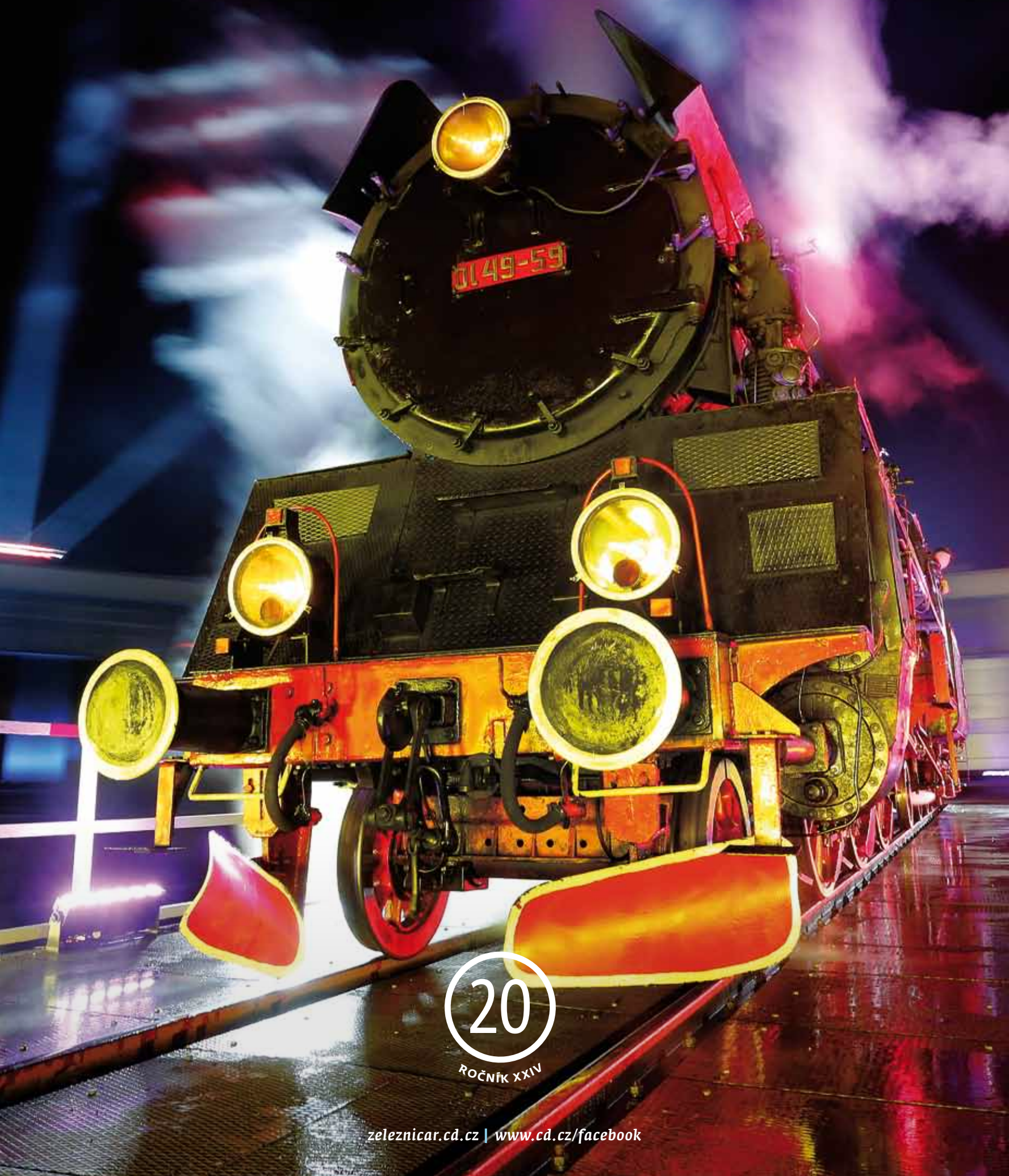


Železničář

5. ŘÍJNA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



20

ROČNÍK XXIV

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Úspěšnost dlouhodobé spolupráce Českých drah s ÖBB podtrhují nyní především vlaky railjet. Nejen o nich jsme hovořili se šéfem dálkové dopravy společnosti ÖBB-**Personenverkehr AG Kurtem Bauerem**.



8-9 ZPRAVODAJSTVÍ

Bohumínské nádraží zaplnili fanoušci mašinek. Město hostilo sedmý ročník **Národního dne železnice**. K vidění byly desítky kusů moderní i historické techniky. Regionálně se však slavilo i na jiných místech Česka.

12-13 TÉMA

Od chvíle, kdy se na evropském kontinentu rozjel první pravidelný vlak komerční rychlostí **200 kilometrů za hodinu**, uplynulo přesně půl století. Stalo se tak 28. května roku 1967 ve Francii s vlakem **Le Capitole** spojující Paříž a Toulouse na jihu země.



15 PROVOZ A TECHNIKA

ZL VUZ jako **Akreditovaná Zkušební laboratoř** a jako pověřená právnická osoba k provádění zkoušek nabízí komplexní služby v oblasti homologace železničních vozidel, a to nejen v České republice.

16-17 RECENZE

Leží na trati číslo 140, nedaleko protéká řeka Ohře. Tím ale krátký výčet společných prvků končí. Jak si vedou **nádražky** ve stanicích **Ostrov nad Ohří a Cheb**, jsme se vypravili zjistit osobně.



18-19 CESTOPIS

Vidnava, Velká Kraš, Žulová, Javorník ve Slezsku. Všechna tato zajímavá místa v málo navštěvovaném západním cípu **Českého Slezska** spojuje železnice. Vydejme se na malý výlet do této části republiky, kde se skrývá úžasný komplex krasových jeskyní Na Pomezí.

20-21 HISTORIE

Nehody na železnici se v minulosti nevyhýbaly ani tuzemským tratím. Ale nejen klasická železnice je svědkem těchto nepříjemných událostí, tragédie se často stávaly i na kolejích tramvajových.



Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Petr Slonek | **VEDOUČÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** SevenArt, s.r.o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz 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. Nevýžádané 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 *Polská parní lokomotiva 01-49-59 během Národního dne železnice v Bohumíně*



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Dva zajímavé úlovky z Nymburka nám poslal **Andrej Ivanič**. Prvním kouskem je elektrická jednotka řady 471.018 CityElefant s novým lakem k 25. výročí vzniku organizátora dopravy v Praze společnosti ROPID. Druhý snímek zachycuje příjezd historické motorové jednotky M 260.001 Stříbrný šíp do stanice Nymburk hlavní nádraží.



SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

jak jste jistě v posledních týdnech zaznamenali, noční doprava projde k novému jízdnímu řádu významnou obměnou. Z celoevropského hlediska nad ní visí do budoucna určitý otazník, v jaké podobě a v jakém rozsahu budou noční vlaky zajišťovány, a to z důvodu intramodální i intermodální konkurence (tedy jak v samotné železniční dopravě, tak mezi železniční a například leteckou dopravou), dále kvůli nejednotnému pohledu jednotlivých ministerstev jakožto objednatelů (kdy totéž spojení je v jednom státě objednáváno a v druhém nikoli, což má samozřejmě dopad na náhled jednotlivých dopravců na podobu konceptu těchto vlaků) a v neposlední řadě také v samotné schopnosti dopravců pružně reagovat na požadavky zákazníků a změny na tomto trhu jako takovém.

Odborná i laická veřejnost se tak již od léta z různých zdrojů dozvíдалa o možných scénářích vedení nočního vlaku Metropol, až bylo na základě důkladných obchodních úvah pro JŘ 2018 rozhodnuto o jeho nevedení v dnešní podobě, konkrétně v úseku Praha – Německo. I když se z historicko-dopravního hlediska jedná o velký zásah do nočního spojení metropolí Vídeň a Berlín (spojení nebude vedeno po takřka 100 letech), nejedná se o jednorázové a nenávratné rušení vybraných relací, ale o přenastavování konceptu této mezinárodní nabídky tak, aby se nabídka nočních spojení důkladně připravila a vůči cestujícím byla v blízké budoucnosti ještě atraktivnější. Z toho důvodu dochází sice k dočasnému přerušení přímého nočního spojení v relaci Budapešť/Vídeň – Berlín, nicméně cestující budou mít nadále k dispozici přímé vozy Budapešť – Praha a opětovně i Vídeň – Praha s možným přestupem na EC spojení z Prahy do Německa.

Obdobnou situaci je možné zaznamenat v mezinárodní dopravě jako takové. Intenzivní debaty o budoucích modelech však dokazují, že všichni dopravci zainteresovaní na tomto trhu mají i nadále zájem o provozování předemných vlaků a činí i důležité kroky směrem ke zlepšování kvality jak z hlediska stavu vozového parku, tak z hlediska služeb na palubě. Důkazem toho, že i České dráhy chtějí udržet své místo na trhu, je například nedávno prezentovaná první modernizovaná jednotka SC Pendolino určená k provozu mezi Českou a Slovenskou republikou, zlepšení služeb na palubě v podobě atraktivnějších cen cateringu na relaci Praha – Bratislava, spuštění možnosti wi-fi připojení v celé relaci Praha – Berlín, zavádění produktových názvů linek, ale za zmínku stojí i postupná obměna vozů společnosti MÁV-START na lince Praha – Budapešť. Od nového jízdního řádu budou také denní EC vlaky zajíždět na nádraží Budapešť Nyugati, což nejenže zkrátí cestovní dobu, ale zjednoduší samotný přístup přímo do centra města. Pro podporu cestování vlakem navíc aktuálně běží velká kampaň Auto versus Vlak, na kterou v listopadu navážeme propagační právě mezinárodních spojení. Cestující se tak mohou těšit nejen na další lákavé nabídky, ale během podzimu také představíme zajímavou obměnu designu vybraných vozů ČD, ale o tom až v některém z následujících čísel.

Věřím, že všechny tyto změny jasně dokazují, že na postupně otevíraném trhu chceme společně se svými obchodními partnery hrát rozhodující roli a současnou situaci nevnímáme jako riziko, ale jako příležitost.



Radek Dvořák

Ředitel kanceláře člena představenstva pro osobní dopravu



Nová hala DPOV ve Veselí nad Moravou je téměř dokončena

Stavba, respektive rozšíření tzv. modré haly v areálu DPOV Veselí nad Moravou, se chýlí ke konci. V minulých dnech se dokončovala pokládka dlažby ke kolejím. Slavnostní otevření a zahájení zkušebního provozu haly se odehraje v pátek 13. října, kdy v provozním středisku oprav (PSO) DPOV ve Veselí nad Moravou zasedne Dozorčí rada DPOV. Jednotky řady 844 jsou zatím nejdelšími vozidly, která se v DPOV PSO opravují, a zároveň vyžadují odpovídající technologické vybavení. Nový modul, který byl přistaven k dvoukolejné hale z roku 2014, je jednokolejný, dlouhý 120 m, široký 10 m, v celé délce opatřen dráhou s portálovým jeřábem o nosnosti 10 t. Na dvou sadách patkových zvedáků zde bude možné vyvazovat současně dvě jednotky řady 844. Hala má sloužit k opravám RegioSharků či k opravám po násilném poškození (red)

Účastníci konference řešili železniční balíček

Čtvrtý železniční balíček a jeho dopad na legislativu v České republice. To bylo téma vystoupení generálního ředitele a předsedy představenstva Českých drah Pavla Krtky na výroční konferenci víceletého projektu SŽDC a ČD Železniční doprava pro kraje. Setkání navázalo na řadu letošních jednání se zástupci krajů. Krtek se podrobně věnoval obchodním vztahům mezi národním dopravcem a objednateli regionální dopravy. Připomněl, že České dráhy mají zajištěný obchodní model s kraji do roku 2019 a i po tomto roce chtějí obhájit maximum výkonů. Národní dopravce musí reagovat na požadavky objednatelů, a proto s kraji vede jednání a reaguje na individuální požadavky. Konference, která se uskutečnila ve čtvrtek 21. září v pražském Top hotelu, se zúčastnil i místopředseda představenstva Českých drah Ludvík Urban. Setkání u kulatých stolů se letos ještě odehraje v německých Drážďanech, kde se bude řešit mezistátní doprava. (hol)

Den železnice oslavili



Svátek železničářů oslavil také významný uzel Česká Třebová. I přes částečnou nepřízeň počasí se v neděli 24. září přišly podívat na techniku, modelová kolejiště a další zajímavosti stovky malých i velkých návštěvníků z regionu i vzdálenějších míst. Depo kolejových vozidel ČD, které Regionální den železnice pořádalo, navštívil i člen představenstva ČD Michal Štěpán, hejtman Pardubického kraje Martin Netolický nebo místostarostka Města Česká Třebová Jaromíra Žáčková. Nejen fotografové, ale i rodiny s dětmi ocenili vystavená vozidla motorové trakce na takzvaných paprs-

Na výstaviště do Brna zamířil speciální spoj

Národní dopravce vypravil na mezinárodní veletrh rehabilitačních, protetických a ortopedických pomůcek, který se konal na brněnském výstavišti, zvláštní spoj Rehaexpres. Speciální vlak, který tvořila jednotka InterPanter, přivezl 19. září zájemce z Prahy, Kolína, Pardubic a dalších míst na trase až do areálu výstaviště.

Z Brna dolního nádraží na výstaviště a zpět InterPanter vedl ulicemi města za doprovodu policie Břejlovec 750.712.

