

Železničář

15. LISTOPADU 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



23

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

O náročné službě v Centrálním zákaznickém servisu jsme hovořili s vedoucím týmu **Jiřím Kloučkem**. Toto důležité servisní pracoviště ČD sídlí na pražském Masarykově nádraží.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Novinkami v JŘ 2019 v dálkové a mezistátní dopravě jsou páteční posilové SC Pendolino Košičan z Prahy do Košic, čtvrt hodinové zkrácení cesty do Mnichova či nové přímé noční spojení jižní Moravy a Ostravy s Berlínem vlakem nightjet.

11–14 TÉMA

Pomohly vyřešit provoz na sklonově náročnějších tratích. Právě před šedesáti lety vznikly první dva šestinápravové prototypy zvané **Šestikoláky**. Uplatnily se zejména v nákladní dopravě.

15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

S nadsázkou o sobě říká, že je na Posázavském Pacifiku živoucí zkamenělinou. Rád však skládá písně. Koncertuje doma i v zahraničí. Tím vším se může pochlubit **vlakvedoucí ČD Marek Dusil**.

16–17 RECENZE

Přinášíme přehled **tipů z knižních novinek** se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace od našeho redaktora Martina Haráka.

18–19 CESTOPIS

Stává se stále oblíbenějším turistickým cílem. **Albánie** si totiž doposud zachovávala jistý punc exotiky a nezapomenutelné balkánské atmosféry. Svě jedinečné kouzlo má i tamní železnice.

20–21 HISTORIE

Mezinárodní společnost lůžkových vozů Compagnie Internationale des Waggon-Lits objednala roku 1913 **nové jídelní vozy**, přičemž jeden z nich vstoupil hned dvakrát do dějin.

TITULNÍ FOTO

Autor: Stanislav Lopata
Nostalgická jízda dvojice Šestikoláků u Plchůvek v roce 2007



První české Pendolino v rodném Saviglianu v květnu roku 2003

Příjezd Pendolin ve znamení rychlosti

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Jejich příjezd na tuzemské trati před patnácti lety doprovázelo velké očekávání i emoce. Slova jako rychlovlaky či revoluce na kolejích se objevovala prakticky neustále. Dnes s odstupem času můžeme říci, že Pendolina se stala nejspolehlivějšími a vedle railjetů také nejvyhledávanějšími vlaky Českých drah. Spojována jsou od začátku se značkou SuperCity.

Co činí tuto elektrickou jednotku řady 680 v provozu Českých drah výjimečnou, jsou její naklápací skříně. Jedná se o jedinou svého druhu ve vozidlovém parku ČD. Právě také díky naklápacímu systému se jí přezdívá Pendolino. Vznikla ve firmě Alstom Ferroviaria v italském Saviglianu. ČD původně objednaly od konsorcia firem v čele s ČKD celkem 10 jednotek. ČKD však v roce 2000 zkrachovalo a upravené zakázky se ujal Alstom. O několik let později dodal sedm jednotek. První z nich do Česka dorazila v červnu 2003 a zamířila na sérii testů na zkušební okruh VÚŽ v Cerhenicích. Při testech na trati Břeclav – Brno vytvořila nový

český železniční rychlostní rekord, když dosáhla rychlosti 237,04 km/h.

S cestujícími Pendolino prvně vyjelo před Vánoci 2004 na trať z Prahy do Děčína, přičemž se zde objevovalo po celý rok 2005. Vlak pro oficiální hosty se vydal do Ústí nad Labem 22. prosince 2004 a o den později se jím svezli i nedočkaví cestující. V roce 2005 tehdejší vedení Českých drah řešilo, kam bude sedm jednotek nasazeno v JŘ 2006. Uvažovalo se o dvou větvích – severní z Prahy do Ostravy a jižní do Brna, resp. Břeclavi a prodloužení za hranice. Nakonec se těžištěm provozu stala větev severní. V JŘ 2006 tak vyrazilo šest párů SC Pendolino mezi Prahou a Ostravou a jen dva páry vlaků EC/IC mezi Prahou a Břeclaví.

S JŘ na rok 2012 byly přidány další spoje na severní větev, dva víkendové spoje prodlouženy do Žiliny přes Havířov, Třinec a Český Těšín, a zaveden jeden sobotní spoj do Františkových Lázní přes Plzeň, Mariánské Lázně a Cheb.

Od prosince 2014 se Pendolino objevilo na nové trase – jezdit začal jeden pár vlaků kategorie SC z Prahy do Košic a zpět. Jízdní dobu do Košic se podařilo zkrátit až na hranici 7,5 hodiny.

S produktem SC Pendolino byla spuštěna první verze e-shopu, vznikly také čekárny ČD Lounge.

Pendolina během provozu podstoupila mnohá vylepšení. Tím posledním byla modernizace interiéru započatá v roce 2017. ○

SC PENDOLINO

Vážení čtenáři,

do začátku platnosti nového jízdního řádu zbývá již necelý měsíc a národní dopravce tak pomalu vstupuje do posledního roku zajišťování dopravních výkonů na základě většiny končících smluv s objednateli dálkové i regionální železniční dopravy. Liberalizace železniční dopravy s sebou přináší výzvy a změny, kterým jsou České dráhy připravené čelit a usilovat o to, aby i při dalších jubilejních oslavách založení naší republiky, jako byly ty letošní, zůstaly stále nejvýznamnějším železničním dopravcem v ČR. Je pro nás povzbuzením a výzvou k dalším aktivitám, že v těchto dnech jeden z průzkumů potvrdil, že značka České dráhy patří k nejdůvěryhodnějším značkám v zemi.

V naší firmě jsou však i věci, které se nemění. A to každodenní práce našich zaměstnanců podílejících se na zajištění přepravy cestujících a poskytování širokého portfolia služeb a jejich úsilí, aby nabízené služby byly stále kvalitnější a maximálně plnily očekávání zákazníků a samozřejmě i požadavky objednatelů veřejné dopravy. Realizované kroky zasahují do všech oblastí. Začínají u samotných vozidel, jejich vybavení a údržby, a přes jízdní řád, odbavení cestujících a palubní služby končí u doplňkových služeb poskytovaných v rámci první a poslední míle.

V těchto dnech jsou dokončovány práce na zcela zásadní modernizaci interiéru jednotek SC Pendolino a zároveň byly zahájeny práce na přestavbě restauračních vozů řady WRmee⁸¹⁶ na bistro vozy s oddílem pro cestující 1. třídy. Design interiéru těchto vozů bude odpovídat nové podobě 1. třídy právě dokončovaných Pendolin.

Průběžně jsou a nadále budou modernizovány další vozy 1. i 2. třídy různých řad, v rámci kterých je doplňován například vizuální informační systém pro cestující či elektronické rezervační systémy. Velmi vyhledávanou a využívanou službou ze strany zákazníků ČD je služba bezdrátového připojení k internetu ČD WiFi. Všechna nová vozidla pořizovaná pro dálkovou dopravu jsou proto technologií wi-fi vybavována již z výroby, stávající vozidla ČD pak tuto službu získávají postupně v rámci modernizací nebo dovybavením. Do konce tohoto roku bude dokončeno více než 130 vozů, v průběhu první poloviny roku příštího budou moci zákazníci začít službu ČD WiFi využívat v dalších více než 140 vozech.

Kromě wi-fi je v dálkové dopravě významnou a hojně využívanou palubní službou servis cateringu. Díky kvalitě surovin, způsobu přípravy, pravidelné sezonní obměně a cenové dostupnosti občerstvení nabízeného v restauračních vozech a bistroch nemá tato služba poskytovaná pod značkou ČD Restaurant konkurenci, a to ani v mezinárodním měřítku. Možnost objednávání občerstvení online s donáškou až na místo prostřednictvím palubního portálu ve vlacích SuperCity nebo nově výběr bonusového občerstvení při nákupu rezervace do 1. třídy těchto vlaků na e-shopu ČD tuto bezkonkurenčnost jen podtrhuje. V ostatních vlacích dálkové dopravy bez řazených restauračních vozů a bister na vybraných linkách jsou pak cateringové služby zajišťovány s využitím služby ČD Minibar. Rozšiřování sortimentu včetně například nedávného zavedení sendvičů či salátů přispívá ke stále větší oblíbě a využívání této služby. Proto se i v oblasti cateringových služeb mohou zákazníci těšit v příštím roce na řadu novinek.

Rozšiřování servisu ČD se pochopitelně dotýká také doplňkových služeb poskytovaných v železničních stanicích. Příkladem může být produkt ČD Parking, tedy možnost parkování zpravidla v bezprostřední blízkosti staniční budovy. Během září a října tohoto roku přibýlo 19 nových lokalit. Zákazníci využívající k přepravě na nádraží jízdní kolo si ho mohou uschovat již v 9 cyklověžích. ČD nejsou jejich provozovatelem, avšak držitelé zákaznických aplikací na In Kartě mají prvních 24 hodin parkování kola zdarma. Zrekonstruované čekárny ČD Lounge se do konce tohoto roku rozrostou o zcela novou čekárnu v Břeclavi a další dvě ČD plánují otevřít v příštím roce.

Milníky drážní historie Č(S)D

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



Počátky provozu vlaků SuperCity byly spojené s jízdami známých osobností.



V listopadu 2004 stanovilo Pendolino nový rychlostní rekord na českých kolejích, kdy mezi Vranovicemi a Podivínem dosáhlo rychlosti 237 km/h.



Petr Vondráček

zástupce ředitele
odboru dálkové dopravy

V Olomouci oslavilo výročí hned pět lokomotiv

České dráhy společně s městy Olomouc a Velká Bystřice připravily na poslední říjnový víkend u příležitosti stého výročí vzniku Československa jízdy historických vlaků a doprovodný pestrý program. Navzdory nepříznivému počasí jej navštívily takřka tři tisícovky malých i velkých návštěvníků. Navíc se dopoledne v neděli 28. října konalo v olomoucké pobožce Depa historických vozidel ukončení sezony již tradičním „zamykáním točny“. V rámci této akce oslavilo narozeniny hned pět ocelových ořů, které si veřejnost mohla prohlédnout v tamní muzejní expozici. Výročí měl nejen parní stroj 314.303 z roku 1898 zvaný Kocúr, ale také lokomotiva 433.002 z roku 1948, jíž se přezdívá Matěj. Stranou však nezůstala ani moderní trakce. A tak šedesátiny slavila Bobina E 499.085 a již 45. výročí si připomněl Pilštyk T 466.0007 a rovněž mohutný ruský dieselový stroj T 678.1526, jemuž na železnici nikdo v minulosti neřekl jinak než Sergej.

(mah)



Další monitory pro Vysočinu a Olomoucko

Během necelého měsíce obdržela nemocnice v Novém Městě na Moravě v kraji Vysočina a současně nemocnice v Prostějově na Olomoucku další monitory dechu, které pomáhají eliminovat náhlá zastavení dechu u kojenců. Ve středu 7. listopadu předal náměstek generálního ředitele Českých drah pro obchod Michal Štěpán celkem osm monitorů na Vysočině a o den později pětici dalších na Hané. V novoměstské nemocnici s velkými díky převzal monitory primář novorozeneckého oddělení MUDr. Martin Chalupský, a naopak v Prostějově primář dětského oddělení MUDr. Josefa Tenora a MUDr. Marie Marsová, MBA, předsedkyně představenstva Středomoravské nemocniční. Díky partnerům projektu, mezi které patří na čelném místě národní železniční dopravce, se podařilo vybavit novorozenecká a dětská oddělení po celé republice za více než dvacet let téměř sedmi tisíci monitory dechu pomáhajícími zachraňovat dětské životy. Organizačně za celým projektem s názvem „Maminko, dýchám“ stojí Nadace Křížovatka.

(mah)



Most přes Hracholusky má nový oblouk

Výměna železničního mostu přes Hracholuskou přehradu na Plzeňsku vstoupila do další etapy. Stavební firma přivezla, po dlouhé přípravě, nový kovový oblouk. Ten technici spojili s obloukem původním, přetočili kolem osy, usadili a starý díl odvezli k likvidaci. Celý most, ležící na trati mezi Bezručicemi a Pňovany, tvoří tři oblouky. Po sestavení oblouku na plošině u mostu je dělníci nasunou do osy koleje a nad původní most. Další konstrukce na plošině je ve fázi svařování a ve výrobě ve Slaném jsou již kompletně vyrobené a natřené všechny dílce třetí konstrukce. Práci však může zkomplikovat počasí, výměna se totiž musí provádět prakticky v bezvětří. Rekonstrukcí projdou i dva pilíře. Pňovanský most je dlouhý 210 metrů a postaven byl v roce 1901. SŽDC za opravu zaplatí 109 milionů korun. Nový most bude mít navíc lávku pro pěší a cyklisty. Výluka na Bezručické lokalce by měla skončit v prvních měsících příštího roku.

