru.

Smetana s YouTubeři

Na pódiu Světa zábavy se v sobotu odpoledne představí přední zástupci atletických disciplín. Budete mít možnost vidět a získat podpisy sprinterky a překážkářky Denisy Rosolové, vícebobojaře Adama Sebastiana Helceleta a skokanů Jana Kudličky a Jiřiny Ptáčnickové. O hudební doprovod se postará známá formace Buty, o zábavu náctiletých pak YouTubeři anebo Emma Smetana.

Lístky na večerní show už jen k stání

Unikátní světelná show je na programu od 20 hodin na točně Světa historie. „Nabídne třináct historických exponátů ve speciálně připraveném scénickém osvětlení, které zohledňuje také kontext historických událostí,“ vysvětlil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. Show doprovodí komentáře s představením jednotlivých exponátů. „Těšit se můžete nejen na Papouška a Ušatou, ale i na moderní stroje, které jsou legendami už na začátku své éry,“ připomněl Štěpán. Vstupenky na tribunu jsou již beznadějně vyprodány. V síti Ticketportal lze však stále v předprodeji zakoupit vstupenky k stání.

Den železnice připomíná datum 27. září 1825, kdy byl zahájen provoz s parní lokomotivou konstruktéra George Stephensona mezi anglickými městy Stockton a Darlington na trase dlouhé 40 km. Šlo o revoluční počín, kdy se nahradily koňské povozy, začaly se budovat tratě a postupně přecházela přeprava zboží a cestujících na železnici. Na našem území se první železnice objevila v roce 1832, kdy byla vybudována naše první koněspřežka mezi rakouským Lincem a Českými Budějovicemi. První parou tažený vlak pak přijel z Vídně do Břeclavi a následně také do Brna v roce 1839, již před 178 lety. Do hlavního města pak přijel první vlak před 172 lety. ♦

Okruh po vlečkách:

AWT Bohumín – Doubrava AWT – Zárubek AWT-Ostrava-střed – Bohumín

Stanice	Odjezd	Příjezd
Bohumín	10:30	12:24
Bohumín	14:30	16:24



Jízdní řád retro Ostravanu (lok.: 151.023/E 499.2023)

Tam	Stanice	Zpět
05:52	Praha hl. n.	21:09
05:59	Praha-Libeň	21:03
06:26	Pardubice hl. n.	20:02
08:26	Olomouc hl. n.	18:27
09:31	Ostrava-Svinov	17:25
09:39	Ostrava hl. n.	17:09
09:47	Bohumín	17:00

Jízdní řád protokolárního SC Pendolino

Tam	Stanice	Zpět
06:16	Praha hl. n.	20:24
06:22	Praha-Libeň	20:05
06:52	Kolín	19:35
07:14	Pardubice hl. n.	19:14
07:42	Ústí nad Orlicí	18:46
07:51	Česká Třebová	18:38
08:13	Zábřeh na Moravě	18:16
09:25	Ostrava-Svinov	17:12
09:33	Ostrava hl. n.	17:04
09:43	Bohumín	16:55

Jízdní řád nedělního vlaku

v čele s lokomotivami 556.0506 a 475.179 + patrová souprava Bpjo

Bohumín	10:50
Dětmarovice	11:09
Karviná hl. n.	11:19
Český Těšín	11:45
Havířov	12:11
Ostrava-Vítkovice	12:28
Bohumín	12:54

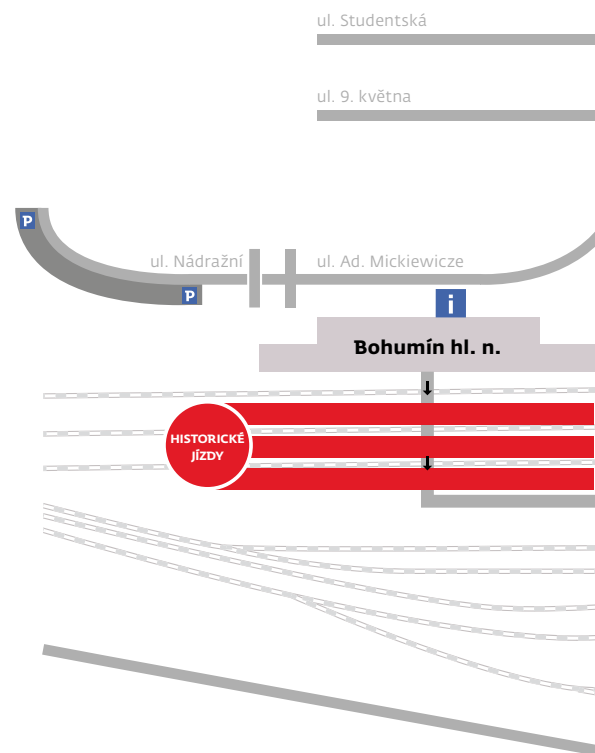
Časová osa NDŽ

	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00
DKV + THU			zahájení		přehlídka lokomotiv				přehlídka lokomotiv				Pokra
Kino		Ostře sledované vlaky			Anděl na horách			Dívka ve vlaku					
Náměstí									soutěže		YouTubeři		

Okruh po vlečkách:

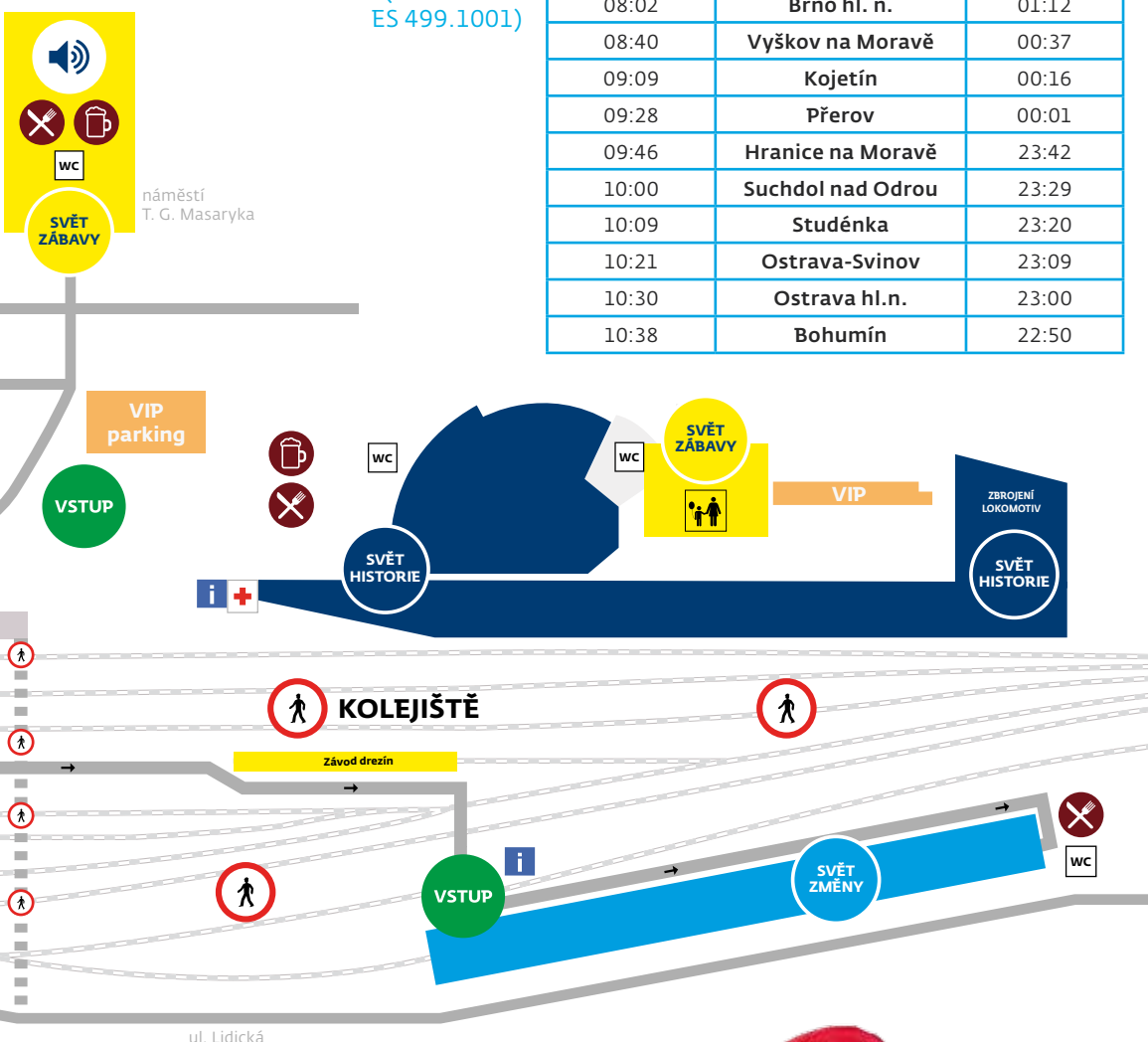
Bohumín – Doubrava AWT – Ostrava hl. n. – Bohumín

Stanice	Odjezd	Příjezd
Bohumín	12:30	14:16
Bohumín	16:30	18:16



Jízdní řád vlaku z Brna (lokomotiva ES 499.1001)

Tam	Stanice	Zpět
08:02	Brno hl. n.	01:12
08:40	Vyškov na Moravě	00:37
09:09	Kojetín	00:16
09:28	Přerov	00:01
09:46	Hranice na Moravě	23:42
10:00	Suchdol nad Odrou	23:29
10:09	Studénka	23:20
10:21	Ostrava-Svinov	23:09
10:30	Ostrava hl.n.	23:00
10:38	Bohumín	22:50



Ostravský okruh: Bohumín – Ostrava hl. n. – Ostrava-střed – Ostrava-Kunčice – Ostrava-Vítkovice – Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n. – Bohumín

Stanice	Odjezd	Příjezd
Bohumín	11:21	12:47
Bohumín	12:21	13:47
Bohumín	13:21	14:40
Bohumín	14:21	15:47
Bohumín	15:21	16:47
Bohumín	16:21	18:00

15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30	22:00	22:30
člování doprovodného programu										noční show				
		Záhada lokálek												
Atleti	Emma Smetana				Buty									

TO NEJ ZE SVĚTŮ HISTORIE, ZMĚNY A ZÁBAVY

• Jedním z nejděšších lákadel Světa historie je vrcholné dílo konstruktéra Karla Gölsdorfa, **parní lokomotiva 310.23** kk.StB z roku 1911, známá také jako Hrboun. Řada 310 kk.StB byly čtyřválcové sdružené rychlíkové parní lokomotivy s vlečným tendrem. Tyto lokomotivy se v počtu 90 kusů vyrobily pro císařsko-královské státní dráhy (kk.StB).