Ve vlaku, na jehož palubě bylo něco přes 150 cestujících, cestoval také člen představenstva ČD pro osobní dopravu Michal Štěpán a předseda Národní rady osob se zdravotním postižením ČR Václav Krása. Ten ocenil dlouhodobou spolupráci s ČD i v oblasti zpřístupňování železnice pro osoby se zdravotním postižením a zdůraznil, že spoj umožnil handicapovaným výhodně dostat se na veletrh Rehaprotex. (mah)



i v České Třebové



cích malé točny, kde byly k vidění stroje Brejlovec, Eso, Kocour, motorové vozy RegioSpider řady 841 nebo historický motorový vůz Krokodýl původní řady M 286.0. Na přílehlé koleji si mohli zájemci prohlédnout nejmodernější motorovou jednotku RegioShark řady 844 či soupravu tvořenou elektrickou stejnosměrnou lokomotivou řady 163 a řídicím vozem Bfhpvee. Občerstvení bylo možno tradičně koupit v bufetovém historickém voze. Velkou pozornost poutala malá průmyslová lokomotiva BN 60, zájemci rovněž využili možnosti svezení se na stanovišti Žehličky řady 111. (mah)



Odborníci diskutovali o rozvoji železnice

Nejen o koncepci železniční dopravy, ale i o přípravě projektů infrastruktury v kraji a také o stavu přípravy projektových záměrů vysokorychlostních tratí v ČR hovořili účastníci konference Transport 2017. Ta se v Ostravě uskutečnila už pojednavačtější. Region podle náměstka hejtmana Moravskoslezského kraje pro dopravu Jakuba Unucky podpoří namísto diesellových vozidel pouze jednotky na vodíkový či bateriový pohon. Na jednání nechyběl ani předseda představenstva ČD Pavel Krtek. „Jsme rádi za růst ve všech segmentech námi zajišťované dopravy a plánujeme nákup nových moderních vozidel. Důležité je, aby i infrastruktura byla rychle připravena na předpokládaný růst železničních přeprav. Zásadní otázkou pro zachování síťových efektů i po roce 2019 zůstává například počet soutěžených provozních souborů, způsob ochrany výkonů smluvního dopravce, vyloučení spekulativních nabídek bez reálného základu či nastavení závazných pravidel pro kraje k udržení jednotného železničního systému v ČR.“ (mah)



DVI již působí v nových prostorech v pražském Karlíně

Dopravní vzdělávací institut (DVI) se přestěhoval do nových prostor z pražské Husitské ulice na Žižkově do budovy na adrese Prvního pluku 621 v Karlíně. Bývalé prostory, učebny a zázemí již nevyhovovalo potřebám společnosti, výuka manažerských dovedností nebo školení větších skupin studujících musely probíhat v zapůjčených místnostech. Nyní se tedy bude například manažerské vzdělávání pro společnost CzechInvest odehrávat v pohodlnějších místnostech. Podle Blanky Havelkové, předsedkyně představenstva DVI, je nová adresa dostupnější a příjemnější pro příchozí účastníky výuky a návštěvy. Kromě toho také různá psychologická vyšetření budou probíhat v mnohem klidnějším prostředí. Stěhování se uskutečnilo ve druhé polovině září. (hol)



Předseda představenstva národního dopravce České dráhy Pavel Krtek byl znovu zvolen valným shromážděním do řídicího výboru CER – Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností. Jeho opětovné zvolení do řídicího výboru této největší evropské železniční instituce potvrzuje významné postavení ČD na mezinárodní úrovni. Letošní valné shromáždění se uskutečnilo 25. září v polském Gdaňsku v předvečer mezinárodního veletrhu železniční a kolejové techniky TRAKO 2017. Během valného shromáždění se uskutečnila také volba nového řídicího výboru (Management Committee) CER pro roky 2018 a 2019. „Volba do výboru mně umožní úzké zapojení do všech aktivit, které se na evropské úrovni chystají a díky tomu můžu velmi efektivně hájit zájmy Českých drah,“ uvedl Pavel Krtek. (red)

Pavel Krtek znovu zvolen do řídicího výboru CER

Chceme ještě zrychlit spojení mezi ČR a Rakouskem

Úspěšnost dlouhodobé spolupráce Českých drah s Rakouskými spolkovými drahami (ÖBB) podtrhují v současnosti především vlaky railjet nabízející rychlé a pohodlné cestování mezi Brnem a Prahou a přímé spojení do Vídně a Grazu v Rakousku. Nejen o nich jsme hovořili se šéfem dálkové dopravy rakouské železniční společnosti ÖBB- Personenverkehr AG Kurtem Bauerem.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

Co si myslíte o dosavadní spolupráci rakouského a českého dopravce (ÖBB/ČD) v rámci vlaků railjet?

Ve společnosti České dráhy jsme získali kompetentního a spolehlivého partnera zaměřeného na zákazníky. To platí jak pro fázi projektu, tak pro operativní provoz. Zejména v případech, kdy se vyskytnou nějaké problémy, dokážeme vždy velmi rychle najít společná řešení.

Po více než dvou letech společného provozu modrých a červených vlaků lze již určitým způsobem bilancovat. Co se podle vašeho názoru podařilo a kde ještě naopak spatřujete potenciál ke zlepšení?

Velmi dobře se například vyvíjejí počty cestujících. Od prosince 2014 máme zhruba o 40 procent více zákazníků a to je v rámci mezinárodní dálkové přepravy skutečně úctyhodné číslo. Ruku v ruce s tím se velmi uspokojivě vyvíjejí také obraty. Velké starosti nám naopak dělají vysoké sezonní výkyvy. V létě přepravíme v porovnání se zimními měsíci více než dvojnásobný počet cestujících. V důsledku toho jsou naše vlaky obzvláště v létě velmi silně vytížené. Nasadit další spoje však není tak snadné, neboť v atraktivních časových úsecích nenabízejí tratě v Česku, ale ani v oblasti Vídně téměř žádnou dodatečnou kapacitu.

Dalším významným tématem je přesnost. Cílem společnosti ÖBB-Fernverkehr je dosáhnout hodnoty 88 %. Přesnost se sice od zahájení provozu celkově velmi zlepšila, nicméně stále je tu ještě prostor k jejímu zvýšení – zejména během stavební sezóny, to znamená od dubna do října. Vytvořili jsme proto grémium zástupců společností ČD, SŽDC, ÖBB-Infra a ÖBB-Personenverkehr, které se pravidelně schází s cílem tuto situaci řešit.

Mohl byste porovnat tuto „modro-červenou“ linku s ostatními tratěmi, na nichž jsou provozovány vlaky railjet? Čím se rakousko-český projekt liší?

Nemáme žádnou další linku, na které by se počty cestujících tak rychle a tak příznivě vyvíjely. Musíme však také konstatovat, že tento projekt je velmi mladý a že jsme začínali na hodně skromné úrovni. Jeden zásadní rozdíl oproti linkám obsluhovaným výhradně červenými railjety tu nicméně je: v modrých vlacích se podává čerstvě točené pivo. A setkává se s velkým ohlasem především u našich zákazníků.

Mnozí cestující zřejmě ani netuší, že ÖBB již řadu let provozuje „společnou“ linku s maďarskými státními drahami na trase Vídeň – Budapešť a že jsou na ní

používány výhradně rakouské vlaky. Na hranicích se pouze střídá vlakový personál a osádka lokomotivy. Byl tento mezinárodní projekt úspěšný a plánujete v souvislosti s ním nějaké změny a novinky?

Tento úspěšný projekt realizovaný mezi Budapeští a Vídní s navazujícími spoji až do Mnichova, Innsbrucku a Curychu lze pro spojení do Prahy považovat za vzor. Právě na něm jsme mohli vidět, že se počty cestujících s přechodem na soupravy railjet zvýšily.

Výsledky průzkumu trhu nám potvrdily, že je značka railjet mezi našimi cestujícími nesmírně oblíbená a že již jen skutečnost, že jsou tato vozidla nasazována, vede k nárůstu počtu zákazníků. Zcela jasně jsme to v tomto roce viděli na trase Vídeň – Salcburk, kde zůstala nabídka jízdního řádu stejná, avšak soupravy IC byly nahrazeny vlaky railjet. I zde je patrný výrazný nárůst poptávky. Tento „railjet efekt“ nám potvrdili i naši kolegové z ČD na území Česka.

Ale zpátky k trase Vídeň – Budapešť. I zde se doprava vyvíjela velmi úspěšně. Původní dvouhodinový interval jsme na této lince museli posílit a doplnit jej běžnými vozovými vlaky s lokomotivou. To znamená, že v současné době je Vídeň denními vlaky spojena s Budapeští 10x denně. Usilujeme v podstatě o zavedení jednohodinového intervalu obsluhovaného railjety a vlaky EC, zde však musíme sledovat vývoj počtu cestujících a příjmů.

Od roku 2018 se plánuje zřízení soukromého rakousko-českého konsorcia na trase Vídeň – Praha, čímž vzroste konkurence. Jaký dopad bude mít tento nový dopravce na naši „modro-červenou“ linku? Jaká opatření přijmete?

Úplně nová pro nás tato situace není, neboť jak společnost ČD, tak ÖBB působí v konkurenčním prostředí i v rámci své příslušné vlasti. V Rakousku existuje konkurence mezi Vídní a Salcburkem a její nabídka se v prosinci dokonce ještě více rozšíří. Kromě toho je trasa Vídeň – Praha již nyní velmi hustě obsazena „žlutými“ dálkovými autobusy. V této souvislosti v podstatě vždy platí, že v případě vstupu nového subjektu na trh

Český trh je pro společnost ÖBB jedním z nejdůležitějších zahraničních trhů jak v lokální, tak v dálkové dopravě. České dráhy jsou pro nás vynikajícím partnerem, se kterým již tradičně velmi dobře spolupracujeme. Těším se na společnou budoucnost.



KURT BAUER

Po ukončení studia v oboru mezinárodních hospodářských věd na Univerzitě v Innsbrucku v roce 2000 zahájil kariéru jako poradce u společnosti Accenture ve Frankfurtu nad Mohanem. Od roku 2000 do roku 2010 se specializoval na různé druhy poradenství v oboru „Travel and Transportation“ (cestování a doprava). V roce 2011 nakonec přestoupil ke společnosti Deutsche Bahn. Jako senior projektový manažer odpovídal za strategické projekty v oblasti osobní přepravy a ve společnosti DB Fernverkehr AG rozvíjel jako vedoucí oddělení procesy plánování a dispozice. V roce 2015 se vrátil do vlasti a od listopadu 2015 působí jako šéf dálkové dopravy ve společnosti ÖBB-Personenverkehr AG.

ztratí původní dlouho zavedené podniky pro danou chvíli podíly na trhu. Budeme se proto soustředit na naše silné stránky a nabídneme zákazníkovi takový poměr cena/výkon, který bude jediný svého druhu. Ukazuje se však také, že konkurence působí na obchod jako oživení. Zákazníci mají větší výběr a společnosti, které si konkurují, si vždy najdou takové postavení, jež je pro ně optimální. To se potvrdilo v Česku i v Rakousku a teď taková situace nastane také v mezinárodní přepravě. Když se podíváme na to, kolik lidí jezdí mezi Prahou a Vídní soukromými osobními vozy, pak se zde naskýtá obrovský potenciál pro všechny firmy. Pokud se týče dalšího vývoje nabídky railjetů mezi Prahou a Vídní, konzultujeme tuto záležitost v současné době velmi podrobně s Českými drahami. Prosim proto o pochopení, že k tomuto tématu nemohu momentálně říci ještě nic konkrétního.

Jak vypadá spolupráce s ČD u ostatních projektů?

Velmi dobře – oba podniky státních drah například v prosinci 2016 v rámci společného snažení nesmírně zatraktivily přepravu mezi Lincem a Prahou. Od té doby jezdí na této trase čtyři expresní vlaky denně, přičemž doba jízdy trvá 4 hodiny. Díky těmto vlakům také nyní existuje možnost přímého nočního spoje z Prahy do Curychu.

U nočních vlaků zůstaňme. Společnost ÖBB vstoupila se svou značkou Nightjet do této obchodní oblasti skutečně ve velkém...

To je pravda. ÖBB od konce minulého roku provozuje 15 spojů Nightjet v celé Evropě. Je to poprvé, kdy obsluhujeme trasy, které nevedou přes Rakousko. Jako příklad mohou uvést spoj Curych – Hamburk. Byl to pro nás velký krok, který se nyní vyplácí. V tomto roce jsme prodali již více než jeden milion jízdenek na vlaky Nightjet a jsme s vývojem této oblasti naší činnosti velmi spokojeni. Také čeští zákazníci mají v rámci ní k dispozici optimální spoje do jižní Evropy. S jedním přestupem ve Vídni lze vlakem Nightjet dojet například do Benátek, Verony, Milána, Florencie a Říma. Od roku 2021 uvedeme do provozu nové noční vlaky a v tuto chvíli lze s ohledem na tuto obchodní oblast již také pomýšlet na její rozšíření.

Existuje ještě něco, o co byste se s našimi českými čtenáři rád podělil?

Český trh je pro společnost ÖBB jedním z nejdůležitějších zahraničních trhů jak v lokální, tak v dálkové dopravě. ČD jsou pro nás vynikajícím partnerem, se kterým již tradičně velmi dobře spolupracujeme. Těším se na společnou budoucnost, neboť naším cílem je dosáhnout ještě rychlejšího a pohodlnějšího spojení Česka a Rakouska po železnici, než je tomu dosud. ◇

Oslavy NDŽ v Bohumíně nepokazil ani déšť

Bohumínské nádraží zaplnili fanoušci železniční dopravy, město totiž hostilo sedmý ročník Národního dne železnice. K vidění byly desítky kusů moderní i historické techniky. Návštěvníci si také mohli prvně prohlédnout zmodernizované Pendolino. Oslavy si nenechalo ujít přes jednadvacet tisíc lidí.

JOSEF HOLEK | FOTO: MICHAL MÁLEK

Nádraží, depo a náměstí v Bohumíně se v sobotu 23. září staly centrem oslav Národního dne železnice. Sedmý celostátní ročník oslav zrození dráhy si nenechalo na severu Moravy ujít více než 21 tisíc návštěvníků. A to i přes nepřízeň počasí. Nalákaly je historická i moderní technika Českých drah a expozice vozidel zahraničních dopravců. Bezmála tisícovka lidí si zakoupila i vstupenku na noční vlakovou show.

Vectron i parní stroje

Areál byl tradičně rozdělen do tří světů – historie, zábavy a změny. „Technika přes den nezáležela. Řada strojů jezdila v čelech speciálních vlaků po vlečkách Ostravsko-karvinské uhelné pánve a ostravském uzlu. Jedna ze souprav vzešla najednou přes 900 lidí,“ sdělil Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy.

V rámci programu se ve stanici a místním depu ukázala známá historická i nejmodernější vozidla. Vedle modernizovaného Pendolina, které z Prahy přivezlo protokolární vlak, představili organizátoři i další moderní vozidla – jednotku InterPanter nebo lokomotivu Siemens Vectron z flotily dceřiné společnosti ČD Cargo. Kromě již

zmíněných parních krasavic si slávu užívaly Hrboun 310.23, Štokr 556.0506, Šlechtična 475.179 či Bulík 464.008 s Matyldou 314.303. Historické motorové stroje reprezentovaly Stříbrný šíp M 260.001, Kyklop T 499.0002 a další. Elektrickou trakci zastupoval i Šestikolák E 669.001.

Pohled pod podvozek

Zajímavostí bylo zpřístupnění haly techniko-hygienické údržby (THÚ), které se stalo Světem změny. Sem organizátoři nechali najet Pendolino a další modernizované osobní vozy. Návštěvníkům tak byl umožněn unikátní pohled nejen na specializované pracoviště, ale i pod jednotku řady 680 a vagony. Navíc obsluha vlajkové lodi nabízela v bistrovozu návštěvníkům kompletní menu.

V rámci NDŽ si děti i jejich dospělý doprovod mohli zajít na koncerty skupiny Buty a Emmy Smetany. Pro náctileté show předvedly youtubeři. „Železnice má budoucnost a budoucnost jsou naše děti. Děti a mládí jsou naši potenciální cestující a třeba i budoucí zaměstnanci,“ uvedl předseda představenstva Pavel Krtek. Celodenní program vyvrcholil oficiální premiérou dokumentu Záhady lokálek.