(hol)





ČD nejdůvěryhodnějším dopravcem v roce 2018

České dráhy potvrdily, že v tuzemsku patří k dlouhodobě oblíbeným firmám. Národní dopravce totiž uspěl ve 4. ročníku ankety o nejdůvěryhodnější značky. V soutěži společnosti Atoz Marketing Services rozhodovalo celkem 4 000 hlasujících mezi 600 značkami. Vítěze vybírali pomocí on-line dotazníků v šedesáti kategoriích, přičemž samotné hlasování vedla renomovaná agentura Nielsen. ČD obstály v kategorii Dopravce, kde byli hodnoceni všichni železniční i autobusoví dopravci včetně Flixbusu nebo Regiojetu. Vítězstvím se České dráhy zařadily po bok velkých renomovaných značek. Ceny byly předány 8. listopadu v prostorech Pražské křižovatky (kostel sv. Anny). Letošního čtvrtého ročníku se kromě klasických firem, jako jsou banky, obchodní řetězce, prací prostředky, cukrovinky či piva, nově zúčastnili rovněž prodejci letenek, knih, volně dostupných léků na nachlazení či chřipku nebo zdravotní pojišťovny. Z 60 kategorií bylo 35 výrobků, 12 služeb a institucí a 13 nejrůznějších obchodů. (red)



Vernisáž fotografií na pardubické univerzitě

Fotografická výstava, kterou připravily České dráhy ke sto letům vzniku republiky a státních drah, byla po Praze instalována tentokrát ve vstupní aule Dopravní fakulty Jana Pernera na pardubické univerzitě. Na slavnostní vernisáži, které se osobně zúčastnili děkan fakulty Libor Švadlenka, zástupkyně rektora Taťána Molková a členové představenstva Českých drah Michal Štěpán a Radek Dvořák, si přítomní připomněli nedávný křest elektrické lokomotivy řady 151 s polepem, který připomíná čtvrt století založení tamní dopravní fakulty. Zároveň také zdůraznili úzkou spolupráci pardubické univerzity s národním dopravcem, kde nachází pracovní uplatnění právě řada absolventů Dopravní fakulty. Jak řekl náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku Radek Dvořák, fotografie by měly evokovat nejen vzpomínku na generace rodičů a prarodičů, ale hlavně zamýšlení nad železnicí, která se postupem času stala klíčovým a spolehlivým dopravním prostředkem současné doby. (mah)



ČD v Jihlavě využívají multifunkční budovu

V nedávné době bylo v krajském městě Vysočiny Jihlavě zprovozněno několik nových pracovišť národního dopravce České dráhy. Vedle Regionálního obchodního centra Jihlava si v nových prostorech našli své místo zaměstnanci Regionální správy majetku (RSM) Brno, ale také odborů bezpečnosti, informatiky a personálního ČD. Zbylé prostory původní budovy Správy tratí využili i pracovníci provozního pracoviště Jihlava Oblastní centrum údržby (OCÚ) Východ. Jde o jeden z objektů národního dopravce zařazený do souboru sídel společnosti ČD. Díky rychlému rozhodnutí a ochotě brněnské Regionální správy majetku se patrový dům podařilo v rekordně rychlé době opravit a standardním způsobem připravit pro běžný kancelářský provoz. Národní dopravce tak získal v blízkosti jihlavského hlavního nádraží a současně tamního depa reprezentativní prostory, kde je součástí i společná zasedací místnost pro případné schůzky nejen interiérového charakteru, ale například i pro jednání se zákazníky Českých drah. (mah)



České dráhy uspořádaly výstavu v Europarlamentu

ČD se prezentovaly v Evropském parlamentu v Bruselu. Ke 100. výročí založení Československa uspořádaly výstavu o historii národního dopravce. Vernisáž se uskutečnila v průběhu podzimu. Záštitu nad akcí přijali europoslanci Olga Sehnalová, Evžen Tošenovský a Jan Zahradil. Akce představila České dráhy jakožto významnou společnost v ČR. Zájemci si mohli prohlédnout autorské fotografie, které byly prezentovány v letošním nástěnném kalendáři ČD. Na velké obrazovce zároveň běžely vybrané videoklipy, třeba Máme to v krvi, známé z redakčního profilu na YouTube anebo z řady salonků ČD Lounge. Organizátoři také předvedli modelové kolejiště zapůjčené z Království železnic a zhruba čtyřicetku modelů železničních kolejových vozidel. Několikadenní výstava byla umístěna u spojovací chodby dvou hlavních budov bruselského parlamentu, každý zaměstnanec tedy měl možnost si připomenout historii české železnice, nejen v obrazech. Za ČD projekt připravil Roman Tesař, oborový specialista z úseku osobní dopravy. (hol)

Jsmo schopni zajistit široký rozsah služeb

Málokdo z cestujících, kteří denně procházejí pražským Masarykovým nádražím, tuší, že v podkroví historické výpravní budovy sídlí jedno z významných servisních pracovišť Českých drah. Ve stylově zrekonstruovaných prostorách jsou operátoři Centrálního zákaznického servisu připraveni nepřetržitě 365 dní v roce poskytnout informaci, radu nebo podporu všem zákazníkům národního dopravce. O náročné službě v Centrálním zákaznickém servisu jsme hovořili s vedoucím týmu Jiřím Kloučkem.

Martin Harák | Foto: Jan Chaloupka

Historie Centrálního zákaznického servisu se píše od devadesátých let. Jaká byla cesta a vývoj do dnešní podoby?

S rostoucím významem poskytování zákaznické péče došlo v devadesátých letech k vyčlenění pracoviště telefonických informací pražského Masarykova nádraží. To bylo na přechodnou dobu převedeno pod Prahu hlavní nádraží a v roce 1997 začleněno do struktury generálního ředitelství ČD. V roce 2005 se toto pracoviště transformovalo na Call, respektive Kontaktní centrum Českých drah a od 1. dubna 2017 působí pod současným názvem Centrální zákaznický servis jako samostatné oddělení ředitelství organizační jednotky Zákaznický personál.

Nedávno se vaše pracovní prostředí ustálilo v podkroví výpravní budovy pražského Masarykova nádraží. Má to pro váš tým podstatný význam?

Úroveň a kvalita pracovního prostředí mají pochopitelně zásadní vliv na pracovní výsledky každého z nás, obzvláště u profesí v nepřetržitém režimu s psychicky náročnou prací. Rekonstrukce, po které byly tyto prostory předány do užívání v roce 2016, byla provedena s ohledem nejen na historickou hodnotu budovy Masarykova nádraží a zachování jejího ducha, ale také s ohledem na vysoké požadavky na zajištění komfortního pracovního prostředí včetně zázemí pro zaměstnance. Dnes máme k dispozici klimatizované pracoviště typu open-space, špičkové technické vybavení včetně prostoru pro odpočinek a relaxaci.

Jak se dá odborné, ale i laické veřejnosti jednoduše vysvětlit samotné fungování Centrálního zákaznického servisu?

Pro naše pracoviště je středobodem zákazník a zajištění kvalitního servisu v souvislosti se službami národního dopravce – 365 dní v roce, a to v českém, anglickém a německém jazyce. Podle zaměření se na této činnosti podílí tři pracovní skupiny – tým operátorů, rezervací a stížností, díky čemuž jsme schopni zajistit široké portfolio služeb. Jde například o poskytování informací o vnitrostátním a mezinárodním jízdním řádu, řazení a jízdách vlaků Českých drah, výlukách a mimořádnostech v osob-

ní dopravě, vnitrostátních a mezinárodních tarifech včetně obchodních nabídek a produktů, ale také vyřizování požadavků na operativní změny v rezervačním systému včetně blokad či přidělení náhradních rezervací a řadu dalších služeb.

Můžete přiblížit některé konkrétní činnosti v servisním centru?

Poskytování výše uvedených informací a servisu na požadované úrovni je naprostou samozřejmostí. Naše pracoviště je tu pro zákazníka ovšem i v nestandardních situacích, kdy se něco takříkajíc nepovede. Vzhledem k množství vypravených vlaků národního dopravce a počtu přepravených zákazníků se denně nabízí nespočet příležitostí podat zákazníkovi pomocnou ruku. Vznik těchto situací mnohdy neovlivníme – například povětrnostní vlivy, přerušení provozu nebo výlukovou činnost na tratích SŽDC. To je prostě život a my jsme tu od toho, abychom minimalizovali negativní dopady na naše zákazníky. Budu-li konkrétní, jedná se například o rozvážání přípojí nebo ujetí posledního přípoje, výpadky odbavovacích nebo informačních systémů či přidělení náhradních míst v případě operativní změny řazení vlaku a zablokování míst, která vlivem změny řazení nejsou ve vlaku k dispozici. Samostatnou kapitolou jsou ztráty a nálezy. České dráhy se připojily k portálu eZtráty (na webových stránkách www.eztraty.cz – pozn. redakce), kde jsou evidovány všechny nalezené věci bez ohledu na místo nálezu. Pokud nás zákazník kontaktuje ještě v době jízdy vlaku, tak jsou operátoři schopni zorganizovat pátrání i předání ztracené věci zpět majiteli. Neméně důležité jsou zpětné vazby našich klientů, ať již se jedná o stížnosti, nebo pochvaly, což nám velmi pomáhá. Pro rychlé řešení těchto případů máme k dispozici přímé spojení se všemi pracovišti a zaměstnanci Českých drah, stejně tak jako

Pro naše pracoviště je středobodem zákazník a zajištění kvalitního servisu v souvislosti se službami národního dopravce – 365 dní v roce, a to v českém, anglickém a německém jazyce.



JIŘÍ KLOUČEK

V letech 1994 až 1998 vystudoval obor Management v dopravě na Integrované střední škole dopravní v Karlových Varech. V letech 2001 až 2010 pracoval ve funkcích průvodčí a vlakvedoucí osobních vlaků. V období 2010 až 2013 působil jako supervizor pro obvody Jihlava a Brno. Od roku 2013 zastával pozici koordinátora supervizorů a manažera kvality a od roku 2017 pracuje jako vedoucí oddělení Centrálního zákaznického servisu Českých drah.



náš telefonní kontakt 221 111 122 je pro zákazníky zveřejněný ve všech informačních materiálech, dokladech, a dokonce v každém voze národního dopravce.

Zaměstnanci Centrálního zákaznického servisu jsou mnohdy ve velkém stresu, pracují v nepřetržitém režimu ve dne i v noci. Zvláště některá období jsou pro ně nesmírně náročná, například Vánoce či letní prázdniny. Jak to operátoři snášejí? Odcházejí od vás často?

Práce založená na komunikaci se zákazníkem má jednoznačně svá specifika. Obzvláště pokud je zprostředkována přes telefon a zákazník se nachází v nepříjemné situaci, kterou potřebuje vyřešit. Základními předpoklady pro práci zaměstnance našeho pracoviště jsou empatie, psychická odolnost, komunikační dovednosti, vstřícnost a samozřejmě odborné znalosti a aktivní znalost anglického, německého nebo ruského jazyka. Tyto požadavky jsou pro nás důležité nejen při výběru nových zaměstnanců, ale také při plánování vzdělávání. Současná situace na trhu práce není pozitivní pro žádného zaměstnavatele, a tak se i my potýkáme s určitou mírou fluktuace zaměstnanců. České dráhy mají ale stále pověst stabilního a spolehlivého zaměstnavatele, a proto se nám daří oslovovat uchazeče nejen se zájmem o práci operátora, ale také s pozitivním vztahem k železnici a vlakům národního dopravce. Především díky velkému nasazení všech našich zaměstnanců zvládáme náročná období Vánoc, Velikonoc, začátku a konce letních prázdnin nebo prodloužených víkendů, za což jim patří můj dík.

Máte nějaký manuál pro extrémní situace?

Například pro ledovku, požár, nehodu...

Extrémní situace typu ledovky, povodní nebo větrných smrští mají vliv na celé České dráhy a postupy v případech jejich vzniku jsou stanoveny pro všechny zaměstnance. Naší hlavní úlohou v takových situacích je zajištění komunikace a přenosu informací v maximální možné míře, a to nejen ve směru k zákazníkům, ale i mezi jednotlivými složkami a zaměstnanci Českých drah. Množství hovorů, dotazů a podání zákazníků v těchto případech několikasetnásobně převyšuje běžný provoz a naším cílem je vyřízení maximálního množství požadavků – samozřejmě v rámci technických a personálních možností. ○

JŘ 2019: Návrat Pendolino i noční spoj do Berlína

Mezistátní a dálkový jízdní řád vlaků Českých drah se pro rok 2019 změní jen částečně. Novinkami jsou páteční posilové SC Pendolino Košičan z Prahy do oblasti Tater a Košic, přibližně čtvrt hodinové zkrácení cesty z Prahy do Mnichova, nové přímé noční spojení jižní Moravy a Ostravy s Berlínem vlakem nightjet, náhrada některých doplňkových vlaků InterCity spoji SC Pendolino a více přímých spojů mezi Prahou a Opavou.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

Více vlaků z Prahy do Opavy, nové noční spojení, zrychlení cesty na západ Čech a dále do Bavorska anebo páteční posilové Pendolino do Košic. To jsou hlavní změny, které se odehrály v jízdním řádu dálkových vnitrostátních i mezinárodních vlaků ČD pro rok 2019. „Jízdní řád mezistátních vlaků ČD, které provozujeme v kooperaci se zahraničními partnery, je i v roce 2019 stabilní. Na žádné lince nenastávají revoluční změny. Spíše dílčí úpravy odrážejí společný cíl národních železničních dopravců postupně zlepšovat nabídku mezinárodních spojení a reagovat na změny v poptávce po službách železnice,“ vysvětlil Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

Pendolino za Roháče

Směrem na západ Čech a do Bavorska se cestující dočkají výrazného zrychlení kvůli dostavbě Ejpovických tunelů na Plzeňsku. Úspora bude činit zhruba čtvrt hodiny. Z Maďarska a z jižního Slovenska bude prodloužena jízda posledního denního spoje Metropolitan s odjezdem z Budapešti v 17:40 a z Bratislavy ve 20:10 až do Prahy, kam přijede 11 minut po půlnoci. Dosud tento vlak končil v Brně. Z moravské metropole nově vyjede ve 21:37.