• Dalším skvostným exponátem je stroj **556.0506 Štokr**. Nákladní lokomotiva vznikla v roce 1958 v tehdejší ZVL – dnes opět ŠKODA Plzeň. V roce 1981 byla sice z pravidelného provozu odstavena, ale o rok později znovu uvedena do provozu k příležitostným jízdám.

• Zajímavostí je i **parní lokomotiva 314.303** z roku 1898. Jde nejstarší provozuschopnou parní lokomotivu v majetku Českých drah. Sloužila právě v ostravských stanicích Severní dráhy císaře Ferdinanda.

• Svět změny reprezentuje moderní vozidlový park ČD. K vidění bude v hale technicko-hygienické údržby (THÚ) například souprava **Pendolino 680.005 s kompletně revitalizovaným interiérem** nebo zmodernizovaný vůz Bmz. Oba projekty modernizace pochází z dílny dceřiné společnosti ČD Dílny pro opravy vozidel (DPOV).

• **Lokomotiva Siemens Vectron** bude v hale THÚ k vidění s jedinečným vizuálem dceřiné společnosti ČD Cargo.

• Představí se nová **motorová lokomotiva EffShunter 300**, primárně určená pro posun. Parametry vozidla jsou optimalizovány pro posun v depech a ve stanicích a pro provoz na průmyslových vlečkách.

• **Svět změny** nabídne také hry a zábavu především pro dětské návštěvníky. Připravený je závod drezín pro celou rodinu o zajímavé ceny. Na děti čeká divadelní stan s železničními pohádkami, soutěžemi, atrakcemi, hrami a spoustou dalších aktivit, potkat můžou i maskota Elfíka a pobavit se ve Vláčku Hráčku. Kinematovlak zajistí projekci oblíbených pohádek pro děti po celý den.

• **Svět zábavy** je v letošním ročníku rozčleněn na dvě místa. Dětský divadelní stan naleznete v depu kolejových vozidel, stejně jako kinovůz a Vláček Hráček. Na náměstí v rámci doprovodného programu můžete potkat přední české sportovce, youtubery, zhlédnout koncert Emmy Smetany nebo Buty.

• V bohumínském kině poběží již od rána **filmy s železniční tematikou** a vše vyvrcholí oficiální premiérou dokumentu Záhadý lokálek.

Co je dobré vědět

Parkování a silniční doprava

Parkování je umožněno na několika odstavných plochách v docházkové vzdálenosti od nádraží, vzhledem k předpokládanému vysokému počtu návštěvníků však doporučujeme využít vlakových spojů nebo autobusů. Parkoviště u nádraží bude určeno VIP hostům. Na provoz dohlédnou policisté.

Bezpečnost

O klid uvnitř areálu se postarají desítky pracovníků bezpečnostní agentury. Své lidi rozmístí v terénu státní a městská policie i hasiči. Zcela zakázán je vstup do kolejiště a přelézání mobilních plotů či zábran – kolejiště bude navíc dobře stráženo. Vždy dbejte pokynů pořadatelů a bezpečnostních pracovníků.

Protokolární a speciální vlak

Do centra oslav se z pražského hlavního nádraží vypraví protokolární SC Pendolino a speciální vlak retro Ostravan. V mimořádných vlcích bude platit běžný tarif Českých drah. Do Pendolina je ale potřeba navíc zakoupit povinnou místenku. Jízdenky i místenky jsou nabízeny ke koupi na pokladnách národního dopravce.

Program kinosálu – – Svět zábavy, náměstí

- 9:00 hod. – Ostře sledované vlaky
- 11:00 hod. – Anděl na horách
- 13:00 hod. – Dívka ve vlaku
- 16:00 hod. – premiéra filmu Záhada lokálek

Zajímavé tipy

- V areálu jsou připraveny infopointy s infomátory ČD. Ti budou lidem rozdávat drobné upomínkové předměty, letáčky s mapou a jízdenními řády a magazíny ČD pro vás a Železničář.
- Běžné spoje do Bohumína nejsou nikterak omezené.
- Zájemci budou mít možnost nahlédnout do opravárenských hal (otevřenými vraty, vstup bude zakázán, ale vidět bude například lokomotiva na zvedácích).

Šotoinfo

- První historické kousky přijedou už během čtvrtku a pátku.
- Další informace včetně kulturního programu najdete na stránkách www.denzeleznice.cz.

Změny v programu i ve skladbě železničních kolejových vozidel vyhrazeny

Na oslavy NDŽ do Bohumína vypraví České dráhy tři zvláštní vlaky včetně nově zrekonstruované jednotky SC Pendolino.



DO BOHUMÍNA VLAKEM

Na Národní den železnice 2017 vypraví České dráhy tři zvláštní vlaky. Dva spoje pojedou z Prahy hl. n. do Bohumína – v 6:16 vyrazí protokolární vlak, revitalizované SC Pendolino a do dějiště oslav přijede v 9:43. Druhým „speciálem“ je retro vlak Ostravan v 5:52 z Prahy hl. n. s příjezdem v 9:47. Jeden spoj zamíří do centra oslav z Brna hl. n. v 8:02 (Bohumín 10:38).

EXTRA NABÍDKA PRO VŠECHNY

Mimořádnou nabídkou pro všechny návštěvníky Dne železnice ale i ostatní cestovatele představuje rozšířená platnost Skupinové víkendové jízdenky. V sobotu 23. září bude tato jízdenka mimořádně platit pro 5 osob bez omezení věku. A to nejen na Národní den železnice, ale kamkoli v ČR, kam jezdí vlak Českých drah. Celosíťová jízdenka stojí 679 Kč.

PŘEHLED TECHNIKY

Parní lokomotivy

314.303 Matylda
423.009 Velký Bejček
464.202 Rosnička
464.008 Ušatá
556.0506 Štokr
475.179 Šlechtična

Motorové lokomotivy

T 334.090 Rosnička
T 435.040 Malý Hektor
T 478.1002 Bardotka
T 679.1529 Sergej
T 499.0002 Kyklop
T 466.0007 Pilštyk
EffiShunter 300
T 478.3001 Breljovec
T 669.1172 Čmelák

Motorové vozy

M 120.417 Věžák
M 131.101 Hurvínek
M 240.0100 Singrovka
M 262.018 Loďák
M 260.001 Stříbrný šíp

Elektrické lokomotivy a jednotky

E 499.004 Bobina
E 669.001 Šestikolák
E 458.1001 Žehlička
EM 475.045/46 Pantograf
ES 499.2001 Eso
InterPanter
680 Pendolino
383 Vectron

Zahraníční stroje

310.23 ÖBB Strasshof (A)
Pt 47-65 PKP Wolsztyn (PL)
Taurus PKP (PL)

Osobní vozy

Ce, Be, A, AB, B, BDs, WR, Bix, Bam, PostBix, Bpjo

Výstavní vozy

F – poštovní (1929, Vaněk),
dále vůz ř. F z roku 1944
Postw z roku 1985
Da – Vláček Hráček
Da – Kinovůz
Da – modely Vrútky
Ba – modely Vrútky
Bmz – zdravotní prevence
Bmz – deskové hry

Doprovodné vozy

2x WLAB, Bai, ABa, SR, Daa, F, Bac, Salon

Soupravy - výběr

Lok. 464.008 + 7x Ce
Lok. 753.001 + 5x Bt + lok. T 478.1002
Lok. 310.23 + 6x Ce + lok. 423.009
Lok. T 466.0007 + 6x Bam + lok. T 669.1172
Lok. T 499.0002 + Bpjo + E 499.004
Lok. 464.202, 7x Ce + lok. 310.23
Lok. 475.179 + 6x Bpjo + lok. 464.008
Vůz M 240.0100+Bix+BixPost
+ vůz M 262.018
Lok. T 435.040 + 7x Ce + lok. T 334.090
Lok. 556.0506, + Bpjo + lok. 475.179
Nákladní přetah lokomotiv 556.0506
+ lok. Pt 45-67 + lok. T 679.1526

Železniční vodárna se proměnila v umělecké centrum

Na podzim loňského roku získala Opava nový multifunkční kulturní prostor. Z bývalé vodárenské věže, která se nachází přímo na opavském východního nádraží a sloužila dlouhá léta jako zásobník vody pro parní lokomotivy, vznikla galerie s názvem KUPE. Uvnitř budovy vyrostly výstavní prostory, artové kino a stálá expozice soch světoznámého výtvarníka Kurta Gebauera, jenž na obnově věže spolupracoval.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR, JIŘÍ VALEČEK

Objekt vodárenské věže pochází z roku 1892 z dob odbočné dráhy Ostrava – Opava na Ferdinandově severní dráze. Patrový objekt z režného zdiva takřka čtvercového půdorysu měl v poschodí umístěné nýtované ocelové nádrže, naplněné vodou pro napájení parních lokomotiv z přilehlé studny. Ta byla rozváděna za použití čerpadel potrubím ke koncovým bodům na jednotlivých nástupištích. V letech 1941 až 1942 se věž rozšířila o další patro, a právě tam byly umístěny dvě velké svařované nádrže, kam se vešlo až šedesát kubíků vody. Nedostatek adekvátně velkých vodních zdrojů v blízkém okolí přiměl provozovatele k vybudování napájecího řádu ze 400 metrů vzdálené řeky Opavy. Kromě toho byly postaveny k věži nové přístavby, kde byla umístěna mimo jiné kotelna a uhelna určená k výrobě páry pro předtápění vlakových souprav a okolních objektů. Součástí kotelny byl i devatenáct metrů vysoký komín, který dnes slouží jako součást uměleckého artefaktu a je společně s vodárenskou věží zapsán na seznamu památek při ministerstvu kultury.

Po zrušení parního provozu na bývalých ČSD a zároveň se změnou vytápění objektů na opavském východním nádraží byla vodárenská věž uzavřena a začala nezadržitelně chátrat. Z budovy se postupně stávala ruina, a byla tak v ostrém kontrastu se sousední krásně zrekonstruovanou výpravní budovou Opava východ. Ve věži byl navíc umístěn historicky cenný vytápěcí kotel z parní lokomotivy vyrobené v USA, jenž se do republiky dostal po roce 1945 v rámci poválečné pomoci UNRRA. Kotel byl později sejmут z podvozku a v minulých letech byl odvezen k renovaci a následnému vystavení v železničním muzeu Výtopna Jaroměř. Dnes je kulturní movitou památkou.



Spojení architektury a umění

Chátrající cenný industriální objekt z konce devatenáctého století v areálu železniční stanice Opava východ zachránil nový majitel a fanoušek železniční dopravy Vladimír Peringer. Věž odkoupil od železnice v roce 2011 jako tehdejší majitel stavební firmy Unicorn a do nákladné renovace vložil za pomoci města a Moravskoslezského kraje nemalé vlastní finanční prostředky. Peringer zná stavbu, z níž se v posledních letech stala v podstatě troska, důvěrně od dětství, neboť jeho dědeček pracoval na železnici. Uvnitř dvoupatrové budovy s terasou byla ponechána část původního vybavení, například nádrž na vodu z devatenáctého století.