O organizaci se postarali především zaměstnanci ČD. „Většina aktivit musela být zajištěna na volné ploše. V dešti pracovala nejen ostra- ha, ale také se v něm při běžné práci pohybovaly vlakové a lokomotivní čety, umělci a realizační tým,“ zmínil Jan Cakl, hlavní pořadatel ČD. „Železnice je vedle techniky hlavně o lidech – jak o těch, co s námi jezdí, tak o našich, kteří se starají o jejich bezpečnost a pohodlí. Přes 21 tisíc návštěvníků je oceněním práce všech zaměstnanců národního dopravce. Díky patří i dobrovolníkům, kteří zajišťují provozuschopnost historické techniky. Za celou akci jsou stovky hodin přípravných prací, jednání, prověřování podmínek a mnoho dalšího,“ pochválil Michal Štěpán, člen představenstva ČD spolupráci nejen v rámci Skupiny ČD, ale i s externími subjekty. „Bez jejich kladného přístupu a také bez zapojení kolegů ze SŽDC by se oslavy zdárně neproběhly.“

„Většina aktivit musela být zajištěna na volné ploše. V dešti pracovala nejen ostra- ha, ale také se v něm při běžné práci pohybovaly vlakové a lokomotivní čety, umělci a realizační tým,“ zmínil Jan Cakl, hlavní pořadatel ČD. „Železnice je vedle techniky hlavně o lidech – jak o těch, co s námi jezdí, tak o našich, kteří se starají o jejich bezpečnost a pohodlí. Přes 21 tisíc návštěvníků je oceněním práce všech zaměstnanců národního dopravce. Díky patří i dobrovolníkům, kteří zajišťují provozuschopnost historické techniky. Za celou akci jsou stovky hodin přípravných prací, jednání, prověřování podmínek a mnoho dalšího,“ pochválil Michal Štěpán, člen představenstva ČD spolupráci nejen v rámci Skupiny ČD, ale i s externími subjekty. „Bez jejich kladného přístupu a také bez zapojení kolegů ze SŽDC by se oslavy zdárně neproběhly.“

Fotogalerii najdete na webu www.zeleznicar.cd.cz.



ŠLECHTIČNA OZDOBILA REGIONÁLNÍ DEN ŽELEZNICE NA PLZEŇSKU

Stovky lidí si nenechaly ujít regionální Den železnice v Plzeňském kraji. Letos se uskutečnil na nádražích v Chrástu, Stupně a Radnicích. Oslavy nabídly celodenní jízdy zvláštních parních vlaků a doprovodný program pro děti i dospělé. Den železnice připravily České dráhy společně obcemi, kde se oslavy konaly, a s dalšími partnery. Akce byla úspěšná, speciálně vypravené spoje byly zaplněny.

„Nejvíce se mi líbila jízda ve vlaku, který jel z Plzně do Chrástu, a táhla ho Šlechtična,“ nechal se slyšet desetiletý Matouš Vorel, milovník železnice, a připomněl, že hlavní hvězdou dne byla parní lokomotiva 475.111 z plzeňského DKV. V Chrástu si pak prozkoumal stroj 313.902. Šlechtična se dvakrát vypravila do Rokycan anebo Plzně. Avizovaná pára 310.072, jež měla původně obsluhovat jízdy ze Stupna do Radnic, z technických důvodů nevyjela. Zaskočil za ni dieselový Hektor. „Jízdní řády byly navrhovány tak, aby na sebe jednotlivé vlaky navazovaly a také aby byl prostor ve stani-



cích pro doprovodný program,“ doplnil Vladimír Kostelný, ředitel plzeňského Regionálního obchodního centra Českých drah.

Prasátko i Bodlák, v Praze oslavy PID

Kromě jízdy zvláštních vlaků nabídl Den železnice na Plzeňsku další atraktivní program. Ve Stupně byla k vidění i vojenská a hasičská technika anebo stanoviště lokomotivy Prasátko. V Radnicích si mohli návštěvníci zkusit jízdu na historické drezíně, poslechnout formaci Bodlák, pokochat se automobilovými skvosty a navštívit Vláček Hráček.

Pražský železniční den byl spojen s oslavami 25. výročí zapojení železnice do Pražské integrované dopravy. Centrem oslav se 23. 9. stalo smíchovské nádraží. Odehrálo se zde setkání historických vozidel v čele s parní lokomotivou 434.2186 zvanou Čtyřkolák. Na Smíchově se uskutečnil slavnostní křest jednotky řady 471 v novém nátěru „25 let železnice v PID“.

(hol)



Modernizované Pendolino vyjelo na Slovensko

Na pravidelnou linku z Prahy do Košic vyrazilo první modernizované Pendolino. Na palubě čekala cestující řada nových komfortních prvků. Jednotku si prohlédli i zástupci slovenského dopravce ZSSK. Ocenili kvalitní použité materiály i celkový dojem. Modernizace celé flotily bude dokončena příští rok v létě.

JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR, JAN CHALOUPKA

Pendolino si může do kroniky zapsat další významnou událost. V pondělí 25. září první modernizovaná souprava vyrazila do pravidelného provozu na lince SC 241 z Prahy do Košic. Rekonstrukce jednotky 680.005 trvala tři měsíce. Ve stejný den České dráhy dodaly do revitalizace další jednotku, 680.004.

Pendolina jsou v provozu již 12 let, za tu dobu najela zhruba 27 milionu kilometrů a přepravila přes 12 milionů cestujících. To se projeví i na stavu vybavení, proto se národní dopravce rozhodl pro kompletní obnovu interiérů, včetně toalet a bistrooddílu. Navíc doplnil dětské kino a moderní informační systém. „Jsem přesvědčen, že tři měsíce práce a desítky hodin předchozích konzultací nad výbavou přinesly své ovoce a že se modernizovaný interiér Pendolina bude cestujícím líbit,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. „Na každé jednotce vyměníme 327 sedaček. Natáhli jsme přes dva a půl ki-

lometru nových kabelů, osadili jsme kompletně nová světla s LED technologií. Novinkou jsou i LCD monitory vizuálního informačního systému, v každé jednotce jich bude osmadvacet,“ doplnil Miroslav Kupec, člen představenstva ČD odpovědný za techniku, servis a majetek. Obsluha bistrovozu může nově využívat konvektomat, který dokáže ohřívát až osm jídel najednou, pro každé však dokáže nastavit jiný čas ohřevu. To urychlí především obsluhu a celkově zkvalitní cateringové služby.

Kožená sedadla v 1. třídě

Stejně jako v minulosti je designově oddělena první a druhá třída. V první třídě hraje prim červená barva a tmavší dekory, ve „dvojce“ je hlavní barvou modrá a světlejší odstíny. Sedadla v první třídě jsou navíc kožená. Všude jsou zátěžové koberečky, ve druhé třídě nahradily linoleum.

Omlazovací kúru nyní podstupuje další jednotka, zpět v novém kabátě se objeví koncem listopadu. Podle technologie jsou jednotky připravovány k modernizaci do pražského depa ko-

lejových vozidel (DKV), provozní jednotky Praha Jih. „Celá flotila bude v provozu do roka, poslední omlazený vlak vyjede na konci příštích letních prázdnin. Do provozu se tak vrátí i nyní odstavená souprava po nehodě ve Studénce,“ upřesnil Michal Štěpán.

Více místa na nohy

Modernizovanou jednotku si při první jízdě do Košic prohlédli i zástupci slovenského dopravce, Železniční společnosti (ZSSK). Ti ocenili použité materiály i vzhled. „Pendolino udává úroveň moderní přepravy. Modernizací se laťka posunula o úroveň výš,“ prohlásil Patrik Horný, člen představenstva ZSSK odpovědný za ekonomiku. „Pohodlná jsou sedadla. Líbí se mi i mohutné stoly, člověk má prostor na práci i pro nohy.“ Tím nepřímo narazil na další novinku, kdy mezi sedačkami je díky přemístění odpadkových košů více místa. Opravu pro ČD provádí dceřiná společnost Dílny pro opravy vozidel (DPOV), oprava jedné jednotky přijde na více než 35 milionů korun.

V předvečer pravidelného nasazení modernizované soupravy ji ČD předvedly v Bohumíně více než dvaceti tisícům návštěvníků Národního dne železnice, kam svezla 320 cestujících protokolární vlaku z Prahy. Na palubě vlaku také proběhly tři tiskové konference – dvě v Čechách a jedna cestou ze Žiliny do Ružomberka. ◆

PROJEKT PREVENTIVNÍ VLAK POUČIL UŽ PŘES DVACET TISÍC MLADÝCH

Úspěšný projekt Českých drah, Preventivní vlak bezpečné železnice, pokračuje podzimní částí. V polovině září vyrazil z Kralup nad Vltavou do pražských Dejvic a dále do Letohradu, České Třebové a Chocně. Speciální soupravu s kinosálem a konferenčním vozem vypravuje národní dopravce už deset let. Vlakem a přílehlým stanovištěm záchranářů prošlo za tu dobu již více než 18 tisíc žáků základních a středních škol ze čtyřiceti měst.

Podle Michala Štěpána, člena představenstva ČD zodpovědného za úsek osobní dopravy, statistiky ukazují, že se najdou mladí lidé, kteří si s respektem k pravidlům na železnici hlavu příliš nelámou. Jedná se zejména o hru na odstavených vagoncích nebo přecházení trati mimo určená místa. Například jen minulý rok museli záchranáři vyjít k 18 takovým případům, při nich 10 lidí zemřelo, osm se vážně zranilo. „Skutečně si neuvědomují, že důsledky riskantního jednání v prostředí železnice jsou v drtivé většině tragické. Přestože se cesta k nápravě zdá

dlouhá a pomalá, je pro nás Preventivní vlak díky své neformálnosti, ale na druhé straně účinnosti, právě tím projektem, který jednoznačně vede ke zlepšení stavu,“ zmínil Michal Štěpán.

To nedáš v kině

Aby byla prevence co nejsugestivnější a tedy účinná, připravily ČD trojici stanovišť. Na prvním z nich, v kinovoze, je žákům prezentován hraný dokument To nedáš. Seznamuje veřejnost se základními pravidly bezpečnosti na železnici, informuje o rizikovém chování a upozorňuje na jeho možné fatální důsledky. Ve druhém, v konferenčním vozu, mladí návštěvníci diskutují s vyšetřovateli SŽDC a policie. Vagon je vybaven moderní technikou. Na třetím venkovním stanovišti čekají na studenty hasiči SŽDC, kteří předvádějí ukázky své práce. „Preventivní vlak je jedním z nejvýznamnějších projektů národního dopravce v rámci společenské odpovědnosti,“ uzavřel Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy. (hol)





Cargo zajišťuje vojenské přepravy

Dopravní prostředky hrály významnou úlohu v každé válce. Dříve se vojska přesouvala především po silnicích nebo po vodních cestách. K hlavním dopravním prostředkům patřily těžkopádné vozy tažené koňmi, na řekách pak plachetnice nebo veslice. Teprve ve druhé polovině 19. století se na výsluní dostala železnice.

MICHAL ROH | FOTO: AUTOR, RADIM ČINČALA

Významnou roli sehrála železnice v prusko-rakouské válce v roce 1866. Pro cesty k severní hranici, jednomu z očekávaných míst bojů, však Rakousko mohlo využít jen trať z Vídně do Bohumína, z Prahy do Drážďan, z Pardubic do Liberce a z Kralup nad Vltavou do Turnova. Naproti tomu pruská síť na hranicích s Čechami a Slezskem byla poměrně hustá. Proto byl také postup pruské armády tak rychlý – za 20 dnů bylo asi 760 vlaků přepraveno cca 200 000 vojáků, koně, děla i další válečný materiál. Vojenští analytici se z prohrané války poučili, a proto v dalším velkém konfliktu – v 1. světové válce – už zaujímala železniční doprava výsadní postavení.

Partnerem Armády ČR

Vojenské železniční přepravy však nepatří pouze do historie, jak by se mohlo zdát z předešlých řádků, ale i v současné době představuje ČD Cargo spolehlivého partnera nejen pro Armádu České republiky, ale i pro armády z jiných zemí sdružených v NATO. A opačně, tyto subjekty představují pro ČD Cargo významné obchodní

partnery. Příkladem úspěšné spolupráce mohou být přepravy uskutečněné v letošním roce.

V neděli 8. ledna 2017 dopoledne odjel z železniční stanice Bučovice zvláštní vojenský vlak. Přepravoval techniku a příslušníky rotního úkolového uskupení 74. lehkého motorizovaného praporu na téměř tříměsíční zahraniční cvičení s názvem Training Bridge 2017. Přesunu předcházelo plánování přepravy a zajištění veškeré potřebné dokumentace. V pátek 6. ledna pak vojáci naložili materiál do připravených kontejnerů a společně s technikou jej přepravili na sobotní nakládku na železniční vozy. Do cílové stanice dorazil vojenský vlak v úterý 10. ledna 2017 v odpoledních hodinách. Většinu vzdálenosti z Bučovic do místa konání cvičení v litevské Klaipėdė překonala jednotka vlakem a posledních přibližně 300 km po vlastní ose, čímž si procvičila provedení kombinovaného přesunu na velkou vzdálenost. Cílem akce bylo dále procvičit vedení taktických činností a výcviku v náročných klimatických podmínkách a zabezpečit logistickou podporu jednotky. Také návrat ze cvičení se uskutečnil po železnici.

Přeprava techniky do Polečnice

Jako další, úspěšně zrealizovaný obchodní případ můžeme jmenovat vnitrostátní přepravu vojenské techniky na cvičení do stanice Polečnice, resp. do výcvikového prostoru Boletice. Tady ve dnech 17. března – 2. dubna probíhal komplexní výcvik 72. mechanizovaného praporu Příkladovice. Cvičení s názvem Libavex III se účastnilo více než 450 příslušníků této jednotky se 144 kusy techniky. Zajištění přepravy po železnici bylo součástí výcviku.

V poslední době byla veřejností a také železničními fotografy sledována přeprava amerických vojenských jednotek. První transport s technikou a vojáky U. S. Army projel přes naše území 18. srpna 2017. Přesun amerických jednotek z Německa na cvičení Saber Guardian 2017 do Maďarska, Rumunska a Bulharska se odehrál po silnici, zpětná přeprava probíhá především po železnici. Po té jsou přesouvána zejména bojová vozidla STRYKER v různých modifikacích a příslušníci 2nd Cavalry Regiment U. S. Army.

Konkurenční výhodou ČD Cargo je i vlastní park lehátkových vozů řady Bc. Nepřepravujeme však pouze tanky nebo mužstvo, ale také například palivo na letiště do Čáslavi nebo kontejnery s vojenskou technikou. Ty dokážeme našimi jeřáby také vyložit, resp. přeložit na nákladní automobily. Nizozemské armády, která u nás v minulosti také cvičila, jsme nabídli kompletní servis zahrnující mimo jiné i přepravu vojáků autobusy. Z kuriozit pak můžeme jmenovat přepravu historického tanku Centurion ze Švýcarska do Liberce a odtud pak do vojenského muzea ve Smržovce.

ČD Cargo patří k dopravcům, kteří dokážou tyto ostře sledované přepravy zajistit bez jakýchkoli problémů. Důkazem toho jsou právě americké vlaky projíždějící po našem území mezi Břeclaví a Chebem. ◆



EVROPSKÉ PŮL STOLETÍ S DVOUSTOVKOU



Je to takřka neuvěřitelné, ale od chvíle, kdy se na evropském kontinentu rozjel první pravidelný vlak komerční rychlostí 200 kilometrů za hodinu, uplynulo přesně půl století. Tehdy se psal 28. květen roku 1967 a tím slavným vlakem byl spoj Le Capitole spojující Paříž a Toulouse na jihu Francie.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: AUTOR, SNCF, WIKIPEDIA

Cesta za vyšší rychlostí začala samotným zrodem železnice. Už na úplném počátku se dozvídáme o závodech parních lokomotiv v roce 1829 v Rainhillu. Vítězkou se stala lokomotiva Rocket konstruktéra Roberta Stephensona. Podle některých zdrojů měla dosáhnout rychlosti až 58 km/h a odborníci ji označují za první vysokorychlostní lokomotivu na světě.