K drobným změnám dojde také v dopravě mezi Čechami, Moravou a severním Slovenskem. Posilový vlak EC Roháče nahradí vlak SC Pendolino Košičan s pozdějším odjezdem z Prahy. Vlak



z Prahy vyjede v 15:41 a do Košic dorazí ve 23:05. Na této trase také ve směru ze Slovenska do Prahy zrychlí noční vlaky Slovakia a Bohemia – Slovakia bude do Prahy přijíždět v 7:31, tedy o cca 50 minut dříve, a vlak Bohemia přijede do Prahy v 6:16, přibližně o 80 minut dříve.

Přes noc do Německa

Více přímých spojení dostane Česká republika s Polskem. Totiž spoj EC Báhory, dosud provozovaný

pod jménem Varsovia, poveze přímé vozy i do Krakova a naopak spoj Cracovia poveze novou skupinu přímých vozů Praha – Varšava. „Obě skupiny vozů budou přepojeny mezi vlaky Báhory a Cracovia v Bohumíně a vytvoří další, již třetí denní přímé spojení Prahy s Varšavou a zcela nové přímé spojení jižní Moravy s Krakovem,“ popsal celý systém Petr Vondráček, zástupce ředitele odboru dálkové dopravy. Druhé takové spojení nabídne skupina přímých vozů na vlaku Sobieski z Vídně přes Bohumín do Gdyně. Ten poveze od 13. dubna 2019 skupinu přímých vozů do Krakova.

Rakouský dopravce ÖBB zavede přímý vlak nightjet z Vídně přes Břeclav a Bohumín do Berlína. S řadou návazných spojů, jako jsou vlaky Metropol nebo Chopin, budou zachovány i hlavní trasy přímých lůžkových a lehátkových vozů napříč střední Evropou. „Vzájemné přepojení přímých vozů se bude dít v režii ČD ve stanicích Břeclav a Bohumín. Tyto uzly tak ještě více posílí svoji roli ve středoevropském železničním prostoru,“ upřesnil Vondráček. ○

Vlaky z Prahy na západ Čech zrychlí

Mezi nejvýznamnější novinky vnitrostátní dálkové dopravy bude patřit zrychlení mezi Prahou a západními Čechami díky otevření nových tunelů u Ejpovic. Cestovní doba mezi Prahou a Plzní se zkrátí o necelou čtvrt hodinu na 1 hodinu a 14 minut. Opačným směrem pojedou expresy z centra Plzně do centra Prahy 1 hodinu a 19 minut. U rychlíků se zkrátí cesta z centra Prahy do Plzně o 17 minut na 1 hod. 25 minut, opačným směrem bude cesta rychlejší o 19 minut a bude trvat 1 hod. 29 minut. Na rychlíky Praha – Klatovy/Železná Ruda budou nasazeny komfortnější osobní vozy.

Další změny

- Mezi Prahou a Ostravou se vrací všech sedm jednotek Pendolino a přibližně dvouhodinový interval spojů SC Pendolino.
- Kvůli rostoucímu počtu cestujících na relaci z Prahy na Moravu ČD dále posílí své vlaky.
- Ve vybrané dny s očekávanou zvlášť vysokou poptávkou po přepravě na začátku prodloužených víkendů nebo prázdnin pojedou navíc posilový spoj SC Pendolino s odjezdem z Prahy s návratem na konci volných dnů s odjezdem z Ostravy hl. n. v 19:19.
- Místo pátečního posilového vlaku EC Roháče pojedou v pracovní dny ve výhodnější časové poloze nový vlak IC Opavan. Odjezd z Prahy bude ve 14:41, do Opavy přijede v 17:59.
- V neděli posilový vlak EC Roháče nahradí vnitrostátní nedělní posilový vlak IC Opavan z Opavy a Ostravy ve stejné trase, jako jezdí dosavadní vlak z Košic s přímými vozy z Opavy.
- Poslední denní spoj Moravan z Prahy (21:24) do Olomouce (23:51) bude prodloužen až do Přerova (00:07) a také v opačném směru bude tento první ranní spoj z Moravy veden již z Přerova (4:13). Do Prahy přijede jako dosud v 7:04.
- Na lince R 5 (Praha – Ústí n. L. – Cheb) bude zavedena nová služba dětské kino a moderní klimatizované oddílové a velkoprostorové vozy s el. zásuvkami.
- Komfortní vozy budou nasazeny také na přibližně polovinu rychlíků linky R 20 Praha – Děčín. V těchto soupravách budou tvořit základní část, která bude doplněna v pracovní dny o posilové klasické rychlíkové vozy pro zajištění vyšší kapacity vlaků na této lince.
- Více komfortních klimatizovaných vozů bude zařazeno i v rychlících linky R 18 (Praha – Luhačovice).
- Vzhledem k pokračující modernizaci vozového parku rychlíků bude od nového jízdního řádu také ukončeno označování Rx, kterým ČD v roce 2014 pojmenovaly rychlíky vyšší kvality.

Drážní úřad informuje



Platforma VIZE 0

Připojili jsme se k uskupení s názvem Platforma VIZE 0, jejímž cílem je vyvíjet aktivity v oblasti dopravní bezpečnosti. Pro Drážní úřad je podstatná problematika železničních a přejezdů a přečhodů, jakož i chování účastníků silničního provozu na těchto přejezdech. V rámci Platformy VIZE 0 se bude v dílčích pracovních skupinách projednávat a řešit i tato důležitá oblast.

Nový ředitel sekce

Dne 1. listopadu 2018 byl nově jmenován do funkce ředitele Sekce provozně-technické Drážního úřadu Ing. Jan Lehovec. Ten dosud zastával pozici ředitele odboru bezpečnosti a licencí. Na uvolněné místo ředitele odboru bude vypsáno výběrové řízení.

Seminář

Dne 7. prosince 2018 se uskuteční na půdě ministerstva dopravy pravidelné setkání s dopravci, provozovateli drah a držiteli nákladních železničních vozů. Seminář pořádáme pravidelně z důvodu implementace systémů TSI TAF a TAP, rovněž zde pravidelně informujeme o novinkách ohledně zavádění 4. železničního balíčku.



Ejpovický tunel prověřilo cvičení záchranářů

Vykolejený osobní vlak, záchrana zraněných a jejich následný transport do nemocnice. To byla základní modelová situace prověřovacího cvičení složek integrovaného záchranného systému, které se počátkem listopadu odehrálo v právě zprovozněném ejpovickém železničním tunelu.

Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

Ještě než do nejdelšího českého železničního tunelu u Ejpovic na Plzeňsku vjely první vlaky, nacvičovaly zde složky integrovaného záchranného systému zvládnutí mimořádné události, při které uprostřed jednoho ze dvou tubusů vykolejil vlak. Fiktivně se zranilo 40 cestujících. Pět lidí nehodu nepřežilo. Podle hasičů tak vyvrcholila dlouhodobá odborná příprava složek IZS určených pro zásah s větším počtem raněných v novém technickém díle.

„Cílem cvičení bylo osvojit si základní taktické postupy a zásady spolupráce při rozsáhlé mimořádné události, procvičit koordinaci sil a prostředků a související činnosti po linii ope-

račního řízení a vůbec procvičit součinnost, koordinaci, organizaci a řízení složek IZS při provádění záchranných prací a také procvičit a ověřit součinnost s vlakovou četou ČD,“ uvedli hasiči mimo jiné v námětu cvičení. Jako kulisa posloužila souprava ČD v čele s lokomotivou 754.064 a čtveřicí osobních vozů řad BDs a Bdt.

Vyproštění a převoz zraněných

Hlavními úkoly hasičů bylo nejprve zkratovat trakční vedení v obou tubusech a pak co nejrych-

leji provést průzkum na místě nehody, spolupracovat se záchranáři a transportovat zraněné ven z tunelu, kde již byli předáni záchranářům. Na místě působili i intervenční posttraumatické péče, kteří uklidňovali zraněné cestující. Zkratování provedli hasiči HZS SŽDC a poté technicky zabezpečili vlak. Pomohli i s tříděním raněných a evakuací. „Vzhledem k rozsahu a složitosti zásahu byl zřízen štáb velitele zásahu, přes něhož byla koordinována činnost a nasazování jednotek, spolupráce složek IZS, ale také doprava skrze nehodu nezasažený jižní tubus,“ upřesnil Petr Poncar, mluvčí krajských hasičů.

Poplach byl vyhlášen v úterý 6. listopadu krátce po půl jedenácté dopoledne. Mimořádnost ohlásil nezraněný strojvedoucí. Postupně se k oběma portálům sjelo 27 jednotek hasičů, tedy 132 mužů, bezmála padesát zdravotníků a lékařů včetně dvaadvaceti kusů techniky a zhruba stejný počet policistů. Do cvičení byli zapojeni i plzeňští městští policisté a personál plzeňské Fakultní nemocnice na Lochotíně. Ten také musel zároveň kvůli vysokému počtu raněných aktivovat traumaplán. „Cvičení ukázalo, že spolupráce složek IZS je v Plzeňském kraji na velmi vysoké úrovni, dokáže zvládnout případnou reálnou nehodu podobného rozsahu,“ shodli se Poncar s mluvčím záchranky Vítězslavem Sladkým. ○

POHLED IZS

Zdravotnická záchranná služba považuje cvičení za důležité, neboť prověřilo součinnost všech složek IZS ve velmi specifickém místě. Záchranáři na místo vyslali několik výjezdových skupin, speciální vozidla pro řešení událostí s hromadným postižením osob a nedaleko ústí tubusu postavili stan sloužící jako stanoviště odsunu raněných. Koordinaci všech záchranářů a transport zraněných do nemocnic mělo na starosti zdravotnické operační středisko ZZS PK. Stěžejní byla během cvičení naše spolupráce s hasiči, kteří vyprošťovali postižené z útrob tunelu a poté je předávali do péče zdravotníků.

Minerální vody jsou přepravovány po kolejích



Minerální vody a limonády spolu s dalším komoditním zbožím patří k tradičním komoditám přepravovaným po železnici. Například v roce 1930 přepravily tehdejší ČSD 415 tisíc tun vody. Dalšími 326 tisíc tun bylo piva a 39 tisíc tun vína. S balenou vodou se na kolejích SŽDC můžeme setkat i v dnešní době a právě v letošním roce byly zahájeny nové a zajímavé projekty související s přepravou nápojů.

Patří sem přeprava piva ze skupiny Plzeňského Prazdroje mezi pivovary v Plzni a Nošovicích nebo přeprava pro Pepsico CZ z Prahy do Budapešti. Nejnovější je pak projekt přepravy balených vod Magnesia ze stáčírny Karlovarských minerálních vod (KMV) v Mnichově u Mariánských Lázní do skladu v Mostkovicích u Prostějova, kde již stejná firma skladuje a distribuuje vody Mattoni.

Ty jsou sem vlaky ČD Cargo přepravovány ze stáčírny v Kyselce již od roku 2012.

Do letoška hlavně po silnici

Přepravy vod Magnesia ze západních Čech až na Moravu byly do letošního roku doménou výhradně přímé silniční dopravy. Vzhledem k silnému nedostatku řidičů kamionové dopravy se ale i zde naskytla příležitost pro železnici, která je pro takovéto pravidelné přepravy více než vhodná. Navržené řešení spočívá v silničním návozu návěsovými soupravami ze stáčírny v Mnichově do zhruba 24 kilometrů



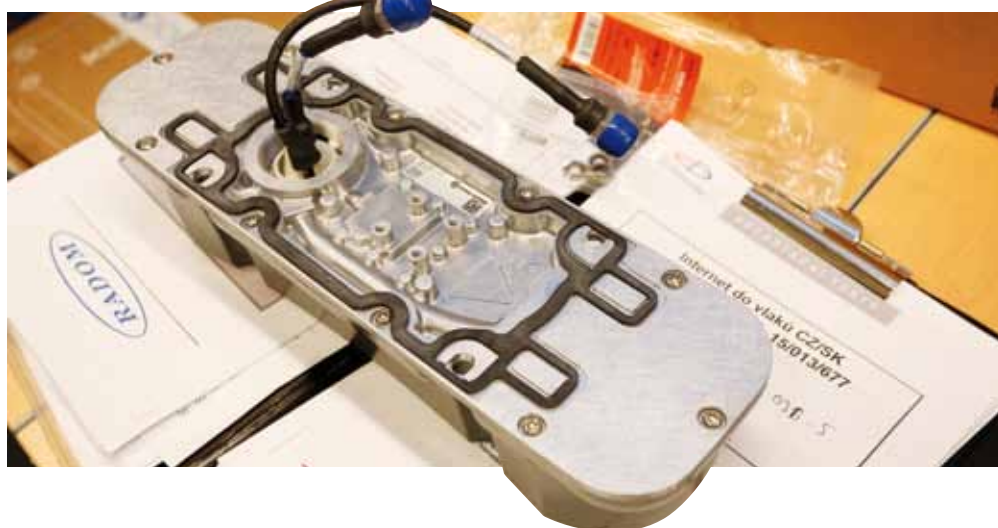
vzdálené stanice Planá u Mariánských Lázní ležící na hlavní trati Cheb – Plzeň. Zde jsou palety s minerálkami přeloženy do dvou dvojic trojdielných vozů řady Heirrs, pronajatých od slovenského ZSSK Cargo. Palet je celkem 186, což odpovídá šesti kamionům po 31 paletách, jedna dvounápravová část trojdielného vozu tak představuje ekvivalent kamionu. Vozy jsou běžnou vlakotvorbou přepraveny do stanice Kostelec na Hané a odtud – stále lokomotivou ČD Cargo – až k vykládací rampě skladu Mattoni v Mostkovicích. První nakládká se v Plané uskutečnila 21. září a od té doby přepravy pokračují s frekvencí dvakrát týdně.