Celý objekt ozvláštnily neobvyklé artefakty Kurta Gebauera. Každého určitě zaujmou svítící nohy, které jsou vysunuté z komína, podobně jako jeho nezaměnitelný trpaslík na terase nebo housenky vylézající z oken. „Hned na začátku jsem oslovil našeho slavného rodáka, profesora pražské Akademie výtvarných umění Kurta Gebauera. Ten po kolejkách sousedících přímo s naší vodárnou odjížděl z nedalekého Hradce nad Moravicí do světa za vzděláním, poznáním a pozdější slávou. Profesor Gebauer nadšeně souhlasil a ve vodárenské věži je nyní jeho stálá výstava artefaktů,“ řekl Vladimír Peringer.



Věž získala ocenění

Několikaleté peripetie s povoleními a projektovou dokumentací byly korunovány v listopadu loňského roku, kdy byla vodárenská věž oceněna zvláštní cenou poroty při 18. ročníku v soutěži Best of Realty za rok 2016. Samotná revitalizace začala v roce 2015, kdy musely být zbourány všechny bezcenné přístavby věže. Byly nahrazeny novými, architektonicky sladěnými s původním objektem. V současné době schází jen panoramatický prosklený výtah, který by časem měl umožnit jednodušší cestu na ochoz vodárenské věže. „V záměru máme ještě vytvořit malé muzeum slezské železniční techniky, včetně trojrozměrných artefaktů, které máme prozatím v depozitu. K tomu nám zbývá jen získat souhlas od majitele sousedního objektu, což, doufám, dopadne dobře, a návštěvníci budou moci obdivovat v brzké budoucnosti i nádherné historické předměty z historie našich drah,“ dodal Vladimír Peringer.

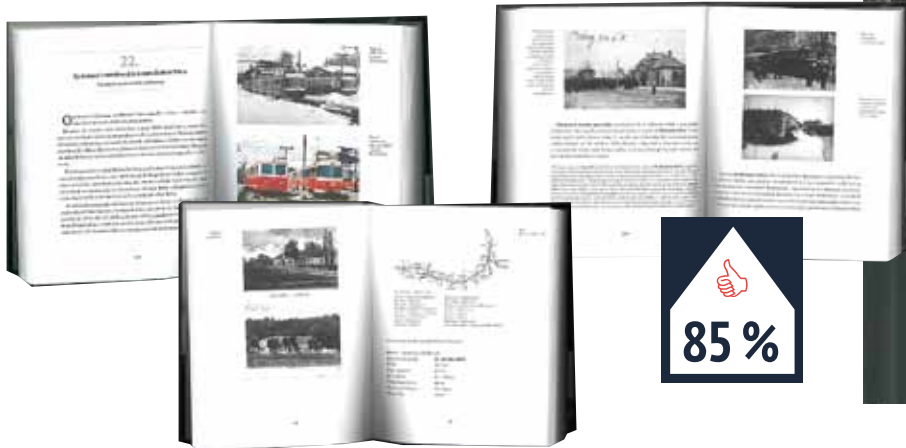
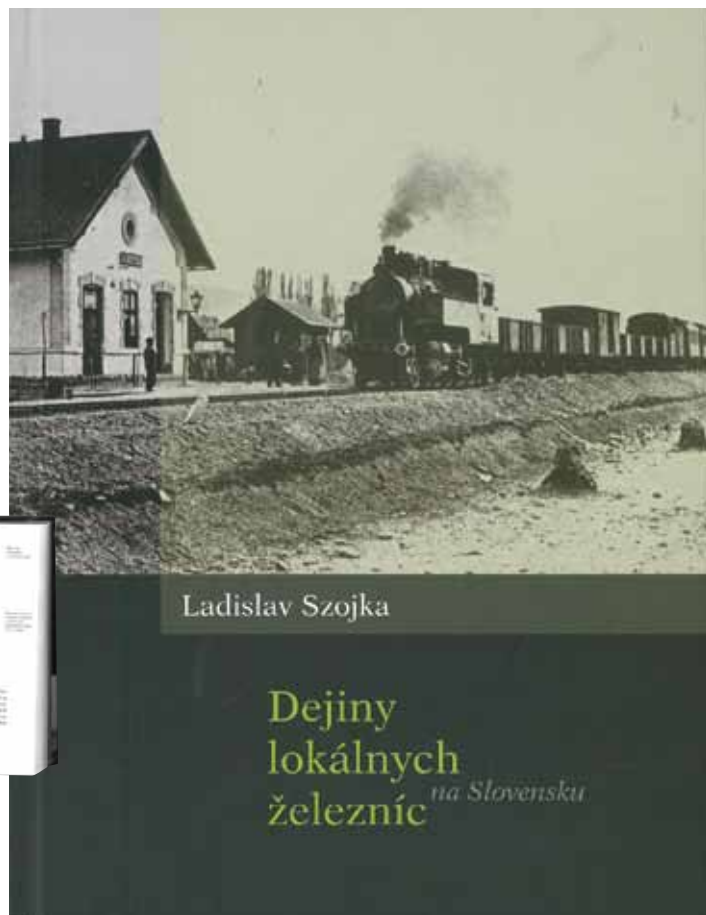


RECENZE

Dejiny lokálních železnic na Slovensku

Slovenská společnost HMH vydala na sklonku letošního léta objemnou knihu z pera známého železničního historika Ladislava Szojky, která se chronologicky a hlavně uceleně věnuje historii všech lokálních drah u našich východních sousedů. Jedná se o revoluční počín, neboť doposud takové ucelené dílo ještě nikdo nenapsal. Spis na celkem 461 stranách poskytuje všechny podstatné informace nejen pro milovníky drah, ale i pro historiky a badatele. Popsána je padesátka místních drah, kde nechybí ani ozubnicová železnice na Štrbské pleso nebo úzkorozchodná „električka“ z Trenčianské Teplé do Trenčianských Teplíc. Svoje místo zde má i známá vídeňská tramvaj, která spojovala Bratislavu s bývalým hlavním městem rakousko-uherské monarchie. Závěr knihy je věnován označování vozů ČSD, řadě nákrasů a názvům zastávek a stanic včetně kilometráže jednotlivých tratí. Publikace je doplněna desítkami záběrů z dobových fotografií či pohlednic. Toto jedinečné dílo lze zakoupit například v Pragomodelu v Klimentské ulici v Praze 1 za 549 Kč.

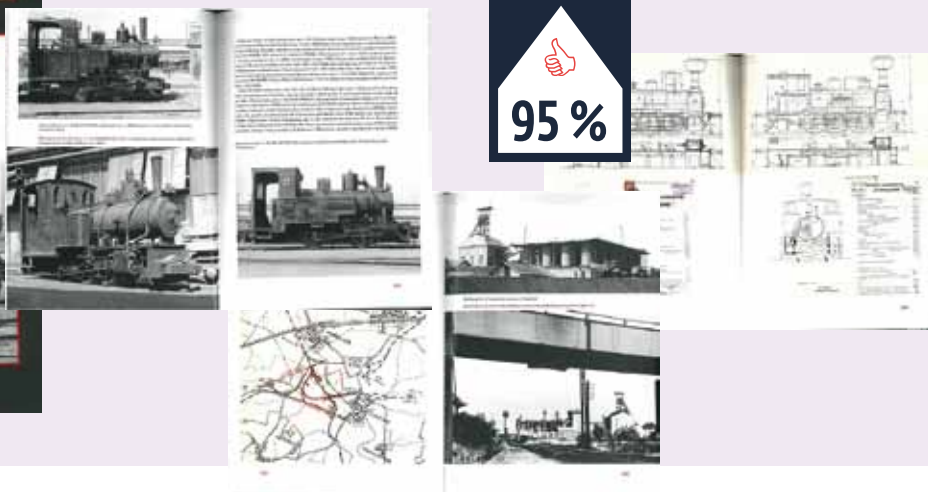
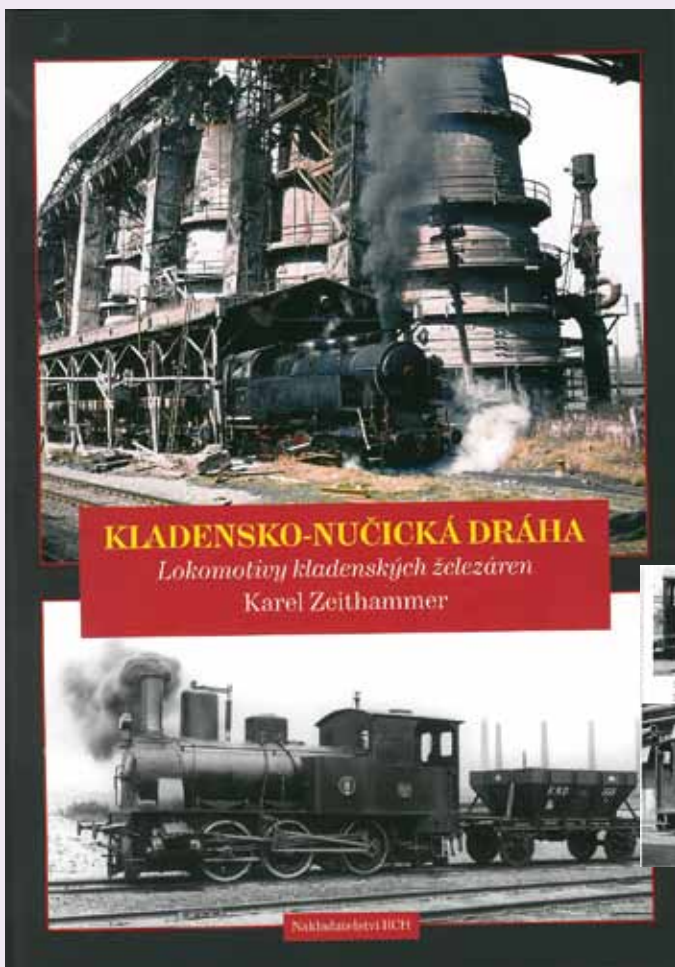
(mah)