Cesta za rychlostí

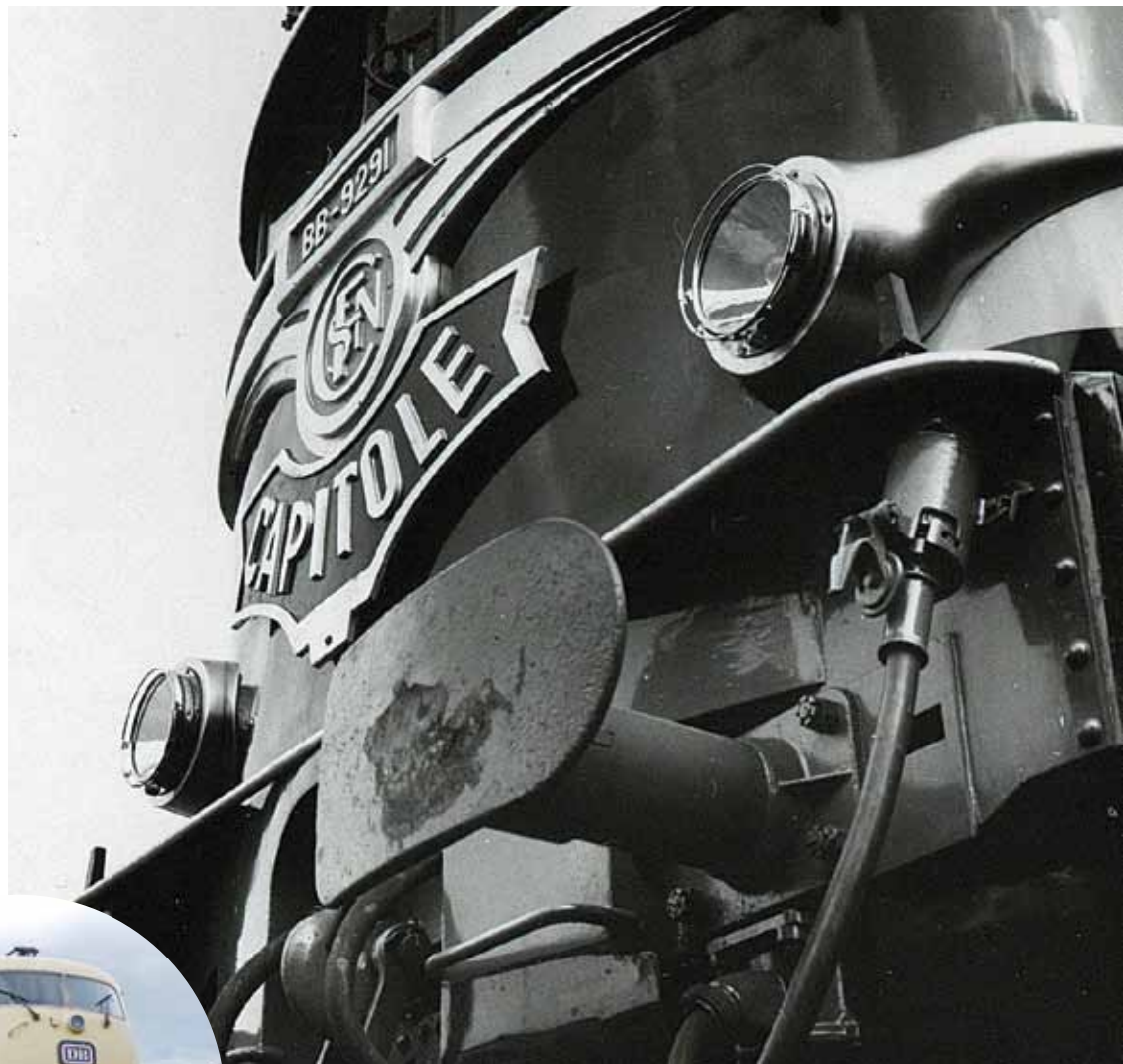
V meziválečném období začaly evropské vlaky dosahovat komerční rychlost až 160 km/h. U nás jsou nejznámější zástupci tzv. létajících vlaků z Německa. Elegantní motorové jednotky řady SVT 137 s označení Hamburg, Leipzig nebo Köln jezdily na některých úsecích jen s jednoduchým zabezpečením rychlostí 160 km/h. Také parní lokomotivy byly v Německu rychlé. Dva stroje řady 61 směly jezdit dokonce 175 km/h. Používaly se v čele aerodynamické soupravy Henschel-Wegmann-Zug na trase Drážďany – Berlín, kterou urazily za 102 minut. Dosud nepřekonaný cestovní čas. Vrcholem byla proudnicová lokomotiva řady 05, která vytvořila oficiální rekord 200,4 km/h. O slovo se hlásila i elektrická trakce s lokomotivami řady E18 (150 km/h) a později s ještě rychlejšími prototypy řady E19 (180 km/h).

Nezaostávala ani Francie. Parní vlaky směly jezdit 130 km/h, ale motorové vozy a jednotky využívaly komerční rychlost 150 km/h i více. Italo-ové zase zkonstruovali ve 30. letech 20. století třívozové elektrické jednotky pro rychlost 160 km/h a označili je ETR 200. Ve službě byly především na páteřní trase mezi Milánem, Boloňou, Římem a Neapolí.

Samostatnou kapitolou je Velká Británie. Až do války zde existovalo několik velikých společností, které soutěžily o přízeň zákazníků. Běžná rychlost na britských tratích byla 90 mil/h, tedy přes 140 km/h, směrem na Skotsko dokonce 100 mil/h, tj. přes 160 km/h. Spojce společností LMS a LNER však tyto rychlosti běžně překračovaly a jezdily kolem 180 km/h. Vlak Flying Scotsman mezi Londýnem a Edinburgem dokonce překročil dvoustovku. I v USA dosahovaly vlaky komerční rychlosti kolem 160 km/h.

První byl Le Capitole

Cesta k vyšším rychlostem pokračovala i po světové válce, i když zprvu velmi pozvolně. Bylo nutné obnovit poničenou infrastrukturu a teprve pak se dalo zaměřit na zvyšování rychlosti odstartované mezi válkami. Teprve 12 let od vytvoření nových rychlostních rekordů na železnici (1955, Francie, železniční rych-



lostní rekordy 331 km/h) se rozjel první evropský vlak komerční rychlostí 200 km/h. Stal se jím spoj Le Capitole francouzských národních železnic SNCF.

„Narodil“ se 15. listopadu 1960 jako vlak kategorie Rapide, aby spojil Paříž s jihofrancouzským Toulouse s několika zastávkami. Do dějin evropské železnice se Le Capitole zapsal ale až jako sedmiletý „prcek“. Dne 28. května 1967 se stal prvním vlakem Evropy, který pravidelně využíval maximální rychlost 200 km/h.

První dvoustovkový úsek ležel mezi Fleury-les-Aubrias a Vierzon a měřil 75 kilometrů. V roce 1971 byl doplněn o dalších 46 kilometrů. Rychlost se zvedla i na dalších úsecích. Například mezi Limoges a Caussade byl obvyklý rychlostní limit 120 km/h

zvýšen pro Le Capitole na 140 km/h. Cestovní čas se skokem zkrátil na přibližně 6 hodin, i když na samotné zvýšení rychlosti ze 160 na 200 km/h připadala úspora jen kolem 4 až 6 minut.

Pro dvoustovku bylo postupně upraveno šest lokomotiv BB 9200, přičemž poslední dvě prošly vylepšením dokonce na 250 km/h. Změny se týkaly například sběračů nebo podvozků. Souprava byla sestavena z nových vozů řady UIC-Y schopných provozu vysokou rychlostí. Vlak dostal nový atraktivní nátěr v barvě bordeaux se světlocence šedým pruhem, který se odlišoval od běžných expresů s vagony v zelené barvě. Lokomotivy nesly na svých prsou hrdě název vlaku vyvedený na velké smaltované tabuli.

Přes expres Aquitaine k TGV

Úspěch expresu řídicího se středem Francie dvoustokilometrovou rychlostí na sebe nenechal dlouho čekat. Brzy vznikla dvojice vlaků mezi Paříží a Toulouse, které jezdily ráno a večer proti sobě. Le Capitole du matin a Le Capitole du soir. Také počet vozů se zvýšil až na devět a v některé dny byly zaváděny dokonce posilové spoje, které vyjžděly krátce před pravidelným odjezdem expresu. V září 1970 byl Le Capitole zařazen mezi francouzské vnitrostátní vlaky TEE a obdržel nové luxusní vozy typu Grand Comfort a novější, výkonnější lokomo-



JAPONSKÉ VÍTĚZSTVÍ

I když Francie v 50. letech experimentovala s vysokými rychlostmi a vytvořila desítky let nepřekonané rychlostní rekordy, při zavedení dvousetkilometrové rychlosti v komerčním provozu zaostala za Japonskem hned o několik „délek“. V roce 1958 padlo rozhodnutí vybudovat novou kapacitní a rychlou trať o normálním rozchodu, o další rok později se začalo stavět a už za 5 let, 1. října 1964, začal provoz na první 515 kilometrů dlouhé vysokorychlostní trati na světě. Japonsko přitom do té doby používalo na železnici úzký tzv. kapský rozchod 1 067 mm. Zavedení rychlosti 210 km/h tak znamenal skutečný skok vpřed. Dnes je na nejstarší japonské rychlodráze Tokaido Shinkansen povolena rychlost 270 km/h (podle některých zdrojů až 285 km/h). Celá japonská vysokorychlostní síť v současnosti měří téměř 2 800 kilometrů a na některých úsecích je povolena nejvyšší rychlost 320 km/h.



tivy řady CC 6500. V 80. letech se stal první „rychlovlak“ opět běžným rychlíkem s vozy 2. třídy, i když stále s rychlostí 200 km/h. Na začátku poslední dekády minulého století pak ovládly spojení Paříže a Toulouse rychlovlaky TGV s komerční rychlostí až 300 km/h. Dvoustovka se postupně rozšířila na další úseky francouzské železniční sítě. Z počátku to byl hlavně směr na Bordeaux s příznivými směrovými poměry. Trať tam byla jen s mírnými oblouky, a tak bylo možné postupně zavést rychlost 200 km/h na přibližně dvou třetinách této 579 kilometrů dlouhé trati. Na zvýšení rychlosti od května 1971 upozornily prezentační akce i zájem novinářů. Symbolem pro tuto trať se stal vlak Aquitaine, lokomotivy CC 6500 a luxusní vozy Grand Comfort. V roce 1976 zdolal TEE Aquitaine svou trať za dokonce 3 h 50 minut průměrnou rychlostí 151 km/h. Na dlouho se stal nejrychlejším vlakem Evropy. Další výrazné zvýšení rychlosti u pravidelných spojů umožnila výstavba vysokorychlost-

ních tratí. I v tomto případě měla v Evropě hlavní slovo Francie. V září 1981 otevřel francouzský prezident Mitterrand první úsek rychlodráhy Paříž – Lyon a v Evropě odstartoval komerční provoz rychlostí 260 km/h. O dva roky později se maximum zvedlo na 270 km/h, s otevřením nové trati LGV Atlantique v roce 1990 pak na 300 km/h a dnes mohou jezdit vlaky TGV v běžném provozu až 320 km/h.

Ostrov tehdy ještě držel dech

Kolébka železnic Velká Británie měla až do války jednu z nejrychlejších vlaků světa. Také po ní se snažili tamní konstruktéři udržet své výjimečné postavení. Vrhli se do vývoje vlaku s naklápěcí technikou, který by dokázal na starých tratích jezdit rychlostí téměř 250 km/h. Projekt byl označen zkratkou APT. Dlouhé roky vývoje vyústily ve stavbu ověřovací série pro provoz s cestujícími, ale nehoda hned v úvodu provozu a vysoké náklady na vývoj znamenaly konec projektu.

Naštěstí existoval i méně ambiciózní záměr stavby motorového vlaku, který je dodnes v provozu pod zkratkou HST. Na starých britských tratích zahájil v jízdním řádu 1976/1977 provoz rychlostí 125 mil za hodinu, tedy asi 201 km/h. I tento vlak slavil stejně jako jiné rychlé spoje po světě velký úspěch. Maximální rychlost využíval především na velké východní dráze z Londýna přes York do Edinburghu, kde byly příznivé směrové a sklonové poměry. Velká Británie se tak stala druhou evropskou zemí, která zavedla pravidelný provoz dvoustovkou, ale jedinou, která při tom vsadila na motorové vlaky.

Pak začal ostrov ztrácet dech s ostatním světem, i když se objevily záměry na modernizaci tratí a pořízení nových vlaků pro vysoké rychlosti. Nakonec se uskutečnil jen nákup vratných souprav s 31 lokomotivami Class 91 (max. rychlost 225 km/h, provozní 201 km/h) v letech 1988 až 1991 a Pendolin Class 390 v letech 2001 až 2012 se stejnými rychlostními limity. Na vyšší rychlost si museli Britové počkat až do roku 2003 – šlo o otevření prvního úseku vysokorychlostní železnice HS 1, která zahájila komerční provoz rychlostí 300 km/h a spojil Eurotunel s Londýnem. Nyní Britové připravují stavbu druhé vysokorychlostní trati HS 2 z Londýna do Birminghamu a na severozápad Anglie.

Němci byli až třetí

Překvapení? Ano. Před světovou válkou patřily německé železnice k nejrychlejším na světě, ale na Tempo 200 v pravidelném provozu si musely počkat do roku 1977. Zdevastované Německo navzdory poválečnému hospodářskému zázraku zrychlovalo své vlaky jen pozvolna. Teprve v roce 1958 zvýšily DB rychlost na některých úsecích na 140 km/h a maximální rychlosti 160 km/h mohl dosáhnout mezi Karlsruhe a Freiburgem poprvé až v roce 1962 jediný vlak Rheingold, a to ještě pouze díky ministerské výjimce. Rychlost 160 km/h byla v Německu zavedena až s novým železničním stavebním a provozním řádem v roce 1967.

V tu dobu se Němci už připravovali na zavedení rychlosti 200 km/h. Čtveřice zbrusu nových lokomotiv řady E 03, později 103, byla v roce 1965 středem pozornosti návštěvníků mezinárodní dopravní výstavy IVA v Mnicho-

vě. Její součástí byly dokonce první předváděcí jízdy rychlostí 200 km/h v úseku Mnichov – Augsburg. Téměř tři čtvrtiny 62 kilometrů dlouhé trati umožňovaly demonstrovat rychlost budoucnosti. Během výstavy se uskutečnilo na 347 předváděcích jízd.

To ovšem ještě nikdo netušil, že cesta k zavedení této rychlosti bude velmi dlouhá, přestože se už v letech 1967 až 1969 testovalo vše potřebné pro její pravidelné využití. Při zkouškách mezi Mnichovem a Augsburgem mohly dokonce některé pravidelné vlaky dosahovat rychlosti 180 a později 200 km/h. Stále šlo ale jen o zkušební provoz.

V roce 1971 se ale stala na rýnské magistrále katastrofa. Vlak vedený lokomotivou 103 106 u Rheinweilera vykolejil v rychlosti 140 km/h v malé oblouku s povolenou rychlostí jen 75 km/h. Při neštěstí zemřelo celkem 25 lidí a 121 jich bylo zraněno. Za příčinu byla označena závada na poloautomatickém řízení a systému LZB, což mělo mimo jiné za následek odložení pravidelného provozu v režimu 200 km/h.