Předchůdkyní dnešní Magnesia byla Grünská Kyselka (podle obce Grün, dnes Louka), objevená počátkem 19. století. Také její distribuce probíhala zčásti po železnici, a to přes stanici Bečov nad Teplou, kde byly bedýnky z minerálkou překládány do železničních vozů a po kolejích přepravovány do vzdálenějších míst. Dnešní řešení tak navazuje na devadesát let starou každodenní realitu.

Martin Boháč

Wi-fi se rozšíří do většiny dálkových vlaků

Národní dopravce odstartoval rozsáhlý projekt instalace wi-fi připojení k internetu do více než 300 rychlíkových vozů, které obsluhují podstatnou část dálkových vlaků Českých drah. RegioPantery působící v severních Čechách navíc nabídnou výkonnější routery. Připojení se také výrazně zrychlí díky technologii využívající síť LTE.



Josef Holec | Foto: archiv ČD

K internetu se pomocí technologie wi-fi připojí cestující v dalších osobních vozech Českých drah. Národní dopravce totiž spustil další vlnu instalace potřebné techniky do zbývajících modernizovaných vozů dálkové dopravy. Moderní regionální jednotky RegioPanter v severních Čechách se dočkají novější technologie, budou umět přijímat signál z datové sítě LTE.

„Nyní instalujeme wi-fi připojení k internetu do 92 rychlíkových velkoprostorových vozů, které v současnosti jezdí na linkách Ex 2, Ex 3, Ex 6, Ex 7, R 10, R 16, R 18. Jde o patnáct vozů řady ABpee, dvašedesát Bdpee a patnáct řady Aee,“ uvedl Michal Štěpán, náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. „Do toho probíhá instalace technologie wi-fi do vybraných vozidel dálkové dopravy v rámci modernizací,“ doplnil Štěpán s tím, že jde o vozy řad Bmz²²⁹, Bmz²³⁵ a Amz. Hotovo by mělo být ještě v průběhu následujících dvou měsíců.

V první polovině příštího roku České dráhy dovybaví potřebnou technologií 141 vozidel řad Bbdgme (64 vozů), Bpee (34 vozů) a Bee (43 vozů). Celkem tak bude nově instalována wi-fi do několika stovek rychlíkových vagonů.

POČTY VOZŮ S WI-FI*

Pendolino	49
ČD railjet	49
Ampz ²⁴³	11
Ampz ²⁴⁶	9
Apee ¹³⁹	10
ARmpee ⁸³²	6
Bdmpee ²³³	40
Bhmpz ²²⁸	9
Bdmpz ²²⁷	9
Bmz ²³⁰	4
Bmz ²⁴¹	15
Bmz ²⁴⁵	26
InterPanter (660.0)	12
InterPanter (660.1)	50
WRmz ⁸¹⁷	1

* Technologie wi-fi doinstalovaná v minulosti

V plánu jsou například i vozy speciální stavby řad WLABmz a Bcmz, a to do 30. 11. 2019.

České dráhy také v současné době upgradují routery tam, kde už jsou morálně zastaralé. To se týká především moderních elektrických jednotek RegioPanter jezdících mezi Děčínem a Chomutovem.

„Wi-fi je dostupná například ve vlacích EuroCity Praha – Děčín – Německo, ve spojích vedených jednotkami SC Pendolino, InterCity, v railjetech, v některých vozech vlaků Metropolitan Praha – Brno – Bratislava – Budapešť nebo v Západních expresech. Dostupná je také na mnoha regionálních linkách, kde jezdí moderní jednotky RegioPanter nebo RegioShark, například z Pardubic do Hradce Králové a Jaroměře, od Chomutova po Děčín, na střední Moravě a nově od prosince také třeba v osobních vlacích mezi Horažďovicemi a Plzní,“ upozornil na dostupnost wi-fi ve stovkách vlaků Českých drah Michal Štěpán. Nedávno se bezdrátového připojení dočkaly i všechny motorové vozy RegioSpider.

Většina projektu osazení wi-fi u vozů dálkové dopravy by měla skončit v červnu 2019. ○

ČD - Telematika dodavatelem informačního systému pro dopravu v klidu

České Budějovice se rozhodly pro systémové řešení nedostatku parkovacích míst na místních komunikacích prostřednictvím jednotného systému regulace. Ve výběrovém řízení zvítězila dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika a dodávkou Centrálního informačního systému (CIS) tak naváže na stávající systém zón placeného stání (ZPS).

„České Budějovice jsou dalším statutárním městem, se kterým úspěšně spolupracujeme na zlepšení systému parkování na místních komunikacích a veřejných parkovištích,“ uvedl Peter Hudák, obchodní ředitel ČD - Telematiky. „V případě Českých Budějovic nás navíc těší, že díky vítězství ve výběrovém řízení můžeme navázat na naši činnost při loňských úpravách systému zón placeného stání,“ dodal Hudák.

Rozšíření zón stání

Důvodem pro vybudování Centrálního informačního systému byla snaha zefektivnit a rozšířit



stávající zóny placeného stání na další území města a potřeba zajistit nabídku parkovacích míst nezbytných pro obsluhu těchto území a také přiměřenou ochranu parkovacích potřeb rezidentů. Součástí projektu byla i instalace moderních technologií pro zlepšení výběru parkovného, zvýšení účinnosti kontroly a nové možnosti platby za parkování.

„Město požadovalo, aby dodavatel Centrálního informačního systému zajišťoval služby potřebné pro provoz a údržbu systému, pro archivaci veškerých dat systému a jejich sdílení spolupracujícími či navazujícími registry. ČD - Telematika kromě toho zajistila nástroje pro plnění CIS informacemi. Součástí zakázky byla i aplikace CIS, dodání kompletní hardwarové a softwarové infrastruktury pro provoz této aplikace, vybavení pro strážníky městské policie a systém pro monitoring a automatizované vyhodnocování parkování v ZPS v podobě nástavby na osobní automobil včetně kamer, hardwarového a softwarového vybavení. ČD - Telematika rovněž poskytla veškeré služby související s implementací, provozem, rozvojem a podporou aplikace CIS,“ řekl náměstek českobudějovického primátora Petr Holický.

Hodnota zakázky je téměř 20 milionů korun. Společnost ČD - Telematika bude zajišťovat veškerou podporu CIS po dobu 10 let. (red)

Prototypy Šestikoláků: výročí zrodu elektrických siláků



Prvními lokomotivami, které začaly po spuštění elektrického provozu v 50. letech v bývalém Československu dopravovat osobní i nákladní vlaky, byly škodoväcké stroje označené původní řadou E 499.0. Stroje o trvalém výkonu 2 032 kW sice vykazovaly vynikající trakční vlastnosti, avšak zejména v náročnějších úsecích na Moravě a Slovensku bylo nutné využívat k dopravě těžších vlaků přípreží a postrků. Řešením k efektivnějšímu provozu proto měly být výkonnější lokomotivy. Proto před šedesáti lety vznikly první dva šestnápravové prototypy, lidově zvané jako Šestikoláky.



Speciální jízda v druhé polovině 80. let po znovuzprovoznění stroje 180.002



Oba odstavené prototypy v Č. Třebové v roce 1985



Martin Žabka, Martin Harák | Foto: Stanislav Lopata, autoři, Soa Plzeň, fond Škoda, Zdeněk Itterheim, Rostislav Kolmačka

Jelikož tehdejší vývoj elektrotechniky neumožňoval při zachování potřebných rozměrů a použití v té době existujících prvků elektrické výzbroje zvýšení výkonu, tak jak je tomu u dnešních čtyřnápravových lokomotiv se zcela nesrovnatelnými konstrukčními možnostmi, hledala se cesta v podobě šestinápravové lokomotivy. Ideálně měla disponovat vyšším výkonem díky většímu počtu trakčních motorů a dostatečné adhezní hmotnosti. A tak 16. května 1957 objednaly Československé státní dráhy v plzeňské Škodovce výrobu dvou prototypů šestinápravových lokomotiv s původním označením E 698.o. Vzhledem k tomu, že ve stejné době projevil zájem o podobné lokomotivy také bývalé Sovětské železnice (SŽD), byly společně s těmito stroji vyrobeny také dvě velmi podobné lokomotivy označené jako ČS 2-001 a ČS 2-002. Ty byly po řadě zkoušek v náročných podmínkách Sovětského svazu nadmíru úspěšné a s různými inovacemi se v několika provedeních vyráběly až do roku 1976. Pro SSSR bylo celkem vyrobeno 1 062 lokomotiv. Vzhledem k tomu, že některé stroje jsou v původním provedení provozovány dodnes, svědčí o jejich vysoké kvalitě a spolehlivosti.

Tři šestipólové motory a šest náprav

Obě řady lokomotiv pro ČSD i SŽD jsou skříňového typu s čelními kabinami strojvedoucího a strojovnou uprostřed, kterou prochází po obou stranách uličky pro průchod mezi stanovišti. Stroje mají dva třinápravové podvozky, přičemž v každém z nich byly původně umístěny tři stejnosměrné sériové šestipólové trakční motory typu 3 A1 4846 zT s pomocnými póly bez kompenzačního vinutí. Regulace řízení lokomotiv, a tedy napětí trakčních motorů se při rozjezdu řídí spínáním předřadných odporů umístěných na střeše. Zapojení trakčních motorů může být podle provozní potřeby buď sériové, sério-parallelní anebo čistě parallelní, při vyšších rychlos-

tech lze zvýšit výkon stroje šuntovacími stupni.

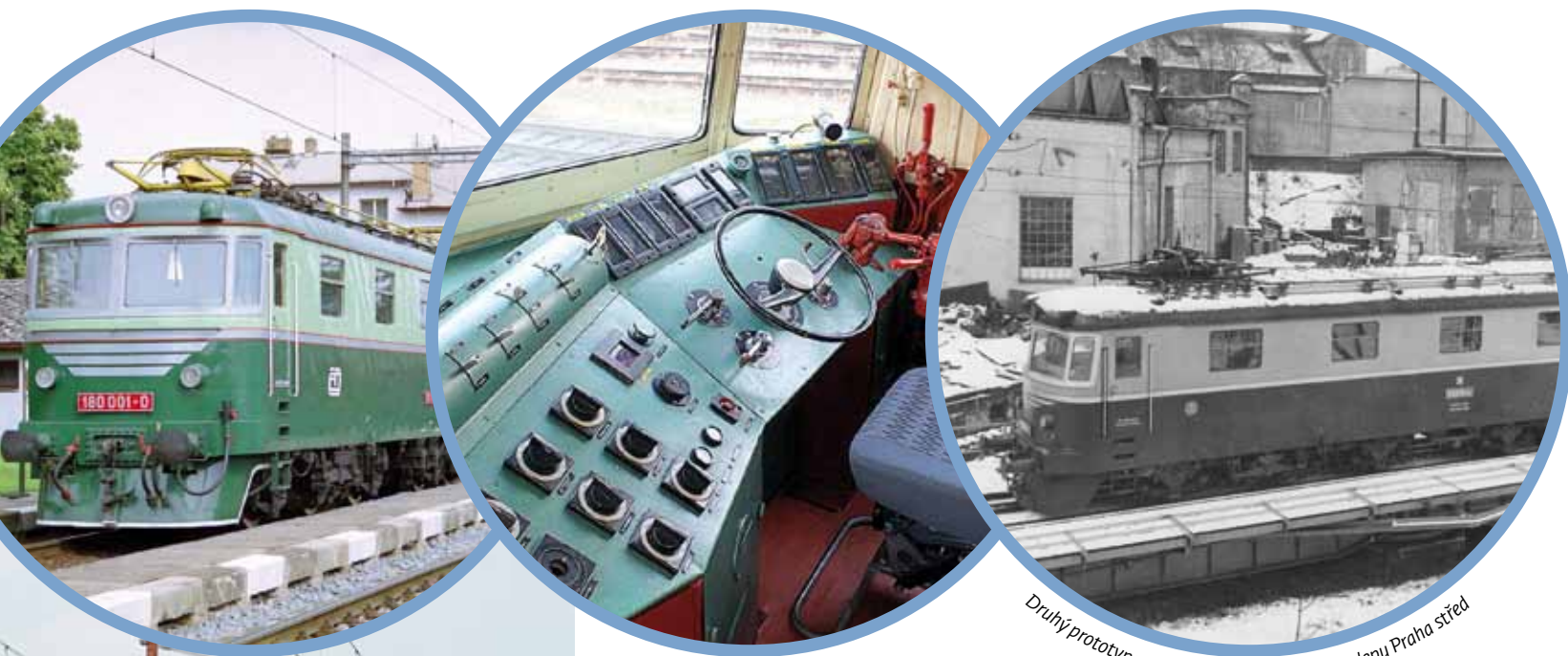
Primární vypružení mezi rámem podvozků a nápravou je zabezpečeno listovými pružnicemi, zavěšenými pod oběma ložiskovými domky s čepy náprav. Sekundární vypružení se z výroby u obou lokomotiv lišilo, u stroje E 698.001 byly použity pryžo-kovové silentbloky, lokomotiva E 698.002 pak měla šroubovitě válcové pružiny. Rámy podvozků byly mezi sebou propojeny tuhou svislou mezipodvozkovou kloubovou vazbou, která společně s provaha-dlováním vypružení dávala nejlepší předpoklady k co možná nejvyššímu využití adhezní hmotnosti lokomotivy.