Kladensko-nučická dráha Lokomotivy kladenských železáren

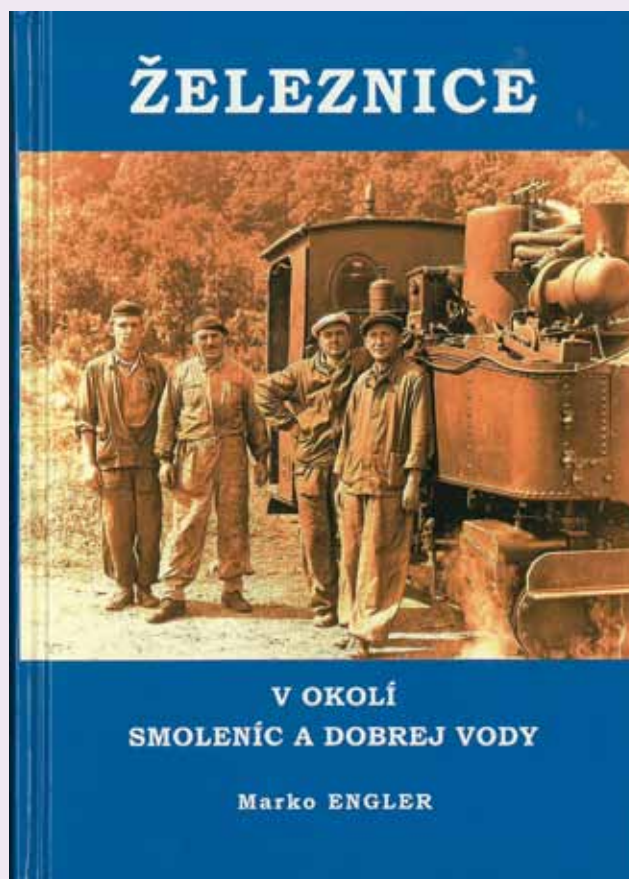
V létě spatřila světlo světa objemná publikace od Karla Zeithammera o lokomotivách kladenských železáren na bývalé Kladensko-nučické dráze. Uhlí bylo synonymem průmyslové revoluce 19. století – stalo se nejen palivem pro parní stroje, ale rovněž součástí řady technologických procesů v hutnictví a chemii. Na Kladně vznikly jak uhelné doly, tak koksovny a železárny. Provázanost hornictví, hutnictví a železnice je alfou a omegou této opravdu jedinečné knihy. Na 360 stranách jsou k vidění desítky zajímavých černobílých, ale i ojedinělých barevných záběrů různých lokomotivních řad, včetně nákrasů vozů a lokomotiv, přehledů vozidel a dobových kolejových schémat. Svě místo mají na stránkách také úzkorozchodné parní lokomotivy ve Vojtěšské huti nebo motorová trakce, která začala počátkem roku 1960 postupně vytlačovat parní lokomotivy. Knihu lze zakoupit za 1 480 Kč v prodejně Pragomodelu v Klimentské ulici v Praze 1.

(mah)



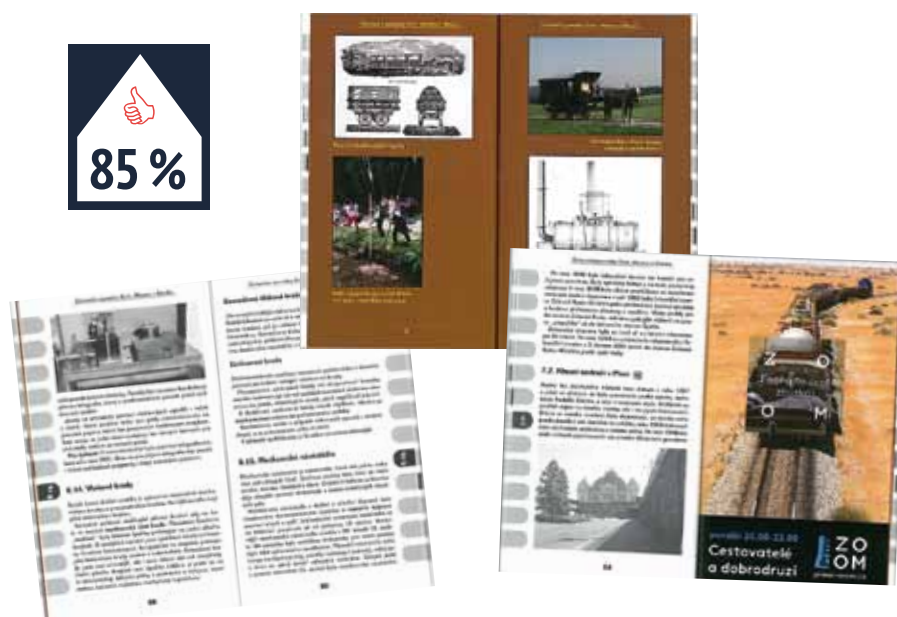
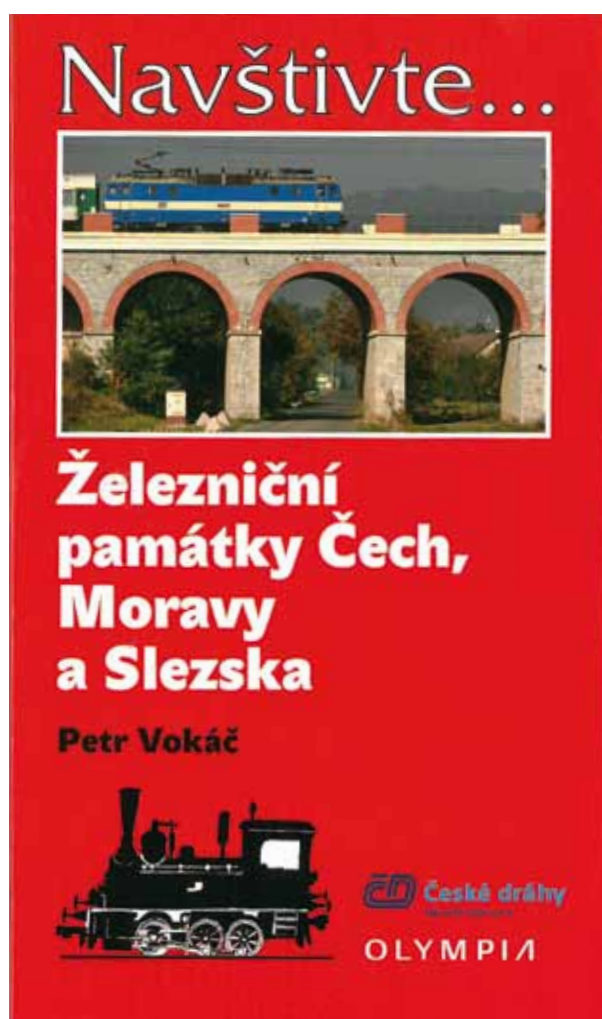
Železnice v okolí Smolenic a Dobrej Vody

Obsáhlou publikaci, která se věnuje úzkorozchodným železnicím o rozchodech 600 a 750 mm v okolí Smolenice a Dobré Vody na v Malých Karpatech, vydal v roce 2017 vlastním nákladem autor Marko Engler. Bohatá historie těchto méně známých lesních a průmyslových drah byla zpracována poprvé v roce 1998 do útlé brožurky a nyní byla důstojně nahrazena tímto silným svazkem o 440 stranách. Autor v bohatě ilustrované knize zúročil svá bádání, jimž se věnuje již od roku 1990. Základem publikace je rozvoj úzkorozchodných drah, které měly významný vliv na rozvoj průmyslu v tamním regionu v okrese Trnava. Publikace je rozdělena do devíti kapitol. Ty jsou postupně věnovány lesním železnicím Majdán - Klokoč a na pile Škalová a průmyslovým drahám Horné Orešany - Smolenice - Dobrá Voda a Trstín - Buková. Nedílnou součástí publikace je řada nákresů, map a bokorysů parních a diesellových lokomotiv a vozů. Ty jsou doplněny celou řadou fotografií, včetně barevné obrazové přílohy v závěru knihy. Dílo je k dostání za 725 Kč v prodejně Pragomodel v Praze v Klimentěské ulici. (red)



Železniční památky Čech, Moravy a Slezska

Nakladatelství Olympia vydalo ve spolupráci s Českými drahami, SŽDC a dalšími partnery jako svoji 4004. publikaci průvodce po železničních zajímavostech v celé České republice. Knížka o 128 stranách textu a 16 stranách obrazových příloh je stručným průvodcem po (nejen) železničních památkách. Autor Petr Vokáč, sám nadšenec do kolejové dopravy, přináší v stručném průvodci možnost seznámit se s nejvýznamnějšími památkami a zajímavostmi na území našeho státu, nevylučuje mosty, viadukty, tunely nebo nádražní budovy či různá technická zařízení. Svě místo zde má historie ozubnicových drah, ale i městských lanovek v Praze a Karlových Varech. Devátá kapitola je věnována železničním kuriozitám, jako je například nejvýše položená železniční stanice v Česku nebo nejkratší železniční trať, již najdeme v Sebranicích u Litomyšle. Publikaci lze zakoupit za 249 Kč v každém větším knihkupectví. (mah)



Hamburk: srdcem města po

Bezcílné brouzdání ulicemi evropské aglomerace může leckoho bavit. Delší procházka však brzy unaví. Co takhle si udělat celodenní okružní jízdu a k tomu po příměstské dráze? Moc nechodit a přitom vidět mnoho zajímavého? A za pár korun? Přesně to se vám může snadno podařit v německém Hamburku.

Hamburské hlavní nádraží



JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Co je Hamburk? Obří přístav a hanzovní město kdesi na severu Německa, odpoví většina našinců. Znalejší si jej spojí s románem Eduarda Basse Cirkus Humberto, jedinici políbení dopravou ještě přidají špičkové železniční spojení do kontejnerových terminálů a fakt, že kus přístavu na Labi patří České republice. Hamburk je dnes ale moderní sídlo, čisté, upravené, pulsující. Byla by škoda ho neprobádat. Beru mapu linek MHD, zakupuji za 7,60 eur celodenní jízdenku a jako zarytý odpůrce chůze vybírám pohodlný okruh, který spojuje pamětihodnosti. To mi maximálně vyhovuje.

Pro start i cíl volím stanici Hlavní nádraží. Již při pohledu do mapy je totiž zřejmé, že tady se protínají páteřní linky. V části Hauptbahnhof Süd naskakuji na linku metra U3, směr Barmbek. Hypermoderní vozy s nerezoovou skříní vypadají jako z jiného světa, svezení je vskutku na úrovni 21. století. Neuplynou ani dvě minuty jízdy a hrnu se ven ze stanice Mönckebergstraße v historickém centru města. Pravda, v této části podzemka ještě nevyjele na povrch.