Průlom nastal teprve o mnoho let později. Tempo 200 se v Německu stalo denní realitou 5. září 1977. Tehdy byl zahájen pravidelný provoz dvoustovkou na 42,7 kilometrech mezi Mnichovem a Augsburgem a DB se stala třetí železnicí Evropy a čtvrtou na světě, kde začaly vlaky využívat v komerčním provozu rychlost 200 km/h.

Pak už následovaly další a další úseky, kde se rychlost 200 km/h postupně zaváděla. V letech 1978 a 1981 to bylo celkem 36,5 kilometrů z Augsburgu do Donauwörthu, v roce 1978 další dva

úseky s délkou cca 100 kilometrů na severu SRN a v roce 1980 to bylo 58 kilometrů trati Hamm – Bielefeld. V roce 1991 disponovaly expresy DB více než 800 kilometry tratí s rychlostí 200 km/h. Francie v tu dobu měla už více než 1 200 kilometrů tratí pro rychlost 200 km/h a vyšší.

Od té doby se délka rychlých tratí i maximální rychlost v komerčním provozu v Německu podstatně zvýšila.

Od roku 1991 byly na nových vysokorychlostních tratích zavedeny spoje ICE s rychlostí 250 km/h, která se od roku 1998 zvýšila na 280 km/h a po otevření rychlodráhy Köln – Rhein/Main v roce 2002 byla u našich západních sousedů zavedena nejvyšší provozní rychlost 300 km/h.

Délka rychlých tratí je v současnosti více než 2 500 kilometrů. Další stovky kilometrů jsou ve výstavbě nebo dokonče těsně před otevřením.

Želva s dvousetkilometrovou rychlostí

Do silné čtyřky evropských drah, které stály u zrodu vysokorychlostní železnice, patří ještě Itálie. I když jsou u nás italské dráhy trochu stranou pozornosti a historie jejich železnic i vozidel, snad kromě Pendolina, nejsou příliš známé, nesmíme na ně zapomenout. Vždyť právě v této zemi odstartovala stavba první vysokorychlostní železnice na našem kontinentu. Provoz na části nové Direttissimi mezi Římem a Florencií začal už v roce 1977 a celá byla dokončena v roce 1992. Od té doby ovšem v Itálii vyrostla řada dalších tratí dokonce pro 300 km/h. Ale pěkně od začátku. Italové překonali magickou hranici 160 km/h v roce 1969, ale v případě dvoustovky zůstali na půli cesty. Z počátku by-

la zavedena maximální rychlost 180 km/h pro několik expresů mezi Římem a Neapolí. Od roku 1977 mohly jezdit touto rychlostí vlaky na Direttissimi. Italové v té době disponovali několika typy elektrických jednotek, které měly maximální rychlost 180 až 200 km/h i zbrusu novými lokomotivami E 444 „Tartarughe“ (želva) a vozy pro rychlost 200 km/h. Pravidelný provoz v tempu 200 km/h však začal na jihu Evropy až s otevřením dalšího úseku Direttissimi v roce 1985.

V té době se ovšem schylovalo k dalšímu rychlostnímu skoku na italských tratích. Inženýři se v 60. a 70. letech intenzivně věnovali vývoji vlaku s nuceným naklápěním vozových skříní a svůj projekt dotáhli do konečného vítězství. Po prototypové jednotce ETR 401 si italské dráhy objednaly sérii vlaků ETR 450 Pendolino, ve kterých skloubily požadavek na velmi rychlou jízdu po moderní přímé rychlodráze i maximální zvýšení rychlosti na starých železnicích s četnými oblouky o malých poloměrech díky naklápění. Rychlovlaky Pendolino byly uvedeny do pravidelného provozu v roce 1988 a maximální rychlost italských vlaků rázem poskočila na 250 km/h. Stalo se to tři roky před německými ICE. Itálie tak po Francii byla druhou zemí Evropy s pravidelným vysokorychlostním provozem tak, jak ho dnes vnímáme.

Dnes, po 50 letech od zahájení pravidelného provozu prvního evropského vlaku rychlostí 200 km/h, se stala taková rychlost běžnou součástí železnice. V 60. a 70. letech ji lidé vnímali jako rychlost budoucnosti, ale dnes už vlaky jezdí běžně 250 nebo 300 km/h. Denně evropskou síť křížují stovky vlaků s rychlostí 200 km/h nebo vyšší. Zatímco na počátku byla rychlost 200 km/h vyhrazena pouze těm nejprestižnějším expresům, nyní v tomto režimu jezdí i množství linek, které patří do segmentu „obyčejné“ regionální dopravy. Snad i my v Česku se v budoucnosti těchto rychlostí dočkáme.

„Dnes, po 50 letech od zahájení pravidelného provozu prvního evropského vlaku rychlostí 200 km/h, se stala taková rychlost běžnou součástí železnice.“



Maximální rychlosti na evropských železnicích a délka tratí pro 200 km/h a více

Země	Max. rychlost v km/h	Délka tratí s rychlostí 200 km/h a vyšší (km)*
Francie	320	2 600 (VRT)
Španělsko	300	2 835
Německo	300	cca 2 500
Itálie	300	978 (VRT)
Velká Británie	300	5 176**
Belgie	300	233
Nizozemí	300	125 (VRT)
Rakousko	230	290
Finsko	220	850
Portugalsko	220	cca 250
Norsko	210	80
Švýcarsko	200	155
Švédsko	200	1 600
Polsko	200	135 (od prosince 2017)

* údaje poskytnuté jednotlivými správci infrastruktury nebo dostupné z veřejných zdrojů
 ** Network Rail sleduje statistický údaj pro rychlosti 176 km/h (110 mph) a vyšší (VRT) – pouze vysokorychlostní trati bez údajů za konvenční síť



Akreditovaná zkušební laboratoř

nabízí komplexní služby

Akreditovaná Zkušební laboratoř (ZL VUZ) jako pověřená právnická osoba k provádění zkoušek dokáže v současné době nabídnout komplexní služby v oblasti homologace železničních vozidel, a to nejen v České republice. Její hlavní činností je provádění zejména typových zkoušek železničních vozidel či jejich částí, případně i některých součástí infrastruktury.

PETR CHLUM | FOTO: VUZ

Zkušební laboratoř VUZ lze nalézt v seznamu akreditovaných laboratořů u ČIA pod číslem 1462. V rámci systému kvality laboratoř neustále vyvíjí a aktualizuje zkušební postupy tak, aby odpovídaly nárokům na ně kladeným jak národními, tak zejména evropskými normami a směrnice pro interoperabilitu. Laboratoř má v současné době akreditováno celkem 40 zkoušek a mezi její hlavní aktivity patří:

- Zkoušky jízdních vlastností: zjištění bezpečnosti proti vykolejení, chodových vlastností kolejových vozidel a namáhání jízdní dráhy.
- Trakčně energetické zkoušky: zjištění trakčních charakteristik a charakteristik dynamické brzdy hnacích kolejových vozidel, měření jízdního odporu, měření energetických parametrů a oteplovací zkoušky.
- Brzdové zkoušky: stacionární a jízdní zkoušky pneumatické brzdy, zkoušky součinnosti jednotlivých druhů brzd a zkoušky protismykového zařízení kolejových vozidel.
- Hygienické zkoušky: měření akustických parametrů (hluku) a vibrací působících na člověka.
- Elektrotechnické zkoušky - silnoproud:

zkoušky elektrických a napájecích systémů kolejových vozidel, pantografů a rozvodného systému elektrifikovaných tratí.

- Elektrotechnické zkoušky – slaboproud: elektrické zkoušky a zkoušky vlivu prostředí pro sdělovací a zabezpečovací zařízení a zkoušky elektromagnetické kompatibility (EMC) drážních vozidel.
- Pevnostní a únavové zkoušky – pevnostní zkoušky rámu podvozku, pevnostní zkoušky



kol, únavové zkoušky náprav, termomechanické zkoušky kol, zkoušky šroubovek a nárazníků, pevnostní zkoušky svárů kolejnic, defektoskopické zkoušky. Tyto zkoušky jsou prováděny výhradně na dynamickém zkušebním stavu, který je součástí zkušebního centra Velim.

Zkušební laboratoř ke své činnosti využívá moderní měřicí techniku založenou na průmyslově vyráběných měřicích počítačích a specifická zařízení vycházející z požadavků na konkrétní typ zkoušek. Tuto techniku laboratoř neustále obnovuje tak, aby odpovídala současným nárokům, které jsou na provádění zkoušek kladeny. Dále ke své činnosti laboratoř využívá 4 speciálně upravené měřicí vozy, které poskytují zázemí pro realizaci zkoušek až do rychlosti 160 km/h. Experti Zkušební laboratoře jsou schopni většinu nabízených zkoušek realizovat nejen ve Zkušebním centru VUZ Velim, kde jsou pro jejich realizaci optimální podmínky, ale i kdekoli jinde „v terénu“, kde to umožňují zkušební podmínky. Běžnou praxí pro zkušební týmy je tak realizace zkoušek nejen na tratích v České republice a na Slovensku, ale třeba i v mnohem „exotičtějších“ zemích, kdy jako příklad lze zmínit zkoušky elektrických lokomotiv v Turecku nebo zkoušky modernizované motorové lokomotivy v Lotyšsku.

Zkušební laboratoř VUZ je schopna zákazníkovi nabídnout nejen zkoušky železničních vozidel, ale v rámci statutu pověřené právnické osoby také poradenský servis a podporu při schvalování vozidel v České republice a na Slovensku včetně vypracování závěrečných stanovisek ke schválení typu vozidla příslušným národním úřadem. V rámci úzké spolupráce s Autorizovanou osobou dokáže laboratoř poskytnout komplexní servis při homologaci železničních vozidel.

Nádražky podél řeky Ohře

Leží na trati číslo 140, nedaleko protéká řeka Ohře. Tím ale krátký výčet společných prvků končí. Jak si vedou nádražky ve stanicích Ostrov nad Ohří a Cheb, jsme se vypravili zjistit na vlastní kůži. A opět jsme byli nepříjemně překvapeni. Špína a zápach z nádražních hospod nezmizely ani v 21. století.



JOSEF HOLEK | FOTO: AUTOR

Zlatá devadesátá

Představte si tu situaci: přijedete na nádraží, máte hlad, žízeň a ve výpravní budově po čichu okamžitě najdete restauraci. V Ostrově nad Ohří ale rozhodně nemáte vyhráno. Přivítá vás zápach cigaret, byť už se zde kvůli plošnému zákazu nekouří, a růžově oprýskané stěny.

Že nás pan hostinský nepozdravil, to dokážeme s nadhledem přejít. „Vaříte, prosím,“ ptáme se po usednutí ke stolu s ubrusem, který viděl pračku maximálně z rychlíku. „Ne. Máme jen pivo, limonádu a nějaké laskominy,“ doplní pan „šéf“ s bezelstným úsměvem. Nezbývá, než si objednat. „Jaká piva máte?“ zní náš další dotaz. „Jen desítku Kozla.“ Objednáváme tedy jedno velké za solidních 22 korun, malé by nás vyšlo na 15 korun. Kdo by chtěl naopak zůstat jen u kávy a zvolil turka, zaplatil by dvaadvacet korun.

Dívka na telefon

Venku nepanuje extra počasí, v teplém prostředí se snadno rozsedíme. Kdo chce, mů-

že v rohu využít sedací soupravy z počátku devadesátých let. Vůbec celý interiér je v mezích možností uklizený a do této doby je stylizován. Příjemnou atmosféru dotváří partička drážních dělníků, kteří si v poledne přišli na jedno malé. Skupinku však v době naší návštěvy doplňuje zajímavé duo. Dívka lehkých mravů, s nataženými kalhotkami až pod lopatky i se stálým „ochráncem“. Zdejší prostředí oba evidentně znají, chovají se jako doma. Zanedlouho slečně (anebo paní?), která ze zadu vypadá na absolventku lycea, ale zepředu na ženu těsně před důchodem, zvoní telefon. Opuští základnu. Bez doprovodu.

Sečteno podtrženo. Pivo ošetřené, nepřechlazené, sklenice čisté a pro řidiče je v nabídce i lahvové nealko. Zamrzí silně omezený sortiment alkoholických i nealkoholických nápojů a absence kuchyně. Zapomenout musíte i na utopence či nakládány hermelín. Hodnocení sráží zanedbaný prostor, silný zápach i výskyt podivných individuí. Líbí se nám však možnost se natáhnout na gauč a perfektní výhled na vlaky.



- Výhled na trať
- Milý hostinský
- Dobré a slušně ošetřené pivo
- Relativně uklizené
- Příznivé ceny

- Hodně dlouho bez vymalování
- Výskyt pochybných jedinců
- Ne Kouří se zde, ale silný zápach zůstal
- Nevaří, ostatní sortiment omezen
- Jen jeden druh piva

25 %





Čistý Cheb

Se smíšenými pocity z Ostrova nad Ohří se přesouváme proti proudu Ohře do Chebu. Trochu máme problém se na zdejší nádraží zorientovat přes přehřel různých reklam a obchůdků, ale v rohu už vidíme ceduli s menu.

Na rovinu: jsme rodilí Západočeši a víme, co můžeme očekávat. Zvláště v Chebu. Ale první dojem je skvělý. Prostorný, čistý a světlý interiér, nezakouřeno, pár stolů, denní světlo z velkých oken prozrazuje ve zdejší nádražce i jistou péči o zařízení. To by šlo.