První vyjel v září roku 1958

První prototyp E 698.001 byl dokončen a „oživen“ v září 1958 a do konce roku pak vyjel vlastní silou i druhý stroj. Na počátku října téhož roku stroj číslo 001 přešel do stavu státních



Exportní verze strojů dnešní řady 180 pro tehdejší SŽD v roce 1958



Druhý prototyp v běžném provozu v bývalém depu Praha střed



prošli jen s výjimkou několika lokomotiv postupem času téměř všechny vyrobené stroje první sériové řady E 669.1 (později 181).

Prohodily si inventární čísla

V letech 1959 a 1960 se na obou prototypech uskutečnily postupné rekonstrukce, při nichž se v rámci zkoušek dosazovaly jiné typy trakčních motorů, a uskutečnila se rovněž změna původního převodového poměru. Ten byl posléze změněn na poměr 84:27, což znamenalo při vyšší tažné síle sníženou nejvyšší rychlost. Upravené proto muselo být označení lokomotiv na řadu E 699.0. Po rekonstrukci na tlakové motory s oboustranným náhonem náprav šikmými ozubenými koly byl první prototyp přeznačen na E 669.002. V rámci tohoto přeznačení se současně změnila inventární čísla obou lokomotiv a druhý prototyp získal nové označení E 669.001. Následujících více než

dvacet let byly oba stroje provozovány, jak již bylo zmíněno, v České Třebové, odkud vyjížděly v čele nákladních vlaků, nejprve v běžném turnusu na dálkových výkonech, později na takzvané „dispečerce“, tedy operativních výkonech zpravidla v nejbližším okolí.

Druhý prototyp vyřadila v letech 1966 až 1967 z provozu neopravitelná trhlina rámu podvozku, což muselo být řešeno dosazením nové sady podvozků vyrobených v Plzni. Ty byly pod stroj dosazeny v rámci dílenské prohlídky v Železničních opravárnách a strojárnách ve Vrútkách, jež se tehdy staraly společně s kolínskými dílnami o údržbu vozidel elektrické trakce. V roce 1982 byla z provozu vyřazena lokomotiva E 669.001 (později označená jednou nulou navíc, tedy E 669.0001) a o tři roky později také stroj E 669.0002. Důvodem byl celkový špatný technický stav a stroje dále sloužily už jen jako zdroj náhradních dílů. Mnohaleté odstavení na okraji českotřebovského

drah ČSD, které jej zařadily do vozební stanice Praha hlavní nádraží dnes již neexistujícího Lokomotivního depa Praha Střed. Vzhledem k tomu, že výrobcem nebyla dodržena požadovaná nápravová hmotnost 18 tun, byla později lokomotiva E 698.001 přeznačena na E 669.001. Také druhá lokomotiva se dočkala přeznačení, avšak pro změnu na E 669.002, neboť se stroj ještě v roce 1959 podrobil výměně trakčních motorů za nový typ AD 4346 gT a převodem na nápravu v poměru 87:22. Stalo se tak kvůli ověřování vlastností pro nově připravovanou řadu E 669.1, která byla drahami u výrobce objednána v srpnu 1959. V září téhož roku byla lokomotiva 001 vystavena na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně a v roce 1961 se přesunula z Prahy do lokomotivního depa Česká Třebová, kam jí později v roce 1962 následoval i druhý prototyp. Tyto stroje tak zahájily slavnou, více než čtyřicet let trvající éru provozu šestínápravových lokomotiv v českotřebovském depu. Za zmínku stojí, že tímto depem



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE PROTOTYPŮ ŘADY E 698.0 (180)

Hmotnost ve službě	119 t
Délka přes nárazníky	18 800 mm
Maximální tažná síla	345 kN
Maximální rychlost	90 km/h (z výroby 120 km/h)
Trvalý výkon	3 048 kW (180.001), 2 610 kW (180.002)
Uspořádání pojezdu	Co' Co'



Stroj 180.002 při slavnostní jízdě v roce 1995 v českotřebovském uzlu

depa kondici lokomotiv rozhodně neprospělo, naštěstí se je však dařilo uchránit před zrušením a likvidací. V roce 1988 byl stroj, tehdy již oficiálně označený podle nového označovacího systému platného od roku 1987 jako 180.002, převezen do vrúteckých dílen. Tam byl opraven a zprovozněn. Nakonec byl v letech 1988 a 1989 nasazen opět v nákladní dopravě a absolvoval také výstavu kolejových vozidel v Břeclavi v souvislosti s oslavami 150 let železnic na území Československa. Poté byl další roky odstavený v depu Pardubice.

Přečkal „klinickou smrt“

Nad druhým, i nadále odstaveným a již značně rozebraným strojem 180.001 se stahovala mrač-

na, a stroj byl dokonce již i oficiálně zrušen. Později bylo však jeho zrušení odhlášeno a záchranou pro něho byly oslavy 150 let trati Olomouc – Praha, které ve velkolepém pojetí proběhly v roce 1995. Šestikolák, jenž do té doby již prošel opravou, se na oslavách představil společně s druhým prototypem v provozním stavu. O ten se zasloužily opět vrútecké dílny na Slovensku. Lokomotiva 180.002 od té doby sloužila znovu v nákladní dopravě, a to až do roku 2004, kdy byla pro závalu stažena. Stále klesající objem nákladní dopravy a také vyřazování sériové řady 181 z provozu již neumožnily její opětovné využití.

Prototyp 180.001 měl od oslav v roce 1995 potíže se získáním průkazu způsobilosti, který je

nutný pro provozování každého hnacího vozidla, a dočkal se jej až po dlouhých třinácti letech v roce 2008. Do té doby stál pouze v depu bez možnosti využití. Řešit se tak alespoň začala otázka možnosti dalšího využití obou strojů coby muzejních vozidel. Lokomotiva 180.002 byla převedena do depozitáře Národního technického muzea v Chomutově, kde společně se strojem 180.030 zastupuje naše šestinápravové elektrické lokomotivy. Stroj 180.001 zůstal i nadále v domovském depu v České Třebové, odkud je využíván při příležitostných jízdách a výstavách.

Vznik úspěšné sériové řady

Na závěr je nezbytné zmínit, že oba prototypy původní řady E 698.0 se staly základem úspěšné konstrukce sériových šestinápravových elektrických lokomotiv Škoda, které byly po čtyři desetiletí nepostradatelné pro zajištění nákladní dopravy na tratích elektrizovaných stejnosměrnou trakční soustavou v celém Československu. V letech 1961 až 1971 zakoupily tehdejší Československé státní dráhy celkem 150 odvozených lokomotiv řady E 669.1, následně 168 strojů E 669.2 a 43 kusů řady E 669.3, později označených řadami 181, 182 a 183. U dceřiné společnosti národního dopravce ČD Cargo je v současnosti v provozu již několik posledních kusů strojů řad 181 a 182, desítky lokomotiv naopak vytrvale slouží u různých privátních tuzemských i zahraničních dopravců, zvláště pak v sousedním Polsku. Tyto mohutné stroje jsou stále k vidění i v běžné traťové službě na středním a východním Slovensku u společnosti ZSSK Cargo. ○



Stroj E 669.0002 v druhé polovině osmdesátých let v prostorách depa Česká Třebová

Muzikou vlakvedoucí zaujal až v Anglii

S nadsázkou o sobě říká, že je na Posázavském pacifiku živoucí zkamenělinou. V soukromém životě však odhazuje profesionální a lety nadřilovanou rutinu, skládá písně a koncertuje. Pohybuje se na české klubové scéně, ale také v zahraničí. Múza mu prý na rameno klepe i v zaměstnání. Tím vším se může pochlubit vlakvedoucí Českých drah Marek Dusil.



Pokud však muzikant vystupuje sám, slůvko Blend (z anglického směr - pozn. red.) vynechá. „Od roku 2005, kdy jsme vydali první demo, se obsazení kapely proměnilo. První deska vznikla s jednou partou, druhá také s jinou a teď jsme také trochu namíchaní,“ vzpomíná hudebník. Nicméně od Marka a jeho lidí si už mohli fanoušci mixu folku, rocku a kvalitního písničkářství vychutnat alba Cosi a Ocean. „Koncem minulého roku jsme rozdělali další desku, Karlsbad,“ doplnil s tím, že k západu Čech má stále osobní vztah. „Dvě písně na tomto albu jsou proto vzpomínkové, melancholické.“ V „blendu“ obvykle účinkuje čtveřice hudebníků, nástroji jim jsou kytary, kontrabas, kajon a sada perkusí. „Docela zajímavě to ladí,“ hodnotí Dusil.

Čeština na britských ostrovech

Inspirace přichází na Dusilův písničkářský mozek mimoděk. Řada textů vznikla ve vlaku, ubíhající krajina je prý nějakým způsobem inspirující. „Udělám si poznámku, pak si nad tím sednu a jde to. Vždy jen vytvořím text, bez muziky. Mám ale i mezitím nějaké nápady na hudbu. Najednou zjistím, že do sebe text i hudba pasují jako puzzle,“ zmiňuje způsob své práce. „Stane se, že mi text dlouho leží v šuplíku, nemá hudbu, ale pak přijde motiv a já mám hudbu na co roubovat,“ dodává.

S tvorbou však nezaujal v tuzemsku zdaleka tolik jako ve Velké Británii. Na album Ocean Dusil nahrál čtyři písničky v angličtině a z legrace začal do náhodně vybraných anglických rozhlasových pořadů posílat nahrávky. „Angličané tomuto žánru říkají Songwriting. Tedy že člověk si sám sobě píše a interpretuje písně,“ připomíná. Redaktoři cornwalského rádia CHBN sami jeden ze songů z Dusilovy dílny zařadili do svého žebříčku a držel se v něm několik týdnů. „To v Čechách neznám. Tady se hrají hity velkých vydavatelství, alternativní muzika moc prostoru nemá. Jsme možná drobet old school,“ míní Marek Dusil. „Asi nemáme dostatek známých,“ vtipkuje. Album Ocean zabodovalo i na rádiu Marlow FM, kde ho vyhlásili Albem týdne v jednom z pořadů. „Měli jsme radost, protože z jedenácti tracků jsou jen čtyři v angličtině.“ Albionem tedy zněla i čeština.

Loni Marek Dusil Blend odjel dvacet koncertů po celé republice. Několikrát se objevil i v klubech v Praze. Letos se například objevil na jednom menším britském festivalu. ○

Josef Holek | Foto: archiv Marka Dusila

Uměním byl Marek Dusil obklopován prakticky od mala – desky s muzikou rozličných žánrů se na rodinném gramofonu točily prý hodně často. Když přišla puberta, o slovo se přihlásila kytara. „Hra mi šla sama,“ vzpomíná. „Ale žít se hudbou? To nejde jen tak. Jakmile nejste v TOP pozici, nemáte příliš šanci. A být mezi špičkou stojí léta úsilí,“ vysvětluje. Ví, o čem mluví, jeho sestrou je zpěvačka Lenka Dusilová.

Vystudoval karlovarské odborné učiliště a třicátým rokem jezdí na regionálních spojích linek "S" z Prahy do Dobříše a Čerčan. Na hudbu i přes svou profesi nezanevřel, skladby komponuje i s využitím angličtiny, kterou se učil sám, jen tak mimochodem. A ještě víc se do muziky ponořil, když se rozvedl. „Řekl jsem si, že bych také mohl mít nějakou kapelu,“ upřesnil hudebník a fanda železnice. Formace si dnes říká Marek Dusil Blend.

MAREK DUSIL

Vyrůstal v Karlových Varech. V první polovině 80. let se vyučil na zdejší středním odborném učilišti v oboru Železničář. Mezi lety 1985 a 1987 si „odkroutil“ vojnu, ale v Praze nastoupil již před tím, v roce 1984. Po vojně prošel potřebnými zkouškami na vlakvedoucího a nastoupil na linky Posázavského pacifiku. Tam jezdí stále a i po třiceti letech region miluje. Vlakvedoucí je rozvedený, má syna a dceru. Kromě muziky jsou mu koníčky historie, kastelologie (obor zabývající se panskými sídly) a literatura či tvůrčí psaní. Napsal paperbackového průvodce o hradu Adršpach pro nakladatelství Putujme.cz, které vydává rozsáhlou edici o hradech a zámcích.