Za památkami v centru

Tu je krám, támhle taky a tady kavárna, do toho kostel. Ocitl jsem se na pomyslné křižovatce nákupních galerií bulvárů Mönckebergstraße, Spitalerstraße a Neuer Wall. Za zády se mi ale tyčí katedrála svatého Petra a svatého Jakuba. Sankt Petri je nejstarším farním svatostánkem ve městě, jeho historie sahá až do hloubi jedenáctého století. Ránu mu zasadil ničivý požár města v květnu 1842, podařilo se jej však opravit. Pokud zakloníte hlavu, zjeví se vám i 132 metrů vysoká zvonice do-

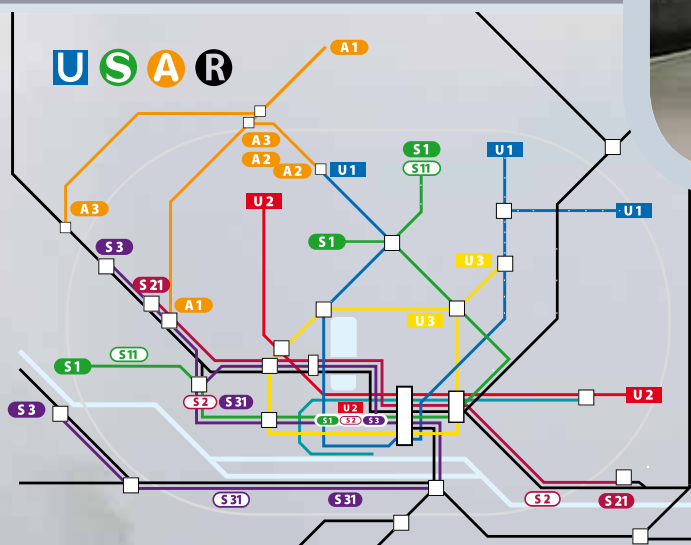
končená až v roce 1878. Opodál nabízí svůj stín luteránský kostel St. Jacobi. Láká především na úchvatné varhany Arpa Schnitgera. Za pozornost stojí i oltářní mozaika podle návrhu Oskara Kokoschky.

Pár kroků od elegantní obchodní pasáže Europa zahýbám ke kanálu z nestejně velkých jezer Binnenalster a Außenalster. Obě vodní plochy a de facto zelené srdce města rozdělují nedaleké mosty Kennedy a Lombardsbrücke. Míjím budovy připomínající ty z Benátek, když tu se přede mnou vyjeví Radniční náměstí a jeho dominanta. Radnice, nyní sídlo parlamentu a senátu, tedy zemské vlády Svobodného a hanzovního města, zaujme renesanční výzdobou na pískovcovém a granitovém podkladu. Mezi výklenky oken stojí dva-

cet německých králů a císařů německé říše. Moc dlouho ale na svět nehleďte. Původní radnice se rozkládala u Trostbrücke. Stejně jako střed města lehla při požáru v roce 1842 popelem. Nová byla dokončena až v roce 1897, od té doby také radnice sdílí svůj přepychový dvůr s burzou.

Kostel na každém rohu

Mizím znova v útrobách linky U3. Sotva se protlačím skrz dav cestujících místních lidí a turistů, zalévá prostor metra denní světlo. Začíná snad nejúchvatnější úsek mého putování. Z tunelu souprava vyjíždí na Rödingsmarkt, nalevo se mihnou věže kostela sv. Mikuláše, druhé nejvyšší budovy ve městě, a sakrální stavby svaté Kateřiny. Majestátní je



Železniční most mezi jezery Binnenalster a Außenalster propojující hlavní nádraží s Altonou.

síti železnic



Stanice metra Hafencity Universität na lince U4



především její 115 metrů vysoká věž ve stylu holandského baroka. Součástí kostela je zvonkohra. A když jsme u těch kostelů: snad nejznámější je v Hamburku barokní kostel sv. Michala. Místní jej považují za jistý symbol a znak města. V minulosti byl orientačním bodem námořníků.

Při výjezdu z oblouku už vidím širokou deltu Labe, gigantické jeřáby, trajekty i kontejnerové lodě velikosti paneláku. Dechberoucí výjev. Stačím jen mrknout níže do ulic. Dávají tušit, že skrývají různá romantická zákoutí. Míjím zastávku Baumwall, kochám se celkovým pohledem na přístavní čtvrtě Hafencity a Steinwerder. Obzoru jasně vévodí tanec jeřábních ramen. Těžko se odtrhují oči od velkolepé show. Pode mnou vidím i stěžně zaoceán-



Kontejnerový terminál ve Steinwerderu

ské lodi Rickmer Rickmers z roku 1896. Kompletně zrekonstruovaná zelená plachetnice nabízí návštěvníkům detailní vhled do dobového námořnického života.

Dopravní památka funguje

V přestupní stanici Landungsbrücken vystupuji a do nosu mě praští odér ryby. K tomu se přidá chlad táhnoucí se od řeky. Na obouji zapomínám až tváří v tvář portálu Alter Elb-tunnelu. Tahle dopravní a technická památka pod Labem spojuje centrální čtvrť s přístavem a svému účelu slouží déle než sto let. A to si Němci před třiceti lety mysleli, že 427 metrů dlouhá stavba sestávající ze dvou vykachlíkovaných tubusů ztratí svůj význam. Zvláště když pár stovek metrů odtud vybudovali neméně unikátní dálniční tunel.

Pár fotek udělám i další přístavní dominantě. Elbphilharmonii. Elphi, jak ji Hamburčané přezdívají, nestojí na okraji Hafencity dlouho, slavnostního otevření jí bylo dopřáno až letos v lednu. Pod střechou symbolizující rozbořenou moře můžete navštívit tři koncertní sály různých velikostí, ale i hotel.

Do pochybné společnosti

Na Landungsbrücken opouštím U3, usedám do nefuturistické elektrické jednotky linky S3 a šinu si to na Reeperbahn. Abych nezapomněl, po přestupu na fialovou linku S3 můžete vyrazit na nádraží v Altoně či Dammtoru. Doporučuji tento výlet spíše šotoušům z řad dětí. My školou nepovinní vyrazíme do pochybných čtvrtí a míst neřesti. Do míst, kam jezdí dospělí muži utrácet vydělaná eura. Čtvrť Sankt Pauli mě ale nevtá zrovna vřele. Už u výstupu z metra na mě partička mladíků tmavé pleti a pochybných dam žádá o cigarety. Razantní odmítnutím se jich našťestí zba-

vuji. Odpolední hodiny neslibují nic extra, život tu frčí až po setmění. Leckteré kluby fungují nonstop po celý rok. Řada fasád začne zářit rozličnými barvami a velká neonová srdce zvou do nočních podniků. Občerstvit se můžete v bezpočtu barů a restaurací nebo jen tak u stánku s kebabem. A vězte, že bohatě naplněný dürüm vám bude balit skutečný Turek.

Z divokého ráje kratičkových sukni a vysokých podpatků zpět do reality. Jen mě zarazí, že mezi restauracemi a night cluby narázím na nemalou základní školu. Při procházce čtvrtí ještě spatřuji park Große Wallanlagen. Nahlédnout do oázy květin, jezírek a potoků můžete i z druhé strany, z televizní věže Heinricha Hertze. Nejvyšší budova s dvěma plošinami vrhá na střed města stín od roku 1968. S anténou měří 279 metrů.

Když je na co koukat

Stanici Reeperbahn dávám vale, popojíždím o kus dál na Königstraße. Ve čtvrti Altona se pokochám velikostí zdejšího muzea a radnice a pár chvil setrám na terase Altonaer Balkon. Přístav mám jako na dlani, jen jeřáby na pár minut zahalí průjezd singapurského kontejnerového obra Thalassa Avra. Když zanedlouho zakotvil v jednom doku, začaly jeřáby opět tančit své tango.

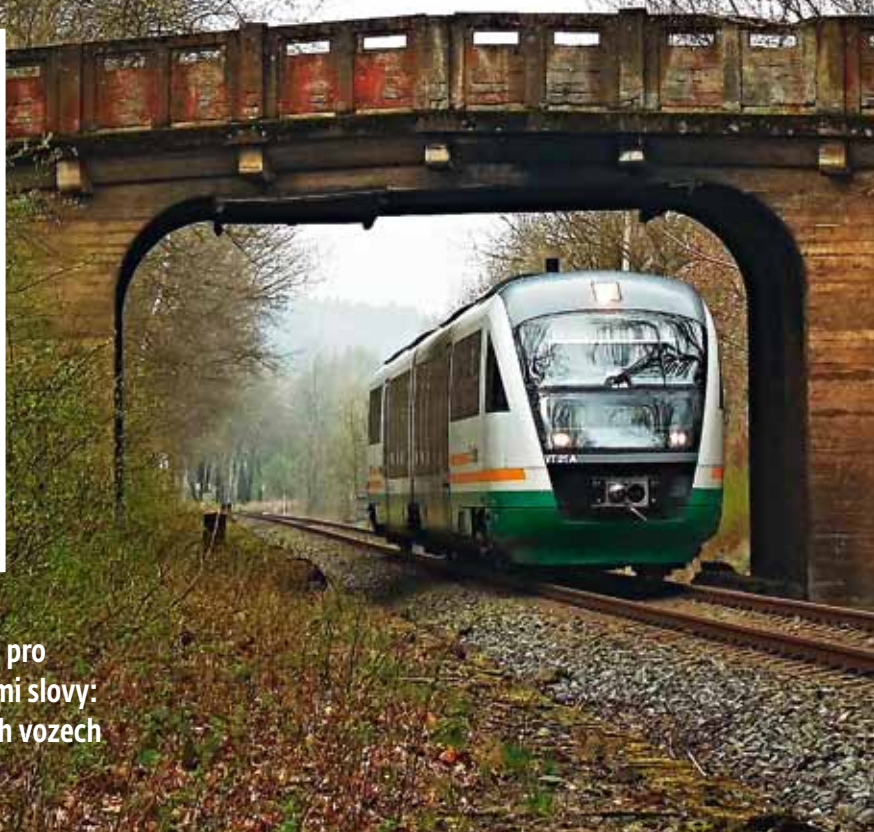
Pár kroků to mám k Labi a vyhlídkové budově ve tvaru jachty. Stačí vyšplhat několik desítek schodů, přičemž z horní paluby je udýchanému turistovi nabídnut pohled na doky Steinwerderu. Já však spatřím svůj další cíl – rybí trh. Tradice prodeje čerstvých ryb tady v Altoně sahá až do 18. století. Brány obchodů se otevírají brzy ráno, často je místem dražby ulovených kousků. Kromě toho si tu můžete nakoupit i pečivo nebo květiny. Dále po nabřeží si můžete dopřát pivo nebo slanečka s cibulí v bílé housce za čtyři eura.