Řízek na jedničku

Ovšem záhy přichází studená sprcha. Pro obsluhu jsme i přes naši nemalou tělesnou stavbu prakticky neviditelní. Dobrých 15 minut čekáme na jídelníček. Když nám ho ne-

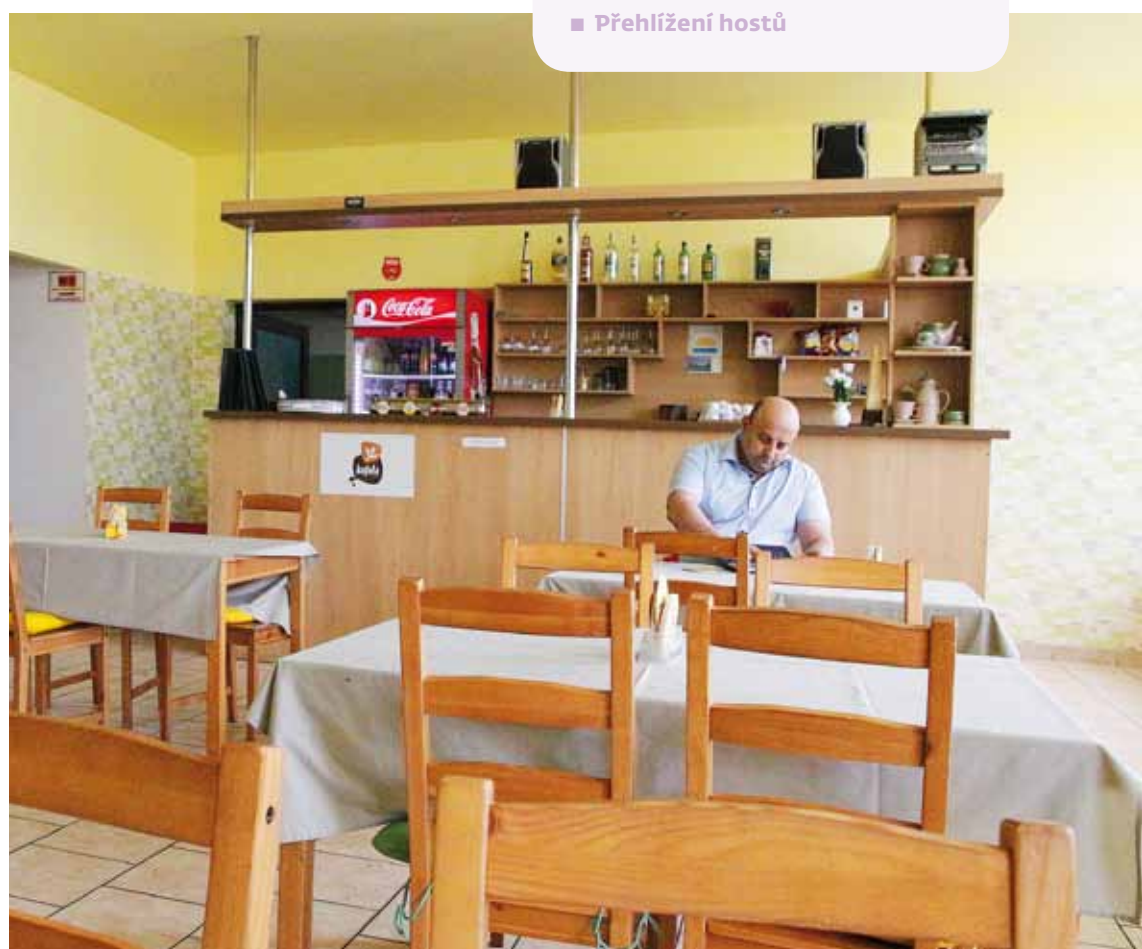
oholený číšník s kalhotami na půl žerdi (ano, se spodky venku) předává, objednáme Zlatopramen 11° za 26 korun. Lístek není nijak obsáhlý, z klasiky volíme vepřový řízek s bramborem a tatarskou s cenovkou 140 korun. Není to úplně málo, ale po pár minutách, byť jde o minutku, nám pod nosem voní obrovský a poctivý kus masa s kopou brambor s kousky másla a na poměrně vysokou cenu zapomínáme. Porci pro utahaného návštěvníka zapijeme pivem z čisté sklenice a ideální teplotou. Tady by se ten ostrovský gauč hodil víc.

Kdyby o sebe číšník více dbal a více si všiml hostů, ohodnotili bychom podnik maximem procent. Takto hodnocení srážíme nejen za nepřijatelné ošacení, ale i za přehlížení, kterému jsme byli vystaveni v úvodu naší návštěvy. Pak už to nezachrání ani velké porce dobrého jídla, solidní výběr nápojů i kvalitně ošetřené pivo.



- Kvalitně ošetřené pivo
- Vynikající klasické pokrmy a poctivé porce
- Čistota, velikost prostoru
- Výběr alko i nealko nápojů
- Rychlost přípravy pokrmů (i minutek)

- Bez výhledu na vlak
- Neupravený číšník
- Přehlížení hostů



Na Žulovsko a Javornicko nejen do jeskyní

Vidnava, Velká Kraš, Žulová, Javorník ve Slezsku. Všechna tato zajímavá místa v málo navštěvovaném západním cípu Českého Slezska spojují železniční koleje. Výjimku tvoří Vidnava, kam před sedmi lety přestaly z Velké Kraše jezdit osobní vlaky a nahradily je autobusy. Později byla zrušena také nákladní doprava a trať je nyní na prodej. Vidnavské nádraží dnes slouží tak trochu jako muzejní expozice.

MARTIN HARÁK | FOTO: : AUTOR

Východním bodem výletu je železniční stanice Lipová Lázně, kam zajíždí spěšné vlaky a regionální spoje ze Zábřehu na Moravě a Jeseníku, resp. Šumperku. V Lipové Lázních bývá ke každému spěšnému vlaku zabezpečen přípoj motorovým vozem řady 810, který se odtud vydává členitým terémem směrem na Vápennou, Žulovou, Velkou Kraš s cílovou stanicí v Javorníku ve Slezsku. Z Lipové Lázně, která dříve nesla název Dolní Lipová, vlak nejprve stoupá ve sklonu až 28,7 promile, projíždí jediným tunelem na trati a po několika minutách zastavuje v bývalé výhybně Na Pomezí, dnes zastávce Lipová Lázně jeskyně. Železniční fan-dy určitě zaujme železniční vlečka do přilehlé fabriky na zpracování vápence, kde mají dokonce vlastní vlečkovou lokomotivu. Od zastávky, kde je i stanice místního autobusu, je to jen pár minut pěší chůze po modré a zelené turistické značce k jeskyni Na Pomezí, která určitě stojí za návštěvu.

Mezi krápníky a netopýry

Krasové jeskyně Na Pomezí s krápníkovou výzdobou jsou od roku 1965 národní přírodní památkou. První byly v krasovém území objeveny v letech 1934 až 1936 včetně rozsáhlého komplexu Rasovna, sahajícího do hloubky až sedmdesát metrů. Současná jeskyně Na Pomezí byla objevena 28. srpna 1949, kdy se do ní podařilo vniknout komínem o velikosti 25 x 50 centimetrů a od 16. května 1950 byla zpřístupněna veřejnosti. Jde o největší jeskynní systém v Česku, který vznikl rozpouštěním mramoru, tedy krystalického vápence. Co mě velmi zaujalo, byla velmi nízká teplota, jež se celoročně pohybuje v průměru okolo 7,7 °C. Odborný výklad zpestřil občasný průlet malých hejn netopýrů, kteří v jeskyních sídlí. Těchto rychle se pohybujících zvířátek ale každoročně bohužel ubývá.

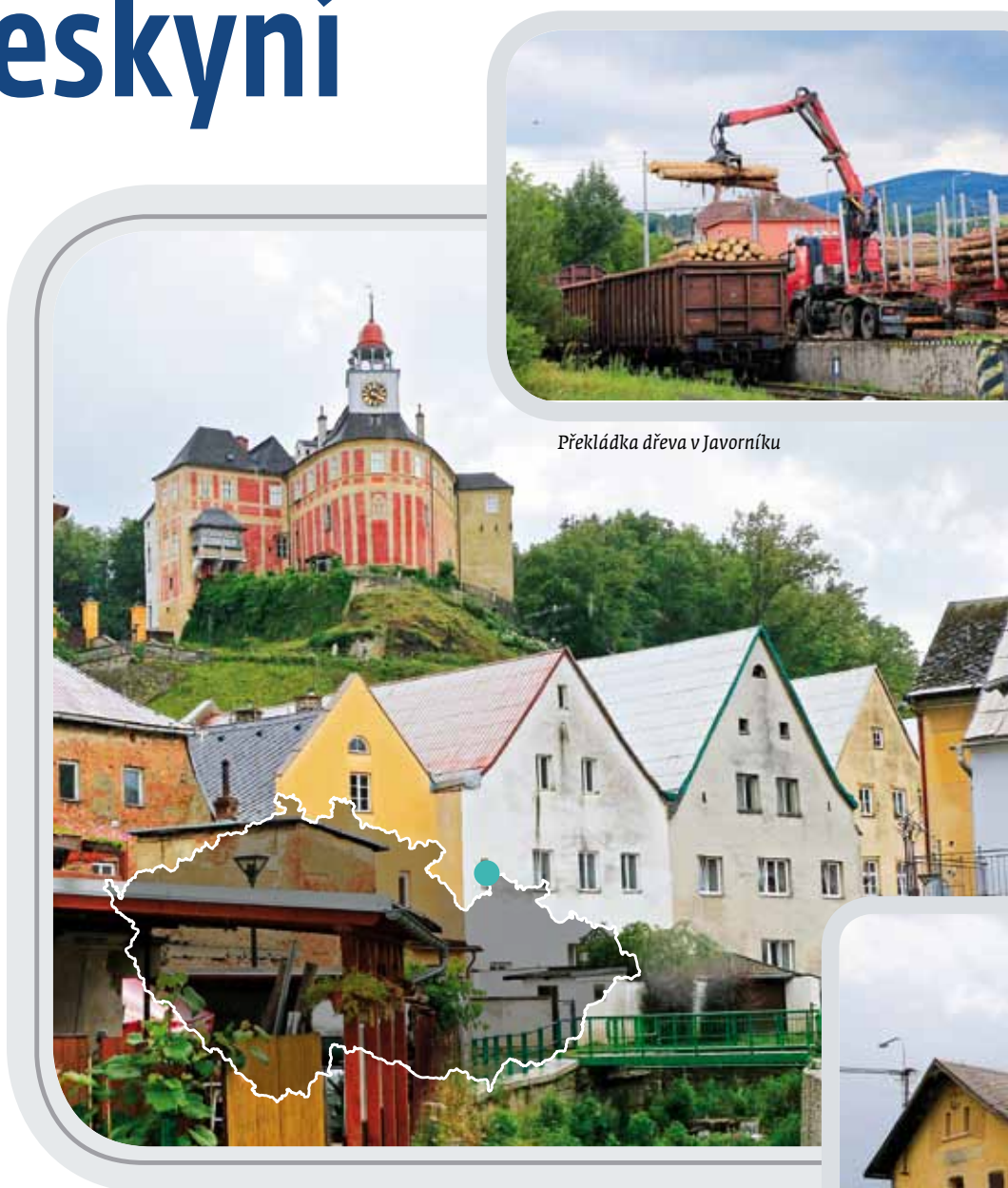
Prohlídka začíná v Ledovém domě, dále se pokračuje k domě U smuteční vrby a k Bílému domě s bohatou krápníkovou výzdobou.

Nejvyšší dóm v jeskyních je nazván Královský, za ním se pokračuje Kanálovou chodbou s krápníkem Srdce, u kterého si lze podle legendy něco pěkného přát. V Bahenním domě prohlídka po necelé hodině končí. Fotografuji si ještě nakonec „figurínu“ psa, kterou vytvořily během dlouhých let krápníky.

Do Vidnavy jen autobusem

Opouštím jeskyně a mířím k železniční zastávce. Po chvilce přijíždí od Lipové motoráček a já se jím vydávám na další cestu po dosud neprozkoumané trati. Ze zastávky Lipová Lázně jeskyně trať klesá skoro sedm kilometrů do stanice Vápenná. Ta svým názvem evokuje nedaleké vápenky, kam vedla síť vleček, z nichž dnes zůstala pouze jedna. Ani ona už není využívána. Z Vápenné trať pokračuje okolo říčky Vidnavky

do Žulové, dříve zvané Frýdberk. I zde byla vybudována vlečka, tentokrát podle názvu obce lze tušit, že to bylo naopak ke kame-nolomům. Z Žulové podél Vidnavky dospěje trať po sedmi kilometrech do Velké Kraše, dřívějších Hukovic, odkud vychází odbočná trať do Vidnavy. Ve stanici byla původně vybudována i malá výtopna s jedním stáním a vodárnou. Z Velké Kraše do čtyř a půl kilometru vzdálené Vidnavy už sedmým rokem nejedí žádné osobní vlaky, takže nezbyvá než využít autobusu. Ten za pár minut projíždí kolem vidnavského nádraží, které je poněkud zpustlé. Nachází se v něm muzeum obce Velká Kraš se stálou expozicí minerálů, ale i s výstavou fotografií, jejichž téma se každým rokem mění.



Překládka dřeva v Javorníku

Javorník ve Slezsku s nepřehlédnutelným zámek Janský vrch.

Industriální archeologie

Měl jsem štěstí. Úplnou náhodou jsem se seznámil s dozorcí ze stanice Jeseník, která bydlí s manželem na vidnavském nádraží. Ochotně mě provedla nejen samotným městem, ale dovedla mě i ke zbytkům průmyslové drážky do bývalé kaolínky a k tamním lomům. Troufám si říci, že bez pomoci místních se těžko k bývalé drážce trefíte napoprvé, byť se nachází nedaleko silnice Vidnava – Štachlovice. Milovníci industriální archeologie a železnice by si neměli nechat ujít zbytky tohoto neobvyklého díla. Se stavbou železné dráhy v roce 1897 se ve Vidnavě začal rozvíjet průmysl, především těžba a následné zpracování zdejšího kaolínu. Vzdálenost naleziště od zpracovatelského závodu si vynutila postupně jiný způsob dopravy než koňské potahy. Tím se staly parní, později motorové vlaky na úzkém rozchodu 600 mm, které zajížděly ze závodu do jižního a také severního lomu. A právě trasa do severního lomu vedla z části pod povrchem ve zhruba půl kilometru dlouhém tunelu, který byl zachován dodnes. Provoz dráhy skončil v roce 1955 a kaolínka uzavřela své brány v roce 1991. Severní vjezd do tunelu, nedávno opravený, byl řešen zajímavým portálem

Vstup do muzejní expozice v nádražní budově ve Vidnavě



Opuštěné nádraží ve Vidnavě

ve stylu antického chrámu. Středový štít zdobí symbol hornictví a letopočet dostavby, tedy rok 1921. Další zbytky drážky lze pozorovat na železobetonovém mostě přes Vidnavku a náspu s betonovým mostkem.

Nejstarší secesní lékárna

Po obhlédnutí industriální archeologie se vydáváme zpět do městečka Vidnava, jehož centrum tvoří městská památková zóna. Mezi nejvýznamnější památky patří novogotická radnice, řada měšťanských domů, ale především lékárna „U černého orla“, jejíž počátky sahají až do roku 1769. Zde se mě ujal lékárník Vít Starý, který je opravdovým nadšencem. Dosáhl mimo jiné prohlášení lékárny za nemovitou i movitou památku, sám si vydává informační prospekty a stará se nejen o své zákazníky, ale i o vhodnou propagaci tohoto krásného prostoru, kde jako by se zastavil čas. Podle něj jde o jedinou originální secesní lékárnu v Česku s původním interiérem z roku 1910, jež se nachází v novorenesančním měšťanském domě.

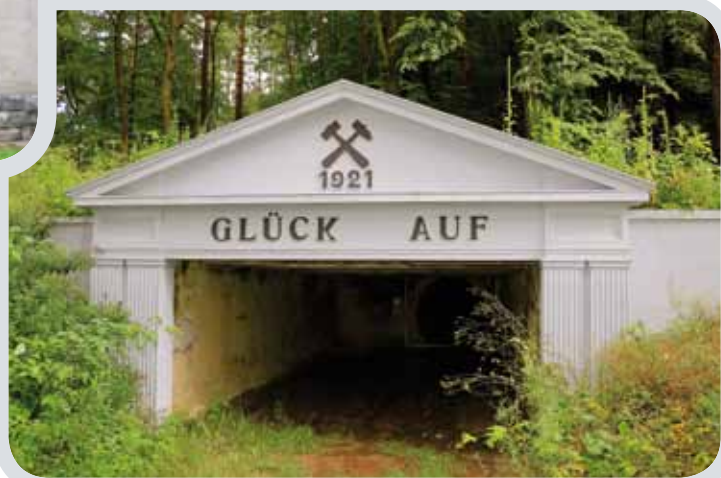
Z lékárny se vydáváme kolem radnice k římskokatolickému farnímu kostelu svatě Kateřiny z druhé poloviny 13. století. Dvakrát byl vypálen a jeho současný vnější vzhled pochází z roku 1883. Vidnava měla ve své historii mnohokrát smůlu. Asi největší „ránu“ dostala po druhé světové válce, kdy byla po vyhnání německé menšiny osídlena Řeky a etnickými Slo-

váky z Maďarska a Rumunska. Faktické uzavření tamní státní hranice, která se nachází na okraji města, odsoudilo Vidnavu k roli zanedbávaného místa poválečného Československa. Po roce 1989 se naštěstí mnohé změnilo a dnešní vzhled města si nezádá s mnohem většími a atraktivnějšími sídly v Čechách i na Moravě.