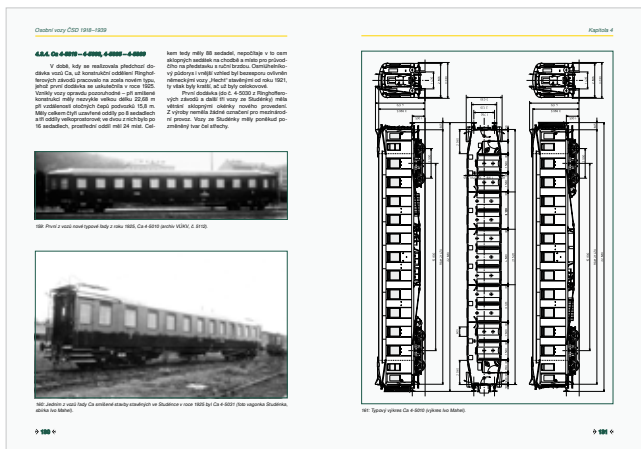
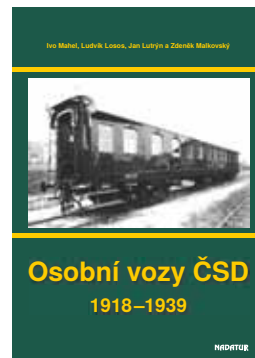
Knižní novinky

Přinášíme přehled dalších tipů knižních novinek se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace z pera našeho redaktora Martina Haráka.

Osobní vozy ČSD 1918–1939

Kvarteto autorů Ivo Mahel, Ludvík Losos, Jan Lutrýn a Zdeněk Malkovský se ujalo zmapování vývoje vozového parku železnic v historicky první ucelené publikaci z nakladatelství Nadatur s názvem *Osobní vozy ČSD 1918–1939*. K tomuto tématu vyšla poslední publikace v roce 1977, a to ještě jen s podrobnostmi k jednotlivým typům, bez náznamu vývojových souvislostí. Osobní vozy ČSD z meziválečného období přitom byly zmíněny pouze v publikaci ještě o deset let starší, kde se jednalo jen o některé vybrané typy a v jejich popisech bylo nemálo chyb. V úvodní obecné části současné publikace, která se skládá z celkem pěti kapitol, jsou připomenuty okolnosti vzniku samostatné republiky a státních drah. Zmíněna jsou i složitá jednání kolem dělení majetku bývalé monarchie, jehož součástí byla železniční vozidla. Kniha popisuje významné typy osobních vozů rakouských státních drah, zejména ty,

jež se na základě starších objednávek dokončovaly až po rozpadu monarchie a připadly Československu, a také vybrané typy vozů pocházející od různých dalších železničních společností, které se při jejich zestátnění dostaly do vozového parku ČSD. Dále obsahuje popis jednotlivých typů a typových skupin vozů nově dodávaných ČSD od prvních druhů až po švýtské konstrukce, jimiž koncem 30. let vrcholil předválečný vývoj. K vozům jsou uvedeny typové výkresy a fotografie, zejména z Ringhofferových závodů uchovávané v archivu VÚKV. Plnobarevná kniha formátu A4 v pevné vazbě s anglickým a německým shrnutím, tištěná na křídovém papíře, se představuje na 344 stranách a více než 440 obrazových předlohách. Publikace s doporučenou cenou 990 Kč se bude prodávat jak v nakladatelství Nadatur v Hyberské ulici 20 v Praze 1 tak i v dalších knihkupectvích s odbornou literaturou.



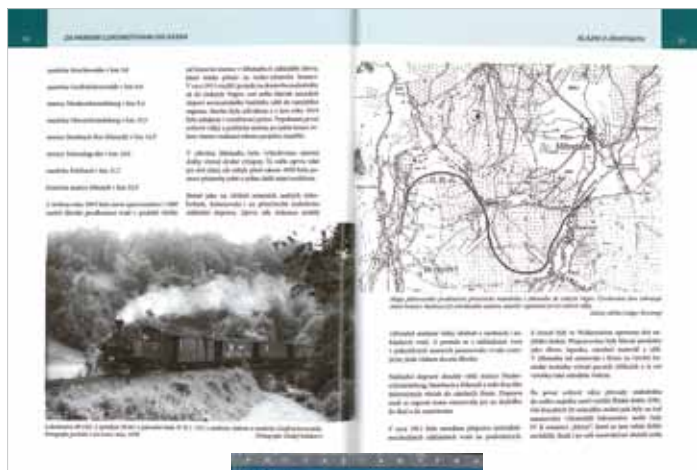
Železnice Českobudějovicka od počátků po současnost

Při příležitosti letošního Národního dne železnice vyšla v nákladu 3 000 kusů atraktivní publikace z autorské dílny pánů Milana Bindera, Jiřího Kafky a Jana Viktorý s názvem *Železnice Českobudějovicka od počátků po současnost*. Všichni tři autoři jsou českobudějovičtí patrioti, kteří dodali knize správný punc. Dílo přináší historický přehled zrodu železnice v jihočeském kraji a na Českobudějovicku. Právě tam vznikla naše první koněspřežná železnice, která v roce 1832 spojila jihočeskou metropoli s Lincem v Horních Rakousích. V sedmácti kapitolách této hodnotné knihy formátu A4, kterou vydalo Vydavatelství Milana Bindera, se čtenáři dozvědí všechny důležité údaje o historii nejen samotné „železné“ dráhy, ale i o budějovických nádražích a topárnách či zaniklých tratích. Nechybí pochopitelně kapitola o prvních dvou elektrických tratích na území dnešní České republiky, které se nacházely právě v jižních Čechách. Zastřešený text je doplněn řadou historických i současných fotografií lokomotiv, nádraží a personálu, ale i nákresů, jízdních řádů a také ojedinělých historických map ze sbírky inženýra Kafky. Publikaci lze zakoupit za 590 Kč ve vybraných ČD centrech, knihkupectvích a vybraných prodejnách s odbornou nebo modelářskou literaturou.



Za parními lokomotivami do Saska

Na přelomu léta a podzimu se na knihkupeckých pultech objevila kniha Hynka Paláta o saských parních úzkorozchodných drahách v oblasti Lužických a Krušných hor. Kniha formátu A4 o 168 stranách, vydaná brněnským nakladatelstvím CPress, je rozdělená do dvanácti kapitol, kde jsou vzpomenuť všechny bývalé i současné tratě parních úzkorozchodek. Nedílnou součástí je i popis jednotlivých lokomotivních řad, od malých třínápravových strojů řady I K přes řadu IV K, známé meyerky, až po řadu 99. Na několika stranách je zmínka také o dieselové traktci, motorovými vozy VT137 počínaje a rumunskými lokomotivami konče. Kniha poměrně vyčerpávajícím způsobem informuje širokou veřejnost o tom, že sousední Sasko bylo kdysi zemí s nejhustším výskytem úzkorozchodných drah v Evropě. Pro ilustraci – ke konci roku 1918 dosáhly saské úzkokolejky délky takřka 520 kilometrů. A dráha ze Žitavy dokonce spojovala i severočeské Heřmanice, odkud pokračovala „úzká“ do Frýdlantu v Čechách. To už je ale historie. Nicméně do dnes zůstalo několik kouzelných parních úzkokolejek zachováno, některé v těsném sousedství České republiky. Samozřejmě i o těch se v knize pojednává. Publikaci lze zakoupit za 399 Kč v každém běžném knihkupectví.



Historie státních drah História štátnych dráh 1918–2018

Na začátku října se u vybraných knihkupců a v některých informačních centrech Českých drah objevila zbrusu nová kniha od Pavla Beka, Jiřího Kubáčka a kolektivu dalších spolupracovníků s názvem Historie státních drah, História štátnych dráh 1918–2018. Publikaci vydala akciová společnost České dráhy ke stému výročí založení samostatné Československé republiky a původních Československých státních drah. Vznik knihy inicioval český národní dopravce a projekt podpořila Železniční společnost Slovensko (ZSSK), oba národní správci železniční infrastruktury a ministerstva dopravy. Kniha ležatého formátu A4 představuje na 215 stranách v češtině i slovenštině komplexně historii železnice po vzniku Československa. V devíti kapitolách jsou chronologicky představena jednotlivá dějinná období společné historie i období, kdy se české a slovenské železnice vyvíjely samostatně, například v letech světové války nebo po roce 1992. Závěr knihy je věnován také perspektivám a vizím budoucího rozvoje v České i ve Slovenské republice. Jednotlivé kapitoly představují různé oblasti železnic, především infrastruktury a železničních vozidel, a v publikaci je k dispozici množství faktických údajů včetně dobových snímků z provozu železnice například v meziválečném období nebo z období budování socialismu. Zcela unikátní je poprvé publikovaný seznam ministrů, do jejichž kompetence železnice v období 1848–2018 spadala. Kniha je běžně k dostání za 790 Kč.



Svérázný svět albánských železnic

Byť je jednou z nejchudších evropských zemí, stává se stále oblíbenějším turistickým cílem. Albánie si přesto zachovává jistý punc exotiky a nezaměnitelné balkánské atmosféry. Zatímco tamní vláda masivně podporuje výstavbu nových silnic a rekonstrukci stávajících, železnice zůstávají naprostou popelkou, a tak trochu připomínají spíše obrázky z rozvojových zemí. Nahlédněme do jejich svérázného světa a pomalou jízdou se svezme po chátrajících tratích.

Jiří Mazal | Foto: autor

Albánská železniční síť začala vznikat až po druhé světové válce, do té doby v zemi existovalo jen několik úzkorozchodných tratí. Je tak nejmladším železničním systémem v Evropě. První normálněrozchodná železnice spojila přístavní Durrës (česky Drač) s hlavním městem Tiranou až roku 1947. Slibný rozvoj sítě zastavil přelomový rok 1990, kdy padl komunistický režim a výstavba nových tratí byla přerušena. Od té doby naopak zanikly některé již provozované tratě. Dnešní síť dosahuje pouhých 447 km, žádná trať není elektrifikovaná a všechny jsou jednokolejné. Rychlost se pohybuje v rozmezí 30 až 50 km/h.

Jelikož na místě železniční stanice v hlavním městě Tiraně vyrostl nový městský bulvár, nemá v současnosti Tirana napojení na železnici vůbec. Vlaky končí v Kasharu, sedm kilometrů od Tirany, a i sem jezdí pouze jediný pár vlaků. Zkrátka cesta po souběžné dálnici je mnohem rychlejší a bez přestupu.

Albánie je českým železničním fandům dobře známá díky svému lokomotivnímu parku, tvořenému výhradně „Čmeláky“ řady T 669.1. Do země bylo dodáno celkem 62 kusů, 19 je stále provozních. Vozový park tvoří výhradně ojetiny získané od západoevropských zemí, které ve zdejších podmínkách a (ne)údržbě obvykle vydrží jen pár let a jsou nahrazeny ojetinami novými. V současnosti dominují ex-německé Halberstadty, vozy se třetínovými vstupy, získané od Deutsche Bahn.

Začátek cesty v Elbasanu

Naše první seznámení s albánskými železnicemi se odehraje v Elbasanu. Prvně musíme zjistit, kdy a zdali vůbec jezdí spoje do Drače. Občas se totiž stává, že kvůli pozdním platbám za naftu nejezdí vlaky pár dnů vůbec. I tak strojevedoucí „nafasují“ právě jen tolik nafty, aby zvládli obsloužit turnus, a zabránilo se tak dříve častým krádežím. Máme štěstí a z vylepeného jízdního řádu zjišťujeme, že nám hned ráno odjíždí vlak. Pustím se do fotografování, což se příliš nelíbí posunovači, pořád na mě ukazuje, co to dělám. Ne že by mi v tom vyložene bránil, spíš se na mě koukal jako na blázna.

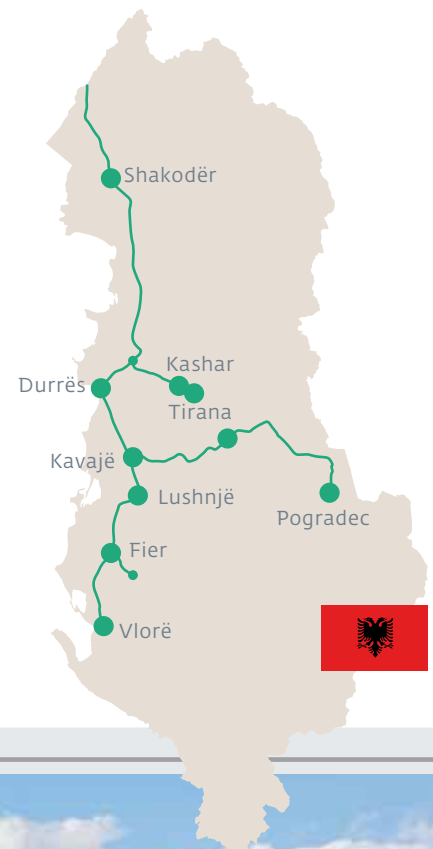


Při posunu v Shkodëru se na lokomotivu snaží naskočit místní omladina. Strojevedoucí ji záhy odhání vodou z lahve.