Herzlich Willkommen in Speicherstadt

K večeru dokončuji okruh. Z Königstraße mířím linkou S1 do stanice Altona a přesedám na S31 do přestupní stanice Schlump. Tady opět vybíhám na UFO linku U3 do Barmbeku. Dopřávám si jen klidnou jízdu městem, částmi turismem nepolíbenými, po městských železničních tazích a mimo tunely. K odpočinku to bohatě stačí. V Barmbeku přestupuji opět na zelenou S1 a přes Hasselbrook se vracím zpět na Hauptbahnhof. Samozřejmě mimo spleť tunelů. Kdo chce, může ještě vyrazit MHD do historické čtvrti Speicherstadt a obdivovat největší komplex skladových budov na světě. Skladiště ležící na síti kanálů tu stojí od roku 1883. Jen o pět let později získal Hamburk svůj svobodný přístav. ◆

ŠOTOINFO

Z Prahy do Berlína, Lipska, Hamburku a Kielu ČD nasazují na expresy kategorie EC osmivozové soupravy (Bmz, Bhmpz, Bdmpz, WRmz a Ampz + Bimdz – DB) s lokomotivou řady 371. Pokud se na cestu vypravíte spoji EC Hungaria, počítejte s řazením vozů dopravce MÁV – Apmz, WRmz, Bmz, Bpmz a Bpmbdz (DB). V Drážďanech se přepřahá a český stroj Bastard je vyměněn za lokomotivu DB řady 101. V průběhu příštího roku budou na trasu vyrážet v barvách ČD lokomotivy Siemens Vectron. Ty pojedou bez výměny až do Hamburku/Kielu.



Tajemně znějící slovo peáž, pocházející z francouzštiny, znamená pro železničáře privilegovanou dopravu přes území cizího státu. Jinými slovy: cestující či náklad je provážen přes území cizího státu ve vlastních vozech s vlastním personálem, bez celního a pasového odbavení.

Německá peáž a zapomenutá

JIŘÍ MAREK | FOTO: AUTOR, WIKIPEDIA, K. H. SIEBKE

Na území bývalého Československa bychom v normálních mírových poměrech příliš takových míst nenalezli. Přes naši republiku (v hranicích I. republiky Československé v letech 1919-1938) byla peáž provozována celkem na devíti místech. Z těch známějších jmenujme třeba průjezdy německých vlaků přes město Varnsdorf, vedení rakouské úzkorozchodky z pohraničního Gmündu do Litschau přes nově vzniklé městečko České Velenice či na východním Slovensku úzkorozchodku z Nového Lupkówa do Cisny, poblíž obce Osadné.

Fungovalo to ale i obráceně, kdy československé vlaky křižovaly německé území u Plesné, polské u Glucholaz či Těšína a také maďarské me-

zi stanicemi Šahy a Rapovce s pozdější poválečnou odbočkou k dolům u Malých Stracin. Unikátním místem byla také vlečka do kamenolomu poblíž Turně nad Bodvou, která rovněž asi na zoometrovém úseku protínala cípem maďarské území. Vlaky mezi Libercem a Varnsdorfem dodnes projíždějí dokonce přes území dvou států Německo a Polsko, i když po vzniku EU již nejde o klasický peážní provoz, neboť vlaky na německém území zastavují i pro pasažéry místních obcí.

Celkem autor ví o osmi místech, po nichž naše vlakové soupravy projížděly cizím státním územím. Na provoz jakéhokoli takového úseku dráhy samozřej-

mě musely být uzavřeny příslušné mezivládní dohody. A jelikož se vlády a režimy měnily a také jejich pohled na střežení hranic a tedy i na zmíněné peáže se postupem času měnil, docházelo často k výměně území či dostavbě nových traťových úseků tak, aby výsledkem bylo vedení příslušné trati jen po území vlastnické železniční správy. Tak se staly historii například krátké peážní úseky u Harrachova, Těšína, Českých Velenic či ve stanicích Ebersbach. Bylo to pro cestující výhodnější, neboť dráhy vedené přes cizí území trpěly občasným zastavováním provozu při změnách režimu či různých revolucích.

Trať č. 235 vydržela

Od svého vzniku dne 1. května 1875 však dosud existuje jedna peážní dráha, jež je v provozu již více déle 140 let bez význam-





Historické foto je z peážního úseku u Fukova, konkrétně o několik kilometrů dál v sousedním Německu na stejné trati.

obec na Šluknovsku

ných provozních výkyvů. Jedná se o současnou trať uvedenou pod číslem 235 v německém jízdním řádu, která spojuje dvě pro nás známá města Drážďany a Žitavu, konkrétně o 1 096 metrů dlouhý úsek mezi bývalými stanicemi Taubenheim a Neusalza-Spremberg. V těchto místech trať protíná české území ve Fukovském výběžku, jenž je v nejužším místě asi 300 metrů široký a 3 km dlouhý. Zde na známé německé řece Sprévě se nacházela obec Fukov (Fugau). Již její název, odvozený z německého Fuge (štěrbin, skulina), trefně vystihoval její polohu, ze tří světových stran obklopenou Německem. První písemná zmínka o obci pochází z roku 1410 a je zřejmé, že zde byla jasná převaha německých obyvatel. Několikrát se dokonce zvažovalo připojení tohoto území k Německu, ale obě lidová hlasování v letech 1848 i 1919 kupodivu požadovala ponechání dosavadního statutu. Obec byla poměrně rozsáhlá, měla kolem stovky domů a cca osm set obyvatel. Pro špatnou dopravní dostupnost musela být plně soběstačná. Vedle mnoha obchůdků a hostinců zde byla i celnice a škola, či poštovní úřad. Obyvatelstvo se živilo převážně zemědělstvím, obchodem a také zde byly dvě textilní továrny či kamenictví. Obcí procházela okresní silnice ze Šluknova do německého Oppachu a také zmíněná železniční peážní trať, která zde ovšem nikdy neměla zastávku. Ostatně nebylo to ani zapotřebí, neboť nejbližší německá stanice v Taubenheimu byla vzdálená jen 1,5 km. Těsně kolem naší hranice také vedla z této stanice úzkorozchodná drážka přes zmíněný Oppach do stanice Dürrhennersdorf, provozovaná v letech 1882-1945.



INFOBOX

Fukov (německy Fugau) je bývalá obec v Čechách ve Šluknovském výběžku, osídlená převážně německým obyvatelstvem. Ve 20. století zde stávalo 135 domů, ale zatímco v roce 1921 v nich žilo 739 obyvatel, v roce 1950 jich bylo již jen 87. V roce 1960 byla obec zcela zbořena a zanikla. Dnes je její území evidováno jako základní sídelní jednotka místní části Království města Šluknov v okrese Děčín. Území obce protíná peážní německá železnice Drážďany-Žitava v délce asi 2 kilometry. Ve Fukově však nikdy žádná zastávka nebyla. Vlaky přes české území pouze projíždějí. Nejbližší zastávka na východ od bývalé obce Fukov je Neusalza-Spremberg, na západě pak je to pak Taubenheim (Spree). Jde o nejužší trať na území ČR.

Mše za zbouraný kostel

Konec války byl koncem nejen pro zmíněnou úzkorozchodku, která byla na válečné reparace rozebrána a odvezena do SSSR, ale ve své podstatě i pro zmíněnou obec Fukov. Po odsunu Němců zbyla z původního obyvatelstva cca jen necelá stovka občanů. Zhruba 100 dalších domů bylo neosídlených. Větší osídlení bylo nereálné, neboť ze Šluknova sem bylo daleko. Proto roku 1950 přišla obec o místní národní výbor a po zřízení hraničního pásma i nadále upadala (celý výběžek byl přístupný pouze na zvláštní povolení). K bližšímu popisu reality té doby uvádí bývalý náčelník VB ve Šluknově, že na podzim 1955 nastala na Fukově vzpoura, když na naše území vniklo nezákonně cca 150 osob z města Suhlana a pod vedením jejich faráře se uskutečnila mše za pohraničníky bouraný Fukovský kostel. Po přivolání posil byli demonstranti naloženi na nákladní automobily a předáni zpět do NDR. Farář byl jako hlavní organizátor odsouzen na 17 let, dalších 19 osob bylo potrestáno vězením v rozmezí jednoho roku až 10 let a zbylí účastníci obdrželi tresty do jednoho roku, případně tresty peněžité.

Roku 1956 v rámci „Akce Fukov“, jež měla umožnit jednodušší střežení hranic, byla obec vystěhována a v plánu byla výměna území s Německou demokratickou republikou. Ta se nakonec neuskutečnila a všechny budovy byly zdemolovány. Jako poslední toto postihlo kostel, který byl zbourán v září 1960.

Z obce zbyly jen ruiny

Na toto zajímavé místo si dnes můžete udělat výlet i dnes. Ze Šluknova je to hodinka cesty. Cesta vede po staré okresní silnici, zpočátku krásnou alejí, později lesem a nakonec pastvinami. V jednom místě stojí pár domů, ale ty se nacházejí již na německém území. Z celé obce se dochovaly jen zbytky hřbitova, ruina vodárny (obnovená v roce 2012) a silniční nadjezd, kterým zmíněná silnička překrývá v zářezu vedenou železniční trať. V poslední době se uskutečnila také výstavba kopie původních božích muk a výsadbou několika nových stromů. Cestu lemují tabule s informacemi o bývalé obci a okolních zajímavostech. Územím se zvláštní atmosférou stále protéká říčka Spréva a dennodenně tudy projede asi 40 vlakových souprav vedených motorovou jednotkou řady 612. Údržbu trati provádí německé dráhy a jako zajímavost je možné uvést, že její zemní těleso je vystavěno pro dvoukolejnou trať. Používá se ovšem pouze koleje jedna. Nezbyvá než čtenáře pozvat na tak trochu neobvyklý výlet. Výlet lze samozřejmě absolvovat i na kole. ◆



POŠTA



Díky za skvělý článek v Železničáři o elektrizaci pražských spojek

V čísle 18 mě velice zaujal článek s titulkem Elektrizace pražských spojek: boj za čistý vzduch. Jde o důstojnou připomínku toho, co se před mnoha desetiletími na tuzemské železnici odehrálo. Mám tím na mysli náročný projekt elektrizace tratí v Praze a jejím okolí. Myšlenka byla jasná – totiž ulevit městu a zejména hlavnímu nádraží od kouře z parních lokomotiv. Málokdo ví, že první etapu zahájil v roce 1926 slavnostním výkopem pro základy trakčního stožáru sám František Křížlík. Známý a úspěšný inženýr, který se do historie zapsal především realizací dráhy z Tábora do Bechyně. Je jen škoda, že z ambiciózního projektu nakonec bylo skutečně jen asi 30 km tratí na pražských nádražích a spojovacích tratích. I tak se ale jednalo o zásadní počín, jenž významně ovlivnil provoz na železnici. Chtěl bych tímto poděkovat za zajímavý a dobře zpracovaný text v Železničáři, v němž nechyběla ani řada dobových fotografií. Myslím, že rozhodně stojí za to podobné věci čtenářům připomínat. Dnes se nad tím již nikdo nepozastaví, ale před sto lety elektrizace rozhodně nebyla samozřejmostí.

MIROSLAV KADLEC

Co bude s unikátními natahovacími hodinami na nádraží v Dolním Žlebu?