Kulturní sídlo na kopci

To se ale již čas nachele k přejezdu do cíle mé cesty – Javorníka ve Slezsku. Dopravuji se do Velké Kraše, odkud pokračuji motoráčkem přes Horní Heřmanice na Bernartice, kde dříve začínala hlavní trať do polských Dziewietlic a dále do Otmuchowa, v jehož okolí je známé, stejnojmenné jezero. Původní pětakilometrová odbočka je dnes vlastně naopak „hlavní“ tratí. Po pár minutách jízdy už následuje konečná stanice v Javorníku ve Slezsku s poměrně velkou staniční budovou a také původní malou výtopnou. Je potěšující, že na překládkové rampě se dodnes překládá dřevo z nákladních automobilů na oplenové vozy, a tak je tato regionální dráha čile využívána nejen pro osobní dopravu.


Z nádraží je to do samotného města asi kilometr a půl a určitě stojí za to navštívit toto neobvyklé sídlo. První zmínky v kronikách o něm pochází již okolo roku 1290, kdy vznikl hrad Javorník. Ve 14. století bylo pod hradem založeno městské osídlení a Javorník je již uváděn jako město. Jeho největší rozvoj nastal po roce 1742, kdy se Javorník v důsledku dělení Slezska ocitl v rakousko-pruském pohraničí. Velký význam pro město měl vratislavský kníže-biskup hrabě Filip Gotthard Schaffgotsch, který v Javorníku pobýval v letech 1757 až 1763 a 1766 až 1797. Z Javorníku vytvořil významné kulturní a zejména hudební centrum. Zlatý



Zachovaný vjezd do tunelu úzkorozchodné železnice ve Vidnavě

ŠOTOINFO:

Železniční trať (Číslo 295) Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku je jednokolejná regionální dráha o délce 31 kilometrů s jedním tunelem o délce 105 metrů. Provoz byl zahájen v roce 1896 nejprve z Lipové Lázně (tehdy Dolní Lipové) do Bernartic u Javorníka a dále do Otmuchowa v Polsku. Odbočka z Bernartic do Javorníka byla zprovozněna v roce 1897. Úsek Bernartice u Javorníka – Otmuchów (Polsko) byl zrušen po druhé světové válce. Odbočná trať 296 z Velké Kraše do Vidnavy a do polské Nysy zahájila provoz roku 1897. Přeshraniční provoz skončil v roce 1945 a osobní doprava byla mezi Vidnavou a Velkou Kraší zastavena v roce 2010 a vlaky byly nahrazeny autobusy. Na trati 295 zařazené do integrovaného dopravního systému IDSOK Olomouckého kraje jezdí vozy řady 810.

věk Javorníku byl ukončen požárem roku 1825, který zničil značnou část města včetně radnice a kostela, ale také většiny průmyslových závodů. Mimo dosah plamenů zůstal pozdější zámek Jánský vrch, který se stal kulturním centrem. Od roku 1992 je centrum Javorníku městskou památkovou zónou a samotný zámek Jánský vrch byl v roce 2001 prohlášen národní kulturní památkou. Zkuste tedy někdy vyrazit do tohoto odlehleho kouta Olomouckého kraje a poznat místa, kde se tak trochu zastavil čas... 



Nehody tramvají: když se na kolejích umíralo

Nehody na železnici se v minulosti nevyhýbaly ani tuzemským tratím. Mnohdy se sice jednalo jen o pomuchlané plechy, nežádka však při haváriích také umírali lidé, případně si následky karambolů nesli po zbytek života. A to v podobě zranění nebo psychického traumatu. Ale nejen klasická železnice je svědkem těchto nepříjemných událostí, tragédie se stávaly i na kolejích tramvajových.

JAN DVOŘÁK

Namátkou jsme vybrali několik z nich, které se udály v naší republice, převážně v bývalém Československu. Některé se nesmazatelně zapsaly do historie drážní dopravy a jiné jsou celkem neznámé. Naše snímky ukazují, že i na takových tratích nebývá nouze o karamboly a že si v ničem nezadají s haváriemi na kolejích své starší a mohutnější železniční „sestry“.

1 Čelní srážka ostravských tramvají (K2 + T3) na jednokolejném úseku linky č. 5 mezi Porubou a Vřesinou se odehrála v dubnu roku 2008. Snímek zachycuje již odklizení následků havárie, která si vyžádala tři mrtvé a 45 zraněných. Řidiči přežili. Příčinou tragédie byl teh-

dejší zastaralý systém, kdy strojvedoucí protijedoucích tramvajových vlaků na sebe museli čekat ve výhybně, popřípadě fungoval traťový telefon na dispečink. Řidič kloubové tramvaje typu K2 ovšem na obsazenou trať vjel a s protijedoucím vozem se srazil. Oba řidiči poté, co se se na trati spatřili, začali okamžitě brzdit. Souprava dvou vozů T3 nicméně jela v době srážky rychlostí 33 km/h.

2 Až v létě roku 1983 byl přistaven k likvidaci vůz č. 5118 (snímek je z vozovny Hloubětín) po poškození při největší pražské katastrofě na tramvajových kolejích. Ta se stala 17. 2. 1982 v 16:45. Zavinil ji řidič Miroslav D. Na Špejcharu vjel s plně obsazeným vozem typu T1 vyšší rychlosti než bylo povoleno do výhybky na obratiš-

tě tramvají, kam byl odtažen jeden porouchaný vůz. Výhybka byla tedy nastavena pro odbočení, čehož si řidič vozu T1 na lince č. 26 nevěšiml. Prudká změna směru jízdy způsobila vykolejení a převrácení tramvaje, která vletěla do protisměru, střetla se s osobním autem a za ohromného rachotu, gejzíru jisker a oblak prachu se zastavila o sloup veřejného osvětlení. Před pádem tramvaje na pravý bok se otevřely dveře a několik cestujících vypadlo ven. Na ně se tramvaj převrátila a většinu z nich usmrtila. Na místě nehody zemřelo šest cestujících a při převozu do nemocnice sedmý. Zraněno bylo 57 lidí. Řidič skončil ve vazbě.

3 V létě roku 1968 se takto na bok „položila“ tramvaj typu 6MT u Předmostí v Ústí nad Labem. Motorový vůz č. 127 jedoucí směrem na Krásné Březno řídila Jana S., která však nehodu nezpůsobila. Musela zastavit na křižování kolejí kvůli překážce na trati. Špatný odhad vzdálenosti druhého řidiče Bedřicha J. měl za následek střet jeho tramvaje (motorový vůz č. 122 + vlečný vůz č. 7), který jel do Všebořic. Náraz s vozem č. 127 způsobil vykolejení obou motorových vozů u podjezdu poblíž ústeckého hlavního nádraží.

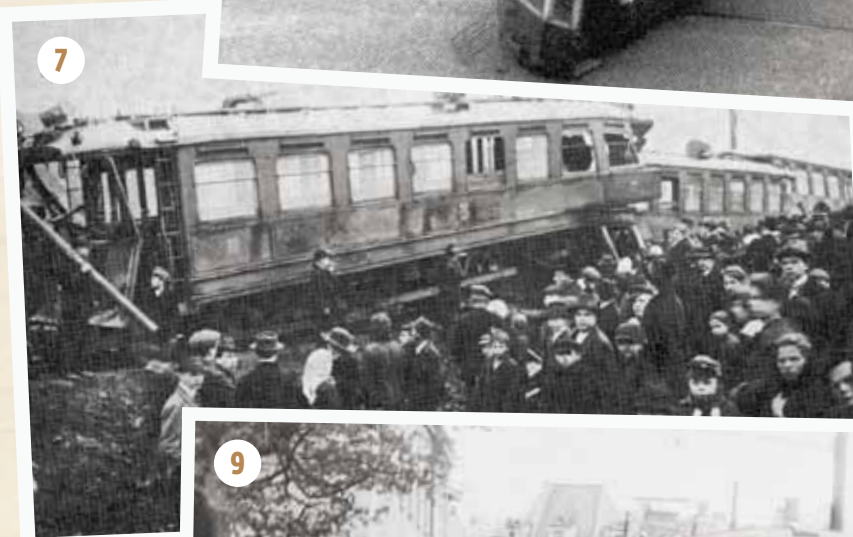
4+5 K nejtragičtější havárii tramvají v Československu došlo v Ústí nad Labem. Stalo se tak 13. 7. 1947 v 16:38 hodin na lince č. 1 (Telnice – Hlavní nádraží) na Bukově. Přeplněné soupravě od Telnice selhaly brzdy a neovladatelný vlak jedoucí z podhůří Krušných hor ve vysoké rychlosti vykolejil na výhybce. Motorový vůz zachytil střechou stožár trolejového vedení, po nárazu se vymrštil vlečný vůz a vklínil se do čela vlečného vozu linky č. 5 připraveného k odjezdu na sousední koleji. Oba vozy linky č. 1 byly zcela zdemolovány, řidič Oldřich Řidvan byl usmrčen. Spolu s ním zahynulo na místě nebo později cestou do nemocnice či v ní ještě dalších 29 lidí. Zraněno bylo 76 osob.



6 I v Jablonci nad Nisou si lehaly tramvaje na bok. Během let 1900–1969 se na zdejších tratích událo mnoho nehod, z nichž několik bylo se smrtelnými zraněními. Nejvíce vykolejení se stalo samozřejmě v oblouku na dolním konci z Lidické ulice do ulice 5. května. Obsluha tramvajových vlaků, ať osobních nebo nákladních, jedoucích od Janova do Rychnova musela důrazně brzdít dlouhou přímkou Lidickou ulicí. Někteří řidiči to však nezvládli a po třistašedesátimetrové jízdě a značném klesání dole vykolejili. Náš snímek je z roku 1927, kdy se převrátil vůz č. 57. Havárie se v tomto případě obešla bez obětí.



7 Dnes už jen málokdo pamatuje tramvaje na úzkorozchodné dráze mezi Karvinou a Ostravou. Začaly jezdit ještě za Rakouska-Uherska a nová výstavba v oblasti Karviné, přeložky komunikací a nová výstavba železniční trati (tzv. Dětmarovic-ká přeložka) vedly k rozhodnutí o postupné likvidaci, která začala rokem 1961. Dráha o délce 20 km zajišťovala především dopravu zaměstnanců do dolů při své trase. Na počest elektrické dráhy byla vydána řada pohlednic barevných i černobílých. Jedna z nich zaznamenala i dopravní nehodu, která se odehrála v Karviné 19. 10. 1917 mezi zastávkami Jindřichova kolonie a Lazy. Při čelní srážce dvou protijedoucích vlaků byly oba motorové vozy těžce poškozeny a řada cestujících utrpěla zranění.



8 Havárie motorového vozu č. 43 typu 6MT v Liberci 10. 7. 1957. Řidič při průjezdu Hanychovskou ulicí nebyl v kritickém okamžiku zdravotně v pořádku – údajně měl cukrovkové kóma.



9+10+11 Železniční vlak kontra tramvajový vlak aneb setkání vozidel na křížení rozchodů 1 435 mm a 1 000 mm ve Vratislavících nad Nisou dne 12. 5. 1957. Řidiči tramvajového vozu typu 6MT ev. č. 117 z jabloneckého DP údajně selhaly brzdy, a tak i s vlečným vozem tzv. Plecháčem narazil do právě projíždějícího vlečkového vlaku ČSD z místního pivovaru. Zdemolován byl čtyři roky starý motorový vůz 6MT a služební železniční vůz. Dobové dokumenty hovoří jen o zranění cestujících, ale motorový vůz měl zcela zničenou přední plošinu. I přes toto velmi vážné poškození byl v libereckém DP opraven a znovu uveden do provozu. V roce 1979 se dostal do depozi-táře Technického muzea v Brně, aby se v roce 2001 vrátil k opravě zpět do Liberce. Dnes slouží k historickým jízdám a opět mezi Libercem a Jabloncem projíždí Vratislavicemi, které před šedesáti lety málem stály za jeho zrušením.

12 Stoupání renovovaného vozu 6MT ev. č. 117 z Vratislavíc na Novou Rudu při jízdě z Jablonce do Liberce. Právě zde mu při opačné cestě dolů před 60 lety údajně selhaly brzdy. A tam dole se pomalu šinul po vlečce z pivovaru vlak ČSD. Co se tehdy honilo v hlavě řidiči tramvaje a jakou hrůzu měl před očima, si už můžeme jenom domýšlet. Snímek je ukázkou toho, jak se z málem odepsaného vozu stala historická „dražní hvězda“.

Foto: sbírka autora, archiv DP, Miroslav Grisa, Boveraclub

Velké díky za skvělé zážitky a služby ve vlacích Českých drah

Chtěli bychom všem, kteří se podíleli na osobní železniční dopravě – od uklízeček vagonů, přes průvodčí, strojvůdce, alespoň touto cestou poděkovat za nádherné zážitky. Mezi naše koníčky patří poznávat naši krásnou vlast. Vzhledem k tomu, že jsme již v důchodu, je cestování omezeno naším finančním „fondem“. Proto již druhým rokem využíváme vaši skvělé nabídky jezdit 14 dní po republice za 990 Kč. Díky tomuto cestování můžeme navštěvovat místa, kam za normálních okolností bychom asi nejeli. A kultura cestování? Jezdit v klimatizovaném vagoně, to je zážitek. Je logické, že nemůžeme také přehlédnout jednotlivé nově vybudované původní stanice, nový železniční svršek, koleje. Víme, že lidé někdy na České dráhy nadávají, ale když má člověk možnost jezdit po hlavních trasách, od severu k jihu a od východu k západu, tak teprve vidí, kolik úsilí a práce bylo vynaloženo, aby se nám dobře cestovalo a jezdilo. Za to vám patří opravdové uznání a dík.

PETRA A STANISLAV NOVÁKOVI

Modernizované Pendolino se mi moc líbí, je to velký krok kupředu

Vlakem jezdím prakticky denně, a to především na dálkových trasách v rámci své práce. Proto jsem velice uvítal, když jsem se dozvěděl o modernizaci populárních Pendolin. A krátce po oficiálním představení první omlazené jednotky jsem měl možnost se s ní projet. A resumé? Jednotkou jsem nadšen. Potěšil mě především nový typ pohodlných sedaček v obou třídách. Hlavně první třída vypadá skutečně luxusně. Jediným drobným nedostatkem je absence oddílu kategorie byznys. Ale chápu, že na zřízení tohoto oddílu patrně nebyl ve vlacích dostatek místa. I tak jsem ale přesvědčen, že se dlouho připravovaná revitalizace Pendolin povedla. Společně s railjety patří k tomu nejlepšímu, co České dráhy v současné době nabízejí. A rozhodně tím porážejí svou konkurenci. Myslím ale také, že změnu v podobném duchu by si zcela jistě zasloužily i ostatní klasické vozy na dálkových spojích. Rozhodně byste tím získali další cestující, kteří nyní jezdí autem.