Ráno kupujeme jízdenky, které se prodávají z okénka do ulice. Jsou levné i na albánské poměry, 72 kilometrů za v přepočtu 29 Kč. Není pochyb o tom, že vlaky tu plní sociální službu pro ty nejchudší, kteří jsou ochotni strpět za nízkou cenu také velmi nízkou kvalitu. Zdejší jízdenky jsou charakteristické svým motivem – Čmelákem a čínskými vozy, které sem byly kdysi dodávány. Dnes jsou však již všechny sešrotovány. Za lokomotivou se krčí dva ex-německé Halberstadty, které personál nejprve prohlédne baterkou. Po pár letech provozu již působí velmi zuboženě, německá tech-

nologie se do zdejších poměrů vůbec nehodí. Látková sedadla jsou poničená a potrhaná až na molitan, vozy samozřejmě nesvítlí a netopí. Místním národním sportem je pak házení věcí do oken jedoucího vlaku, takže úplně všechna jsou rozbitá a plná „pavučin“, v nástupních dveřích často chybí skla úplně.

Cestujících je velmi málo a máme pro sebe celou poslední třetinu vozu, odkud můžeme sledovat trať. Kamarád nechává obal od bagety na sedačce (koše chybí), okamžitě přiskočí průvodčí, papír starostlivě sebere a... vyhodí z okna. A to jsme z Elbasanu ještě ani nevyjeli. Pa-



ní průvodčí se postaví do role naší ochránky-ně a každého, kdo si chce sednout do našeho oddílu, přesouvá jinam. Jeden mladík je však neoblomný a spustí se křik, který nakonec končí kapitulací průvodčí. Nám to však nijak nevadí. Průvodčí jsou mimochodem na albánských železnicích jediní, kdo mají alespoň náznak uniformy (modrou zástěru), všichni ostatní chodí v civilu.

Dobrodružství začíná

V Drači máme skoro čtyři hodiny čas, než budeme pokračovat dále na sever do Shkodëru (Skadaru). V dnes již značně předimenzovaném nádraží zaujme vedle odstavených vozů také cisterna, která je jedním podvozkem mimo koleje. Velká čekárna je čistá a zcela zbytečná, stejně jako nástupiště je po příjezdech/odjezdech vlaků uzamčena.

Náš vlak je opět tvořený dvěma vozy, ten zadní je zamčený a průvodčí nás diriguje do předního, přičemž nás obtěžuje mračno Romů. Jsou však personálem okamžitě zahánáni. Pro ně je totiž určen druhý vůz, respektive jen jeho jedna třetina, která je odemknutá a Romové si mohou nastoupit. Nikdo se pochopitelně nemá k tomu, aby přišel k nim, a pokud se oni pokusí o průnik do prvního vozu, jsou rychle zahánáni. Nutno ovšem říct, že se velice rychle pustili do pustošení vagonu, je-li to v jeho stavu vůbec možné. Žel



Ve voze je plno výstražných cedulí – nabádají k udržení čistoty a pořádku, k zákazu užívání alkoholických nápojů a narkotik či hrozí pokutou 500 Lek (100 Kč) za jízdu na černo. To je přece jen o dost méně než původní německá nálepka vyžadující 40 eur. Zakázáno je i vyskakovat z vlaku. I tato cedule má svůj důvod.

Průvodčí se s přibližující konečnou pusť do úklidu. Nejprve metlou, kterou se zameťají ulice, starostlivě smete všechen odpad (zápalky, špačky od cigaret, obaly, slupky od semínek apod.) až k mezivozovému přechodu a vykllopí ho přímo na koleje. Poté donese kýbl s vodou, všichni dají nohy na sedadla a mopem vytře podlahu včetně záchodu. Jelikož náruživí kuřáci stejně nevydrží, brzy je nástupní prostor opět plný nečistot. To už ale stačí otevřít dveře a metlou vyprášit svinčik ven.

Před zastavením ve Shkodëru místní omladina otevírá dveře a plní bobříka od-

Albánské železnice jsme ve Shkodëru opustili, nikoliv však Albánii, která nabízí nepřeberné množství přírodních a kulturních památek. Ne daleko Shkodëru se rozprostírá vodní nádrž Koman, která nabízí úchvatné výlety lodí ve skalních soutěskách. Okolní hory, vypínající se až do výše 2 500 m. n., jsou oblíbeným cílem milovníků nedotčené divoké přírody. V Albánii si každopádně užijí všichni, co nechtějí dovolenou strávit v hotelových rezortech, ale touží zažít trochu dobrodružství a romantiky. ○



Bývalé vozy DB typu Halberstadt ve službách albánských drah

ani jedno okno v našem oddíle nešlo otevřít. Vlak byl navíc docela obsazený, a jako naschvál byla skla v nástupních dveřích ještě plná. Vymlácené bylo jen jedno. U něho se zase shlukovali kuřáci, se kterými jsem se přetahoval o místo k focení.

Hlavně nespěchat...

Následuje jízda velmi pomalým tempem na sever, vždyť 106 km urazíme za necelé čtyři hodiny. A to ani nikde dlouho nestavíme a není třeba se někde křížovat. Dokumentuji nádraží, od těch udržovaných až po ruiny. Ve většině stanic, zejména těch z 50. let, je dopravní kancelář situovaná do patra, původně s přístupem po točitém ocelovém schodišti, opírajícím se o stěnu výpravní budovy. Paranoidní albánští soudruzi zřejmě plánovali toto schodiště v případě okupace odstranit, a zabránit tak přístupu potenciálního nepřítele k výpravčímu.



vahy – začne vyskakovat. Jeden kluk si přitom rozbije koleno. Poté, co zastavíme, průvodčí se po něm ptá – nikoliv proto, aby mu dala pár facek, ale začne mu koleno ošetřovat! Pravá zábava však nastává při objížďení soupravy. Sotva se Čmelák odpojí, začne na něj omladina naskakovat. Pomocníkovi strojvedoucího se to pranic nelíbí a okamžitě je kropí vodou z PET lahve. Mladíci se svého úmyslu vzdají, a tak lokomotiva soupravu nakonec objede bez nich.

Příští den, kdy se jdeme podívat na příjezd vlaku, je již posádka lokomotivy mnohem přívětivější, takže na čelním ochozu Čmeláka se veze hned několik pubertáků. Při prohlídce vagonu si všimáme přeříznuté hadice v podvozků. Uniká z ní vzduch... náš podvozek možná ani nebrzdil. To ale při zdejších rychlostech zase tolik nevadí.

ZAČALO TO ÚZKOKOLEJKOU

Sít železnic se začala budovat v roce 1917, tehdy se jednalo o úzkorozchodnou trať určenou zejména pro přepravu surovin do města Vlorë. Teprve v roce 1947 byl zprovozněn první úsek s normálním rozchodem kolejí a začala přeprava osob. Rozvoj sítě pokračoval až do 80. let, kdy byla vybudována spojka do Černé hory a země se napojila na evropskou železniční síť. Páteř albánských železnic nyní tvoří trať na jaderském pobřeží s jedinou delší odbočkou procházející náročným horským terénem z Drače do Pogradece. Síť měří 447 km a je bez elektrifikace. Maximální dosahovaná rychlost se na většině míst pohybuje mezi 35 a 50 km/h. Problémem byl nedostatek vozidel. Dnes na kolejích můžeme potkat například vozidla z Číny, Německa i Československa. Aktuálně se obměna parku řeší nákupem vyřazených vozů od francouzských, italských, německých či rakouských železnic.



COUR d'HONNEUR - Char d'assaut
Wagon du Maréchal Foch dans lequel
fut signé l'armistice du 11 Novembre 1918

Pohnuté osudy francouzského jídelního vozu CIWL 2419 D

Mezinárodní společnost lůžkových vozů Compagnie Internationale des Waggons-Lits (CIWL) objednala roku 1913 nové jídelní vozy, přičemž jeden z nich vstoupil hned dvakrát do světových dějin. Poprvé v listopadu 1918, kdy se ve voze podepsala kapitulace, kterou skončila první světová válka, a pak znovu ještě v červnu 1940, kdy ve voze byl podepsán potupný akt po porážce Francie hitlerovským Německem.

Miroslav Petr | Foto: autor a sbírka autora

Situace na frontách 1. světové války a ekonomický a politický rozvrat v zázemí dospěly do stavu zmaru, a tak nezbylo ústředním mocnostem než jednat o kapitulaci. Podmínky a způsob vyhlášení příměří na západní frontě se dojednávaly ve dnech 8. až 11. listopadu 1918 ve francouzském zvláštním vlaku odstaveném v lesích u Compiègne severovýchodně od Paříže. Originální příběh vyprávěl novinář René Peringelovi z časopisu Le Journal v roce 1930 penzionovaný strojevedoucí pan Gourdon. Nejdůležitější směna v jeho životě začala 7. listopadu 1918. Ke službě do výtopny Severní dráhy

La Chapelle v Paříži byli povoláni společně se strojevedoucím Mercierem a topiči Guerbettem a Herinem. Po nástupu převzali ve 14 hodin od inspektora Morlota rozkaz s plánem služby a pověřením vysoce důležitým a naprosto tajným úkolem. Obě vybrané strojní čtyři proto vedení výtopny předem prolustrovalo. Žádný z nich si na inkriminovanou směnu nesměl vzít s sebou fotoaparát a dělat si jakékoli písemné poznámky...

Vše začalo v Compiègne

S přidělenou osobní lokomotivou číslo 3.438 nejdříve odjeli na odstavné nádraží Landy, kde připojili soupravu zvláštního vlaku. Sestavená byla

z vozu 1. třídy pro ubytování personálu, jídelního vozu č. 2419 D, nyní označovaného jako salonní vůz, a z restauračního vozu a „klasického“ vozu 2. třídy pro doprovod a služební vozu. Vlak odjel z Paříže ve čtyři odpoledne do stanice Senlis, kde lokomotivu otočili a do vlaku přistoupili hlavní účastníci nastávajícího jednání – předseda nejvyšší válečné rady Dohody maršál Foch, zástupci generálního štábu a několik civilistů. Po sedmé hodině večerní vlak dojel několik kilometrů východně za stanicí Compiègne, kde zůstal, hlídán strážním oddílem, stát na trati v kilometru 118 u obce Rethondes. Strojevedoucí Gourdon dokonce upřesnil, že vlak stál v oblouku a v lese, tedy blíž u obce Le Francport,



Vozy stejného typu mají i další muzea: vlevo exponát v Bochumi-Dahlhausenu v Německu, druhý (vpravo) z Budapešti vyrobila firma Ringhoffer v Praze.



přibližně uprostřed mezi Compiègne a Rethondes. Přesně tam, na mýtině uprostřed lesa, je dodnes umístěný současný Památník příměří.

V průběhu následující noci přijel do stejného místa německý zvláštní vlak. Strojvedoucí Gourdon si vzpomněl, že na něm visely směrovky s nápisem „rapid“, tedy rychlík, směřující někam do Itálie. Zůstaly tam buď z důvodu podpory utajení, nebo pro přílišný spěch při výběru soupravy. Také tento vlak, strážžený německými vojáky, měl jídelní a služební vozy. Dopoledne 8. listopadu se uskutečnilo úvodní jednání zástupců válčících stran. Během prvního jednání dne se k železničářům nedonesla žádná zpráva o průběhu vyjednávání. Lokomotiva večer odjela do Compiègne, kde dozbrojila uhlí, vodu a doplnily se zásoby pro jídelní vozy. Stejný scénář se opakoval i v dalších dnech.

Abdikace a po ní příměří

Dne 9. listopadu 1918 abdikoval německý císař Vilém II. a Německo tak de facto přijalo podmínky příměří. Za Němce příměří ratifikovali státní tajemník bez portfeje Matthias Erzberger, diplomat Alfred von Oberndorff, vojenský atašé generálmajor Detlof von Winterfeldt a admirál Ernst Vanselow za námořnictvo. Za spojence se kromě Focha pod dohodu podepsali britští admirálové lordi Rosslyn Wemiss a Georg Hope a kapitán Jack Marriott. K dohodě o příměří došlo podle historiků 11. listopadu 1918 v 5.05 hodin ráno a vše bylo podepsáno během následující čtvrt hodiny. O úspěchu jednání zpravil přítomné železničáře maršál Foch osobně kolem deváté ráno ra-

Dohodoví vyjednávači příměří v Compiègne 11. listopadu 1918. Vpředu druhý zprava maršál Ferdinand Foch. →

dostným výrokem: „Děti, válka skončila!“ Ač německá literatura vykresluje Focha jako tvrdého vyjednávače, k železničnímu personálu se podle vzpomínek účastníků choval zcela přátelsky. Souprava se poté, vedena strojvedoucím Mercierem, vrátila do stanice Compiègne.