Mám k dispozici několik fotografií nádražní budovy Dolní Žleb z roku 1973. Je na nich zobrazen hradlový přístroj, který byl v té době vyřazen, a hodiny. Tenkrát se říkalo, že hradlový přístroj bude odvezen do nějakého drážního muzea, ale dodnes nevím, kam. Nejspíš byl dán do šrotu. Můj otec, který byl návštěvním dozorcem a měl i tuto stanici jeden čas na starosti, říkal, že to byl unikát. A proč vám vlastně píšu? Kvůli těm nádražním hodinám. V Dolním Žlebu jsem bydlel od narození. Ty hodiny nás provázely každý den do školy i do zaměstnání. Nedávno jsem se vypravil do těchto míst a popovídal si s lidmi, kteří tam žijí. No a řeč přišla i na ty hodiny. Říká se, že se v budoucnu bude rušit nebo bourat nádražní budova, a proslýchá se, že se hodí akorát do šrotu. Ony se totiž musí každý den natahovat. Nejsou elektrické a v tom je jejich kouzlo. Spočívá v tom pomalém tikání, jež je slyšet, když čekáte na vlak v teple čekárny. Je mi líto ničit věci, které nám tak dobře sloužily. Pomozte tento unikát zachovat i pro budoucí generace.

JOSEF MUSIL

Odpověď redakce: Váš příspěvek jsme předali kolegům ze SŽDC, kteří mají nádraží na starosti.

Ve Velimi může vzniknout okruh pro auta bez řidiče

Stát potřebuje vlastní polygon pro nezávislé testování autonomních aut, kde úlohu řidiče přebírá v menší nebo větší míře technika. Myslí si to ministr dopravy Dan Ťok a také už ví, kde by mohl okruh vzniknout – ve středočeské Velimi. „Stát tam vlastní část pozemků na okruhu, který už využívá Výzkumný ústav železniční (VUZ). Provozuje tu špičkové evropské centrum pro testování vlaků,“ řekl Ťok. Zároveň by zde mohli výzkumníci sledovat, jak se ovlivňují autonomní systémy ve vozidlech a vlacích. „Autonomní mobilita není jen otázkou silničních vozidel,“ vysvětlil generální ředitel VUZ František Bureš. Také vlaky dnes podle něj mají systémy typu ETCS, které dokážou zcela autonomně kontrolovat a řídit pohyb vlaku po trati. „Tyto systémy jsme již testovali a chystáme se na jejich další generaci. Plány na rozvoj Zkušebního centra Velim se tedy budou týkat zejména železnice,“ dodal Bureš. Dalším subjektem, který zvažuje stavbu testovacího okruhu v Česku, je automobilka BMW. O jejím zájmu v červenci informoval ministr financí Ivan Pilný. Samotná automobilka tyto plány na miliardovou investici zatím nepotvrdila. Do Česka by to však měla blízko z nové továrny v Lipsku, která se zaměřuje na elektromobily. Dva okruhy by se v Česku podle expertů mohly uživit. Automobilky totiž prý budou brzy potřebovat znásobit kapacity pro testování autonomních vozidel.

MF DNES 12. 9. 2017

Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: zeleznicar@cd.cz.

Předseda představenstva ČD Pavel Krtek odmítl kritiku Evropské komise

Týdeník Politico vydal rozhovor s předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah Pavlem Krtkem s titulkem „Podle P. Krtka byly České dráhy jako jeden ze „zloduchů“ evropské železnice nespravedlivě podrobeny palbě na dvou frontách“. Evropská komise napadla státního dopravce dvakrát v roce 2016, jednou kvůli údajným predátorským cenám na trase Praha – Ostrava, kde čelí konkurenci, a jednou kvůli tvrzení o kartelové dohodě se sousedními dopravci, aby vyloučil získání použitých vozidel ze strany nových hráčů. Tým komisařky pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerové tlačí na oba případy, v prvním případě jako na plnohodnotný protimonopolní případ. V telefonním rozhovoru s Politicem Krtek odmítl obvinění, že by se jeho společnost snažila zmařit liberalizaci evropského železničního sektoru. „Zorganizovali jsme právní konzultace k případům. Byl jsem v Bruselu v první polovině roku, abych sdělil, že jsme připraveni spolupracovat a poskytnout veškeré dokumenty. Samozřejmě neneseme žádnou vinu. Sednu si se svými právníky v září a projednáme další kroky. Obvinění vůči nám je velmi divoké, celý proces je nešťastný a poškozuje naši značku,“ uvedl předseda představenstva.

Politico, politico.eu 5. 9. 2017

Praha chce vykoupit pozemky pod Negrelliho viaduktem

Hlavní město má zájem o pozemky pod Negrelliho viaduktem. Od jejich odkupu si slibuje možnost dalšího rozvoje lokality. Jde o 17 pozemků, jejichž vlastníkem jsou v současnosti České dráhy. Za jejich nákup by mělo město zaplatit necelých pět milionů korun. O nákupu mají rozhodovat pražští radní. Nákup pozemků hlavní město připravuje s Českými drahami již delší dobu. Jde pouze o pozemky mimo pilíře viaduktu, který je součástí drážní infrastruktury. „Vzhledem k plánované rekonstrukci Negrelliho viaduktu, jejíž součástí je i vyčištění nekvalitních stavebních nánosů v prostorech oblouků, vznikne významný potenciál rozvoje území, který spočívá v možné transformaci těchto prostor a nalezení vyšší formy využití, než tomu bylo doposud,“ uvedl radní Karel Grabein Procházka (ANO). O další směně pozemků jedná magistrát zároveň i se SŽDC. „Části pozemku pod oblouky na Štvanici jsou navrženy do velké směny pozemků. V současné době probíhá aktualizace znaleckých posudků na určení obvyklé ceny všech pozemků zařazených do směny,“ uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Hlavní město zatím podle radního Procházky nemá hotovou žádnou koncepci využití území.

euro.cz 5. 9. 2017

Rozsudek v kauze spadlého mostu ve Studénce padne v březnu

Okresní soud v Novém Jičíně vynes rozsudek v kauze železničního neštěstí ve Studénce příští rok v březnu. Předseda senátu hlavní líčení po závěrečných návrzích šesti z deseti obžalovaných odročil. Při dalším jednání mohou promluvit čtyři obžalovaní, kteří dnes u soudu nebyli, pak soud vynes rozsudek. „Jednání za účelem závěrečných návrhů zbývajících obžalovaných a vynesení rozsudku odročuji na 1. a 2. března,“ řekl předseda senátu Jaromír Pšenica. Několikaměsíční odklad zdůvodnil především potřebou času na přípravu a napsání rozsudku. Všichni obžalovaní, kteří před soudem promluvili, zopakovali, že se cítí nevinní. „Čím déle sem chodím, tím méně chápu, proč jsem byl obviněn. Chtěl bych vědět, proč mě pan státní zástupce před lety obvinil a tím mi zničil život,“ sdělil například ředitel ostravského závodu firmy Bögl a Krýsl Miroslav Kovalík. Do obvinění byl významnou osobností v oboru, přičemž se zakázkou ve Studénce neměl nic společného, pouze ji těsně před havárií navštívil. Tehdy se ale víc než o stavbě s dělníky bavil o jejich dovolených. Podle Kovalíka bylo příčinou promočené, jílovité a nesourodé podloží, na kterém stála konstrukce podepírající most.

ČTK 7. 9. 2017

Nová vize: na pražské Letiště Václava Havla vlakem za deset minut

Luxusní vlaky sviští většinu času tunelem z budoucí stanice Opera na ruzyňské letiště. Jízdní doba deset minut, cena kolem sta korun. To je jen malá výše z vize, která dnes míří mezi poslance. Návrh sepsal železniční expert Emanuel Šíp a zaštiťuje jej Hospodářská komora. Klíčovou myšlenkou je co nejlepší kolejové propojení na Letiště Václava Havla. Ideálně ze tří směrů: vysokorychlostními vlaky z centra Prahy (10 minut), Ústí nad Labem (20 minut) a Plzně (30 minut). Projekty s daty zprovoznění po roce 2030 tak dostaly rozměr, který dosud neměly. Nyní plánované rychlé tratě by podle návrhu Hospodářské komory neměly vést jen do středu metropole, ale i na letiště, které ročně odbaví přes 13 milionů pasažérů. Navíc by lidé cestovali rychlými vlaky, což může letištní terminály ještě zatraktivnit. Logická je i podpora z Ústeckého kraje či Drážďan, kam mají vysokorychlostní vlaky v budoucnu zajíždět. Lidé ze severu Čech a Německa by získali luxusní spojení k letadlům na Ruzyni. Je ale fér dodat, že už stávající projekt tratě Praha–Ústí–Drážďany je zatím ve fázi počátečních příprav. Jde však o zcela jiné plány, než s jakými počítá SŽDC a právě Hlavní město Praha.

Lidové noviny 7. 9. 2017

POZNÁVACÍ ZÁJEZD ZA KRÁSAMI KYJEVA

Vlakem v pohodlí přímého lůžkového vozu přes Lvov do hlavního města Ukrajiny – Kyjeva. Návštěva historických pamětihodností metropole Zlatá brána, chrám sv. Sofie, chrám sv. Michala, komplex Kyjevo-pečorského kláštera, muzeum II. světové války a další.

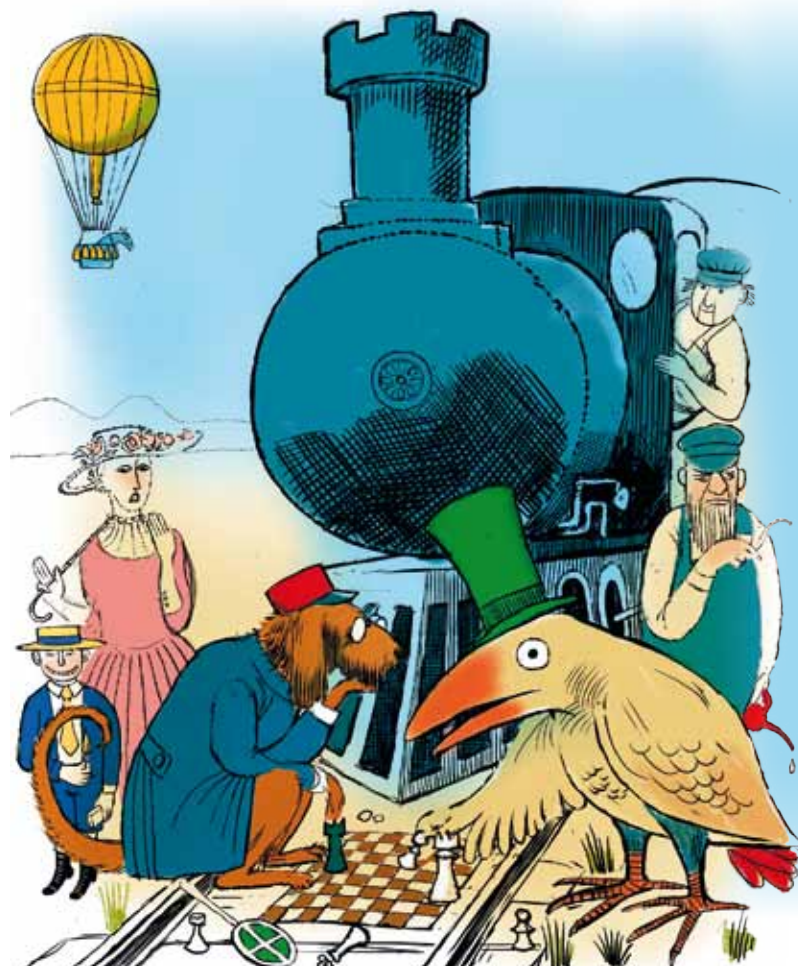
Termín zájezdu je 15.–19. 11. 2017. Cena 2 490 Kč zahrnuje 4x lůžkový příplatek ve vlaku, organizace a služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou jízdenku, MHD v Kyjevě cca 40 Kč, úschovnu zavazadel, vstupy do památek a muzeí cca 300 Kč.