MILAN ELIÁŠ

ZAUJALO NÁS



Mezi Prahou hl. n. a Smíchovem mají vlaky jezdit tunelem

Vlaky by v Praze mezi hlavním nádražím a Smíchovem mohly tunelem jezdit za 20 let. Novinářům to řekli zástupci Institutu plánování a rozvoje a organizace ROPID, která plánuje pražskou MHD. Důvodem vzniku projektu nazývaného Metro S je nedostatečná kapacita železnice v Praze. S podzemní železniční tratí už počítají pražské zásady územního rozvoje a město začalo připravovat změnu územního plánu. Náklady stavby zatím nejsou jasné. Konečná varianta vedení tunelů by se mohla začít připravovat a projektovat za pět až sedm let. Zastávky v centru města by mohly být kromě Smíchova například na Karlově náměstí nebo u Státní opery. Zamýšlena je i zastávka Florenc a na náměstí Bratří Synků, kudy by vedla trať směrem na Benešov. Tunel chce město budovat kvůli nedostatečné kapacitě. „Železnice je spolehlivý páteřní prvek veřejné dopravy. Kapacita tratí je vyčerpána, zejména kolínská trať ji má již překročenu,“ uvedl ředitel ROPID Petr Tomčík. Vlaky byly do PID zapojeny před 25 lety. Počet cestujících se za posledních deset let zvýšil ze 76 000 na 120 000 cestujících denně. ČTK 18. 9. 2017

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

Simulátory na nácvik nebezpečných situací

Strojvedoucí Českých drah dostanou simulátory pro nácvik zvládání nebezpečných situací. Dvojici trenažerů pro strojvedoucí ČD nakoupily za 30,7 milionu korun. Školit se na nich budou moci od příštího roku, kdy by měly být podle smlouvy dodány. Řekl to mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Smyslem jejich nákupu je potřeba vyzkoušet si situace, které z bezpečnostních důvodů nejde testovat při řízení skutečného vlaku. První z trenažerů by měl být umístěn v pražském depu ve Vršovicích a druhý přístroj v Dopravně vzdělávacím středisku v České Třebové. České dráhy se pro pořízení těchto zařízení rozhodly před dvěma roky po sérii nehod, jako byla nehoda osobního vlaku na pražském Masarykově nádraží, vykoľejení rychlíku v Horažďovicích a střet Pendolina s kamionem na železničním přejezdu ve Studénce. Kromě rutinních mimořádností, jako je výpadek elektrického napětí, je možné s trenažerem simulovat například poruchy návštěvnických nebo náhlou změnu návštěvnických. Tragickou havárii ve Studénce z 22. července 2015 nepřežili tři lidé. ČTK 18. 9. 2017

Výsledek obří železniční zakázky zrušil antimonopolní úřad

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zrušil výsledek tendru na modernizaci kolejí v úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. za 3,5 miliardy korun s tím, že SŽDC porušila zákon o veřejných zakázkách. Tendr napadla společnost Eurovia jako lídr sdružení, ve kterém byla společně s firmami Strabag Rail a GJW Praha. V hodnocení skončila jako druhá v pořadí za sdružením firem Metrostav, Swietelsky Rail a SMP CZ. Z rozhodnutí antimonopolního úřadu vyplývá, že SŽDC postupovala netransparentně při posouzení kvalifikace sdružení firem vedených Metrostavem. „Postup zadavatele mohl podstatně ovlivnit výběr nevhodnější nabídky,“ uvedl ÚOHS. „SŽDC s tímto závěrem nesouhlasí. Přesto bude rozhodnutí úřadu respektovat a provede opětovně posouzení nabídek,“ uvedl mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Správce infrastruktury vypsal tendr loni na podzim podruhé. Výběrová komise loni v červnu za vítěze doporučila firmu Chládek a Tintěra s cenou 3,4 miliardy korun. SŽDC ale pak soutěž zrušila s poukazem na nejasnosti ve vlastních kvalifikačních požadavcích. ČTK 20. 9. 2017

Správa železnic zvažuje napojení letiště na rychlostní tratě

SŽDC chce nechat zpracovat studii proveditelnosti napojení budoucí sítě vysokorychlostních vlaků na pražské letiště. Vzniknout by tak mohla alternativní trasa k připravovanému železničnímu spojení na letiště. Ta ale primárně obsluhuje lidi jedoucí z hlavního města na letiště, nebo do Kladna. Zvažované spojení by naopak obsluhovalo cestující směřující na pražské letiště z okolních měst nebo ze zahraničí. Na konferenci k železniční dopravě to řekl ředitel Odboru strategie SŽDC Radek Čech. V úvahu zatím přichází například zcela nové tunelové spojení, nebo elektrizace Pražského Semmeringu, tedy železnice mezi Smíchovem a Řepy. O této trase se uvažovalo i pro připravované železniční spojení na letiště z toho důvodu, že nekončí na Masarykově nádraží, ale na významnějším hlavním nádraží v Praze. Podle zvolené varianty bude vypadat i podoba dopravy na letiště. Pokud by studie ukázala na novou trať, zřejmě by vysokorychlostní vlaky mohly zajíždět přímo před terminály pražského letiště. To by v případě modernizace Semmeringu nebylo možné. ČTK 22. 9. 2017

Cestujících na železnici mírně přibylo na téměř 91 milionů

Počet cestujících na železnici se v pololetí zvýšil o zhruba 1,7 milionu na 90,9 milionu. Výrazněji vzrostl takzvaný přepravní výkon, který kromě počtu přepravených osob zohledňuje ujetou vzdálenost. Tento ukazatel se meziročně zvýšil o 6,5 procenta ze 4,25 miliardy osobokilometrů na zhruba 4,5 miliardy. Počet cestujících v autobusové dopravě se meziročně téměř nezměnil a zůstal na 173 milionech. Vyplývá to z předběžných dat zveřejněných ministerstvem dopravy. Počet zákazníků využívajících železniční dopravu v posledních letech roste. Za celý loňský rok se množství pasažerů ve vlacích zvýšilo o 1,5 %, nynější pololetní růst je tak o zhruba dva procentní body rychlejší. Vyšší počet cestujících hlásí v posledních letech státem řízené České dráhy i soukromá konkurence. Soukromým společnostem cestující přibývají razantněji, v celkovém počtu cestujících ale zatím dosahují zlomku přepravených. Z celkového počtu cestujících ČD přepravily 86,9 milionu lidí. Zatímco cestujících na železnici přibývá, objem přepravovaného zboží nákladními vlaky v pololetí meziročně klesl o 721 tisíc tun na 47,5 milionu tun zboží. ČTK 26. 9. 2017

ZIMA 2017/2018

Dne 11. října 2017 bude zveřejněna nabídka na zimu 2017/2018. V nabídce jsou lyžařské pobyty a nově i pobyty v exotických destinacích (Kanárské a Kapverdské ostrovy). Dotace na zimní rekreace poskytují ČD, ČD Cargo i SŽDC.

Více na www.cdtravel.cz nebo tel. 972 243 051-55.

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

ČD Informační Systémy

Člen skupiny ČD

Kdo jsme? Vznikli jsme v roce 2011 a jsme ve skupině Českých drah se svými 300 zaměstnanci malou firmou. To považujeme za velkou výhodu. Dokážeme reagovat rychleji než nadnárodní korporáty, protože věci neschvaluje vedení v zahraničí, ale představenstvo naší společnosti. Naše zaměstnance baví vymýšlet unikátní řešení a pracovat na velkých projektech. Vývojářské týmy máme v Praze, Pardubicích, Hradci Králové, Olomouci, Brně a Ostravě a snažíme se, abychom i přes vzdálenost k sobě měli blízko.

SPECIALISTA HELP-DESK (operátor pasivní zákaznické linky)

Jak vypadá náš typický pracovní den?

- běžně pracujeme od pondělí do pátku dle předchozího plánu směn v příjemném a moderním prostředí zákaznické linky
- forma pracovní doby: dopolední a odpolední směny v délce 7,5 hod.,
- naše pracoviště je otevřené od 6 do 18 hod.
- vyřizujeme požadavky zákazníků, zodpovídáme jejich dotazy v oblasti IT
- s našimi zákazníky komunikujeme telefonicky a e-mailem
- nejsme na to sami – spolupracujeme s administrátory a dalšími kolegy při řešení požadavků
- vše evidujeme v našem Service - Deskovém nástroji

Co očekáváme, že umíš (nebo se rychle naučíš)

- lépe než průměrný uživatel zvládáš práci na PC
- máš znalost operačního systému Windows
- zvládneš rozhovor i s obtížným zákazníkem
- jsi odolný vůči stresu
- rozhoduješ se rychle a správně (dle stanovených parametrů)
- máš výborné písemné a verbální komunikační dovednosti v českém jazyce

Nabízíme:

- různorodou práci u stabilní společnosti
- odpovídající finanční ohodnocení
- možnost vzdělávání, které podpoří Tvůj odborný růst
- firemní akce
- benefiční program (5 týdnů dovolené, penzijní a životní připojištění, atd.)

Nástup – dohodou, místo výkonu práce – Praha

SPRÁVCE APLIKACE – nepřetržitý provoz

Co u nás budeš dělat?

- poskytovat komplexní podporu provozovaných aplikací informačních systémů osobní přepravy
- testovat nové verze aplikací
- budeš mít dálkový dohled na zařízení, na nichž jsou provozovány aplikace
- evidovat problémy v odpovídajícím nástroji
- řešit, evidovat a řídit incidenty a požadavky v rámci ServiceDesku
- spolupracovat s administrátory
- pracovat v nepřetržitém provozu, vždy 12 hod.

Co očekáváme, že umíš (nebo se rychle naučíš)

- lépe než průměrný uživatel zvládáš práci na PC
- umíš v anglickém jazyce přečíst a pochopit text
- máš znalost OS WIN a MS Office
- zvládneš rozhovor i s obtížným zákazníkem
- jsi odolný vůči stresu
- rozhoduješ se rychle a správně (dle stanovených parametrů)

Nabízíme:

- různorodou práci u stabilní společnosti
- odpovídající finanční ohodnocení
- možnost vzdělávání, které podpoří Tvůj odborný růst
- firemní akce
- benefiční program (5 týdnů dovolené, penzijní a životní připojištění, atd.)

Nástup – dohodou, místo výkonu práce – Praha

V případě zájmu nám zašlete svůj životopis spolu s motivačním dopisem na e-mail: kariera@cdis.cz

Jedeme
vlakem!



21. a 22. října 2017

V Ostravě se koná Podzimní modelářské setkání

V pobočce Střediska volného času Ostrava-Zábřeh v ulici V Zálomu č. 1 (bývalá ZŠ Zálom) se o víkendů 21. a 22. října uskuteční Podzimní modelářské setkání. Těšit se můžete hlavně na velké segmentové kolejiště ve velikosti Ho dlouhé více než 30 metrů, na němž je provoz zajišťován továrními i ručně dělanými modely tuzemských vozidel. Kolejiště svým charakterem a ztvárněním zapadá do 60.–80. let minulého století. Protiváhu velkému segmentovému kolejišti představují menší panelové kolejiště, která návštěvníkům představí možnosti využití menšího prostoru pro realizaci vlastní modelové železnice. Dvě z nich ztvárňují motiv dnes stále oblíbenějších úzkorozchodných železnic v měřítku H0e. Vystaveno bude také retro kolejiště ve velikosti TT, které svým provedením i nasazovanými vozidly připomene

Nejblíže železniční stanice:
Ostrava-Svinov



OD 18. ŘÍJNA 2017 DO 6. KVĚTNA 2018

Foto: Dreamstime.com

Na výstavu o prvorepublikové obnově Hradu

V Tereziánském křídle Starého královského paláce na Pražském hradě si od 18. října můžete prohlédnout výstavu mapující proměnu centra české státnosti v prvních deseti letech Československé republiky. Expozice s názvem Obnova Pražského hradu 1918–1929 seznamuje nejen se změnami stavební podoby, ale také s výsledky souběžně probíhajícího archeologického a stavebně-historického průzkumu. Na výstavě tak budou k vidění dosud nevystavované archeologické nálezy, jako jsou sruby či románské architektonické články z baziliky sv. Víta, nebo třeba modely Plečnikových projektů. Uvidíte i model Jižních zahrad před rokem 1918 a také 3D model vykopávek pod třetím hradním nádvořím. Expozice, která je rozdělena do sedmi částí, rovněž seznamuje se zajímavostmi o projektu bytu prezidenta Masaryka či o dokončení svatovítské katedrály. Více na www.hrad.cz.

Nejblíže železniční stanice: Praha-Dejvice/
Praha hl. n./Praha Masarykovo nádr. ad.



8. ŘÍJNA 2017

Foto: Milan Kříček

Na Velkou pardubickou přijďte vlakem!

Letos se Velká pardubická poběží v neděli 8. října. Pokud přijedete na dostihy vlakem, získáte po předložení platné jízdenky ČD v pokladně závodíště slevu 50 % na vstupenku. Sleva se nevztahuje na vstupenky, které již byly zakoupeny v předprodeji. Chcete se vyhnout frontám u pokladen? Svezte se do Pardubic speciálním vlakem, v němž se přímo na palubě budou prodávat vstupenky na Velkou pardubickou za poloviční cenu (nabídka platí pro plně vstupné na stání, tj. za 95 Kč). Zvláštní vlak na Velkou pardubickou odjíždí v 8:55 h z pražského hlavního nádraží. V metropoli zastaví ještě v Libni (9:02 h) a přes Kolín (9:35 h), Přelouč (9:52 h), Pardubice hl. n. (10:12 h) a Pardubice-Rosice n. L. (10:24 h) s ním přijedete na zastávku Pardubice závodíště v 10:29 h. Ve vlaku platí běžný tarif ČD, pro úsek Praha hl. n. – Pardubice hl. n. je doporučena místenka. Bližší informace na www.cd.cz/zazitky.

Nejblíže železniční stanice:
Pardubice závodíště



28. a 29. října 2017

Foto: Centrum Eden

Mattoni expresem z Karlových Varů do Kyselky

Areal bývalého Mittrowského dvora v Bystřici nad Pernštejnem se před pár lety proměnil v ráj poznání a inspirace – centrum Eden. Z nádraží je to k němu jen 250 metrů. Pokud se do tohoto zábavního a poznávacího parku vypravíte o víkendů 28. a 29. října, můžete se zúčastnit tradiční gastronomické akce s názvem Roh hojnosti. V letošním roce se uskuteční ve znamení kuchyně období baroka. Čtyři restaurace budou nabízet degustační jídla, která doplní vína z Moravy nebo pivo z místního pivovaru. Sládek při této příležitosti připraví speciální várku polotmavého piva podle receptu z roku 1526. Těšit se můžete i na Svatohubertskou jízdu v dobovém oblečení. Chybět nebude barokní hudba nebo třeba strom obžerství, z něhož si lze utrhnout nejrůznější dobroty. Více informací o centru Eden a aktuální informace o programu Rohu hojnosti najdete na www.centrumeden.cz.

Nejblíže železniční stanice/zastávka:
Bystřice nad Pernštejnem