Více na www.cdtravel.cz
nebo tel. 972 243 053.

NABÍDKA ČD TRAVEL



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



ŠACHOVÝ VLAK 2017

PRAHA–OLOMOUC–TRENČÍN
BRATISLAVA–LEDNICE–PRAHA

13.–17. ŘÍJNA 2017

POJEĎTE NA KRÁSNÝ VÝLET A ZAHRAJTE SI
VE VLAKU MEZINÁRODNÍ ŠACHOVÝ TURNAJ!
VÍCE INFORMACÍ NA WEBU PRAGUECHESS.CZ
NEBO E-MAILEM PRAZSKA.SACHOVA@GMAIL.COM

WWW.SACHOVY-VLAK.CZ

GENERÁLNÍ PARTNER

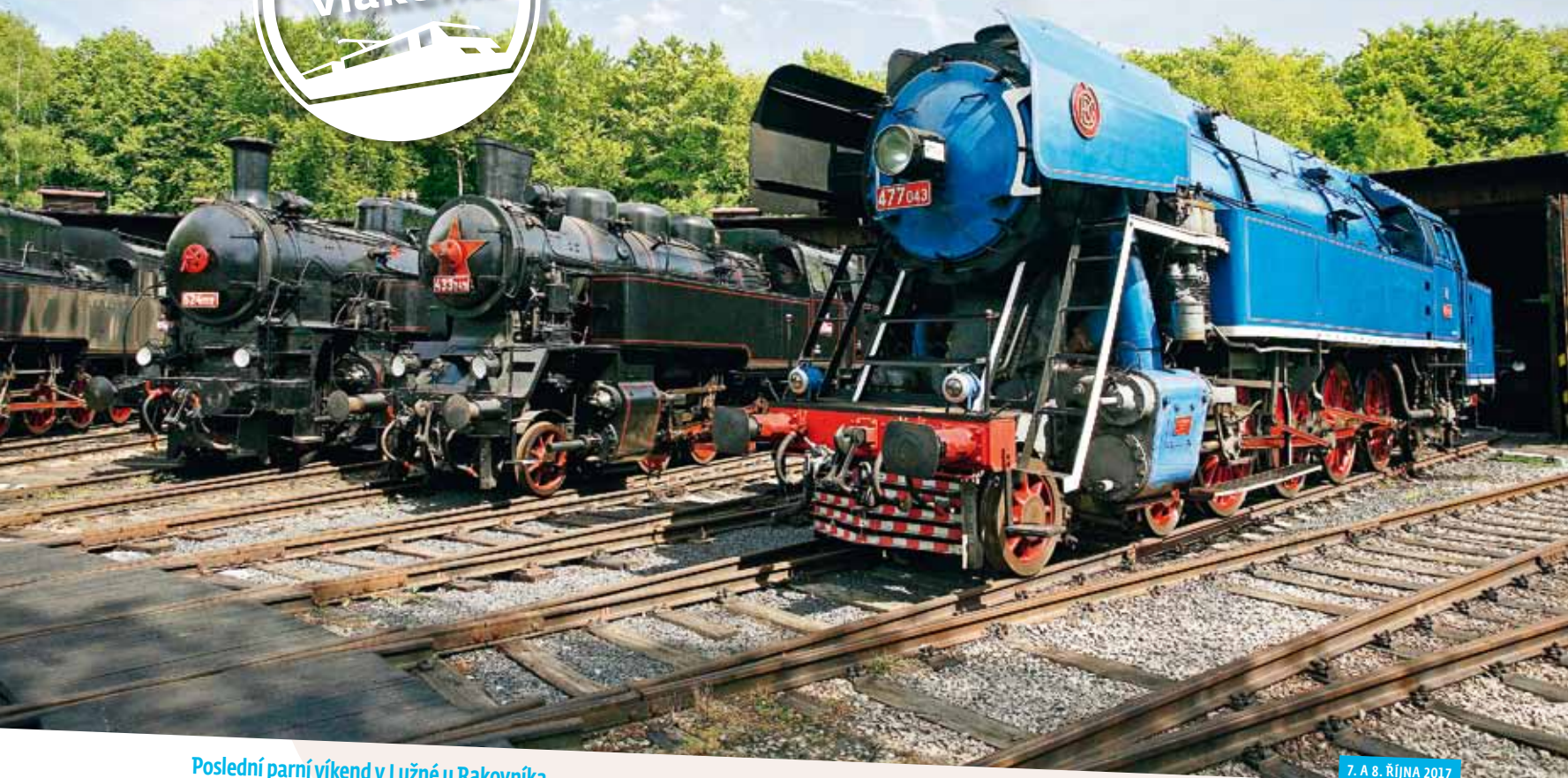
 **České dráhy**
Národní dopravce

 **EAI
HOTELS**

 **ŠACHOVÝ
TÝDENÍK**

LIDOVÉ NOVINY

 **PRAŽSKÁ ŠACHOVÁ
SPOLEČNOST**



7. A 8. ŘÍJNA 2017

Poslední parní víkend v Lužné u Rakovníka

O víkendu 7. a 8. října se v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka koná tradiční akce pojatá jako stylové rozloučení s letošními nostalgickými zážitky na kolejích – Poslední parní víkend. V sobotu i v neděli se můžete svést do Lužné u Rakovníka parním vlakem, který tentokrát odjíždí z pražského hlavního nádraží. V sobotu potáhne vlak do Lužné u Rakovníka parní lokomotiva Štokr (556.0506), zpět do Prahy parní lokomotiva Papoušek (477.043). V neděli, ale také na zahradní železnici s vlastním parním pohonem, kterou budou provozovat členové německých zájmových sdružení z Bayreuthu a Lipska. Po oba víkendové dny rovněž jede parní vlak mezi Lužnou u R. a Kolečovicemi. Více informací na www.cdmuzeum.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Praha hl. n./Lužná u Rakovníka ad.



ilustrační foto: © Peter Kšínan | Dreamstime.com

OD 16. ZÁŘÍ DO 19. LISTOPADU 2017

S dětmi do brněnského Letohrádku Mitrovských

Hned tři rodinné výstavy si na podzim připravili v brněnském Letohrádku Mitrovských. Největším lákadlem je jistě výstava věnovaná loutkovému seriálu s legendární dvojicí kutilů Pat a Mat. Na ní se dozvíte, jak večerníčky populární nejen u nás a na Slovensku, ale také v Polsku nebo dokonce v dalekém Íránu vznikají. Zblízka si můžete prohlédnout jak loutky chronických nešiků, tak i kulisy seriálu jako dvojdomek, kutilskou dílnu nebo třeba létací balón. Druhou výstavu nazvanou Střípky z dějin módy na panenkách si užijí hlavně holky a jejich maminky a babičky. K vidění je na ní téměř stovka ručně šitých a zdobených šatů a doplňků oblečených na panenkách Barbie a Steffi. Klukům a všem milovníkům krásy na čtyřech kolech je zase určena výstava modelů autíček a fotografií automobilů. Pokud se v pokladně prokážete platnou jízdenkou ČD, získáte slevu 20 % na vstupné.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.



30. ZÁŘÍ 2017

Křivoklátským expresem na rytířské slavnosti

Poslední zářijovou sobotu (30. 9.) se můžete svést parním vlakem taženým lokomotivou Šlechticnou na Křivoklát, kde se koná už 23. ročník rytířských slavností Křivoklátní. Historický vlak odjíždí v 9:13 h z nádraží Praha-Braník a v metropoli zastaví ještě ve Vršovicích a na Smíchově. Přes Beroun pak dojede v 11:14 h na Křivoklát a pokračuje dál až do Lužné u Rakovníka. Odpoledne se vydá stejnou trasou zpět do Prahy. Zpáteční jízdenka Praha – Křivoklát stojí 280 Kč, za děti ve věku 6 až 15 let zaplatíte polovinu, mladší děti cestují bez nároku na místo k sezení zdarma. V nabídce je také rodinná zpáteční jízdenka pro dva dospělé a dvě děti za 570 Kč. Po předložení zpáteční nebo rodinné jízdenky z parního vlaku získáte slevu 20 % na vstupné na prohlídkový okruh hradu. Více informací o jízdě parního vlaku najdete na www.cd.cz/nostalgie, o programu Křivoklátní na www.krivoklat.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Braník/Beroun/Křivoklát/Lužná u Rakovníka ad.



ilustrační foto: © Fotosmile | Dreamstime.com

7. ŘÍJNA 2017

Setkejte se se světovými literárními hvězdami!

V pražském centru současného umění MeetFactory se v sobotu 7. října uskuteční další ročník Humbookfestu. Na jediný knižní festival pro teenagery ve střední Evropě přijaly pozvání Anita Grace Howardová, autorka úspěšné fantasy Šepotání, Jenny Hanová, mezi jejíž nejznámější knihy patří ty ze série Všem klukům, které jsem milovala, nebo neméně oblíbená americká spisovatelka literatury pro mládež Joelle Charbonneau. Autogramiáda zahraničních autorek je na programu v hlavním sále od 18:30 do 20:30 h. Na Humbookfestu se setkáte i se známými českými spisovateli – Martinem Bečanem, Vilmou Kadlečkovou nebo Ladislavem Ziburou. Součástí doprovodného programu budou kreativní workshopy, besedy, setkání s redaktory a blogery, Humbook dílna nebo večerní afterparty s koncertem Debbi. Bližší informace o festivalu a jeho programu získáte na www.humbookfest.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Smíchov/Praha hl. n./Praha Masarykovo nádr. ad.