Lokomotivu i vůz 2419 D slavnostně vyzdobili vlajkami a odvolali zákaz dokumentování. V nácestné stanici Senlis vystoupil maršál Foch s doprovodem a strojní personál svoji nejdůležitější službu v životě skončil v 17 hodin v domovské výtopně v Paříži. Salonní vůz číslo 2419 D se poté ve Francii stal součástí prezidentského vlaku a 27. dubna 1921 jej instalovali na prostranství u vojenského muzea v Paříži. O šest let později vůz odstěhovali do nového muzea u Compiègne, kde byl deponován v budově Památníku příměří.

Další podpis ponižující

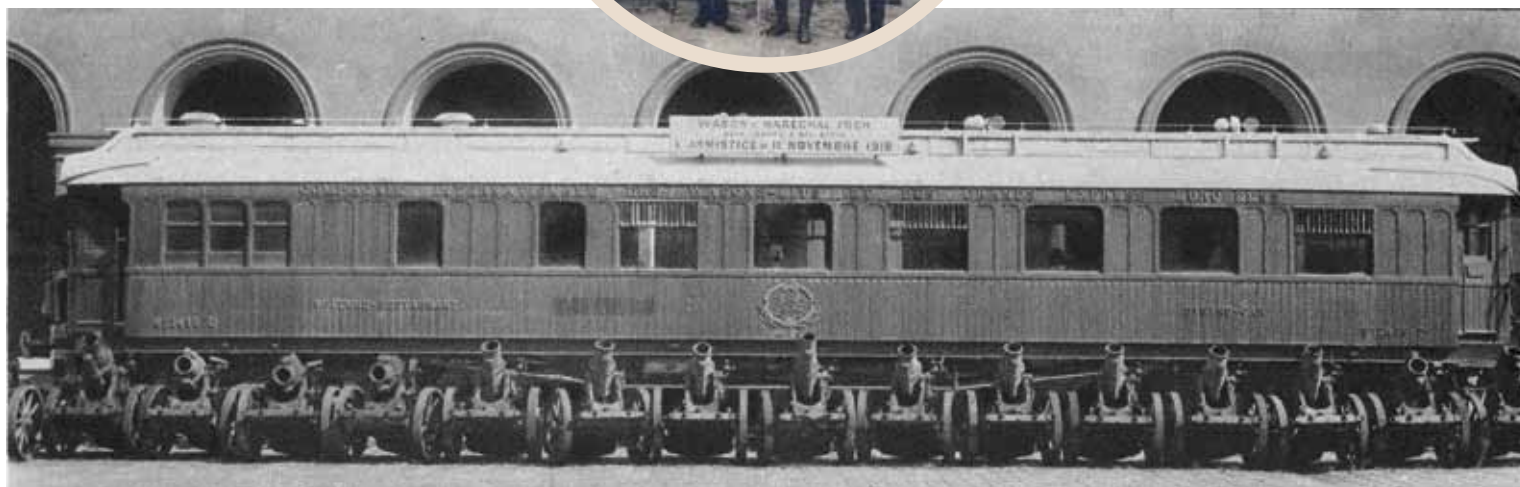
Vůz 2419 D vstoupil do historie ještě za 2. světové války. Po porážce Francie Německem byla 21. června 1940 probourána čelní stěna muzea



v Compiègne a exponát byl vyvezen do přilehlého parku. Následujícího dne večer v 18:30 se v jeho interiéru podepsalo nové příměří, nyní podle německého diktátu. Akt potupy přímo inicioval Adolf Hitler. Kromě něj se ceremoniálu zúčastnili další pohlaváři jako Hermann Göring, Rudolf Hess, ministr zahraničních věcí Joachim von Ribbentrop a další. Francii zastupovali vyjednávač příměří generál Charles Léon Clément Hutzinger, generál letectva Bergeret, viceadmirál Le Luc a vyslanec vlády Léon Noël. Krátce poté, 5. července 1940, vůz převezli do Berlína ve zvláštním vlaku vedeném přípreží aerodynamicky opláštěvaných parních lokomotiv. V hlavním městě ukořistěný vůz Němci vystavili na několik týdnů v centru města. Později byl odstaven na Anhaltském nádraží. Když roku 1944 silily nálety na Berlín, vůz evakovali do Durynska, nejdřív do stanice Ruhla a později Ohrdruf. Koncem války hrozilo, že další kapitulace Německa by se mohla podepsat opět ve vozu 2419 D, proto měl být na příkaz vůdce z března 1945 zničen. Stalo se tak na vlečce do podzemní továrny Jonastal u obce Crawinkel, kde jej před blížícími se americkými tanky strážní oddíl SS zapálil.

Ohořelý vrak originálního vozu v bývalé Německé demokratické republice po válce opravili a stal se z něj pomocný vůz. Jeho původ zůstal zapomenut. Používal se u výkonné jednotky pro opravy výhybek u železniční správy DR ve městě Gotha. Trosky původně luxusního vozu se skříni vyrobenou z tropického týkového dřeva příznivci železnic identifikovali až na konci jeho existence. Ale protože byl při další nehodě znovu poškozen, roku 1986 ho dráhy sešrotovaly. V roce 2007 odhalili v Crawinkelu kamenný pomník s pamětní deskou a vedle něj krátkou prázdnou kolej se zarážedlem. Popis připomíná události z let 1918, 1940 a 1945. Vzpomenut je neobyčejný osud jídelního vozu 2419 D, jehož historická podoba v dané lokalitě v roce 1945 prakticky zanikla.

Po 2. světové válce adaptovali pro památník u Compiègne jídelní vůz 2439 D ze stejné výrobní série, jako byl originál. Na instalaci duplikátu došlo až v listopadu 1950. Na příjezdové koleji v parku u památníku je symbolicky vyznačeno místo, kde původní vůz stál odstaven při událostech z 21. a 22. června 1940. V interiéru vozu jsou na jednacím stole jmenovky hodnostářů seřazené podle historického zasedacího pořádku. ○



Vůz maršála Focha u Invalidovny v Paříži v letech 1921–1927

Kolik jazyků znáš...

František Tylšar

Kolik jazyků znáš, tolikrát jsi člověkem, říká jedna stará moudrost. A já dodávám, každý z těchto lidí je úplně jiný.

Česky a rusky umím na výbornou (alespoň podle maturitního vysvědčení). Slovensky obstojně, polsky, německy a anglicky jakž takž. Takže by se mohlo zdát, že komunikace v těchto jazycích bude bez větších potíží... Ne vždy je tomu tak. Pomínu-li svoji ne vždy srozumitelnou výslovnost, nemohu se nezmínit o výslovnosti cizojazyčných pasažérů, kteří se snaží v dobré vůli vyslovit česky alespoň název místa, kam by rádi vlakem dojeli. Například Rakušané nikdy nejedou do Veselí, ale vždy požadují „Färkarte nach Fezeli“. Ještě zajímavější je to u cestujících z Japonska nebo třeba Číny.

Jednou jsem takhle přijel s osobním vlakem do Horní Cerekve, což byla zhruba na hodinu naše cílová stanice. Ze soupravy se vyhnul proud cestujících a všichni spěchali na přestup do Jihlavy. Jen pět mladých lidí, na první pohled Asiátů, se prodíralo opačným směrem. Sotva mě uviděli, křičeli jeden přes druhého: „Čejbíčí, Čejbíčí!“

Jednak mi bylo divné, že se ženou do vlaku, který jede až za hodinu, a taky to jejich „Čejbíčí“ mi znělo jako Třebíč, což je jiným směrem. Proto jsem zalovil ve své anglické slovní zásobě a stručně odpověděl: „This train wasn't going to Třebíč“ a ukázal na soupravu o dvě koleje dál. „That is your train!“ Pochopili, protože se vydali s davem k jihlavskému vlaku.

Jenže po pár větách s kolegou vlakvedoucím se hnali k výpravčímu, který už nervózně přeshlapoval s výpravkou a snažil se zjistit, kam že to vlastně jedou. Také nezjistil nic, a tak přiběhli zase ke mně. Opět spustili to své: „Čejbíčí, Čejbíčí!“

„Co teď?“ napadlo mě. Zkusil jsem osvědčenou metodu – když nerozumíš slovu, třeba to bude lepší s písmem: „I'm sorry, I don't understand you. Can you write it?“ chytal jsem se stěbla. Jeden z cestujících vytáhl z kapsy papírek, na kterém bylo úhledným písmem napsáno několik písmen.

„Hříběcí!“ plesnul jsem se do čela. Tak to bych tedy opravdu nečekal! Zastávka Hříběcí je první na naší trati a nachází se uprostřed lesů a luk. Ani ve snu by mě nenapadlo, že by sem



mohla cestovat partička mladých Japonců. Pětice se posadila do mého vlaku a hodinu strávila veselým hovorem. Když jsme se rozjeli, vytisknul jsem pro ně skupinovou jízdenku a řekl si o „thirty-three crowns“. Porovnali si její text se svým lístečkem a viditelně byli spokojení. Po několika minutách jízdy vystoupili na zastávce, kde je sice nikdo nečekal, ale přesto jistým krokem vyrazili směrem ke vzdálené vsi...

Kromě již zmiňovaných jazyků, kterými téměř hovořím, jsou i takové, ze kterých znám jen několik slov či frází. Ta se také snažím občas použít, abych se alespoň trochu domluvil. Poděkujete-li například Vietnamci slovy: „Cam On Ban,“ usměje se a zeptá: „Kde jste se naučil vietnamsky?“ Nikdy na vás nevyvalí smrt vietnamských vět.

Naprosto jinak reagují třeba Italové. Pozdravíte-li Itala a dodáte zdvořilostní frázi „Come stai?“ (Jak se máte?), zaplaví vás souvislým proudem italštiny. Ital totiž předpokládá, že musíte umět italsky, když už jste tak krásně rozhovor začal. O tom jsem se přesvědčil nedávno v pohraniční stanici České Velenice.

Před odjezdem vlaku ke mně přišli dva pánové, odhadem tak okolo padesátky. Podali mi mezinárodní jízdenku z Vídně do Tábora a bez slova čekali, co já na to. Napadlo mě, že jsou to Rakušané, kteří nevěří tomu, že by český průvodčí mluvil jejich jazykem, ale nesešlo mi to. Ti bývají spíše upovídání. Zkusil jsem to tedy po jejich: „Ja, dieser Zug fährt nach Tábor, aber Sie müssen in Veselí umsteigen.“

Necháपavě na mě koukali, tak jsem to zkusil jinak: „Sprechen Sie Deutsch? Do you speak English? Вы говорите по-русски?“ Chvilí nic a pak se mezi sebou začali dohadovat italsky.

Co teď? Zapátral jsem v paměti a vzpomněl si na několik italských slov: treno (vlak), (bene) dobře, via (směr), prego (prosím) a sestavil z nich kostrbatou větu: „Bene treno via Tábor. Prego!“ a ukázal jim, aby nastoupili. To se také stalo. Až během jízdy jsem pochopil, jak moc jsem si tím zavařil. Při každém průchodu okolo nich mě oslovili nějakou otázkou a já si připadal jako u zkoušky, na kterou jsem se vůbec nepřipravil...

Přesto, až zase potkám cizince, využiju všech svých znalostí. Jejich spokojené úsměvy za to stojí! ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Tratě jsou přetížené, nedostatečná kapacita ohrožuje vlakovou dopravu

Po české železnici jezdí stále více vlaků. Kapacity železničních tratí však podle dopravního odborníka přestávají na nevytíženějších trasách stačit. Jen ČD za měsíc září přepravily 15,5 milionu pasažérů. To je oproti stejnému období za loňský rok zhruba 20% nárůst. Dobré výsledky ale do budoucna může ohrozit omezená kapacita tratí. „Nedá se říct, jaká je přesně kapacita. Je nějaká mez, která když se překročí, provoz začíná být nespolehlivý. Jakékoli drobné zpoždění jednoho vlaku se přenáší na vlak následující, ujíždějí připoje, vlak se zastavuje před stanicí kvůli obsazené koleji a tak dále. Tento stav je v současné době na trati Praha – Ostrava,“ říká Tomáš Záruba z Centra pro efektivní dopravu. Nutnost řešení přetíženosti některých důležitých tratí potvrzuje i ministerstvo dopravy. V plánu je vybudování několika rychlých tratí. Aktuálně je podle MD nejdál příprava trati do Drážďan. Počet cestujících na železnici roste od roku 2010. Loni vlakem přepravily více než 183 milionů cestujících.

iDnes 4. 11. 2018

50km za dvacku. Dotované jízdné využívají hlavně studenti

Výlet vlakem z Prahy do lázní v Poděbradech místo 88 korun jen 22 korun, za stejnou cenu i z Plzně do Domažlic a jen o pár korun dráž z Brna na Svatomartinské do Valtic. Tolik od 1. 9. zaplatí senioři a studenti za cestu vlakem nebo autobusem po zavedení 75% slevy od státu. A první zveřejněná čísla ukazují, že nové slevy na jízdném přivedly do vlaků a autobusů nové cestující. Údaje ČD za září ukazují, že meziroční počet cestujících se zvedl zhruba o 2% z celkových 15,5 milionu cestujících. Podobně jako státní dopravce jsou na tom i soukromníci. Za dotované jízdné jezdí skoro každým druhým. „Právě studenti začali levnějším cestování hojně využívat. Nárůst se projevil i posilováním některých spojů. Postupně od poloviny září jsme prodloužili nevytíženější vlaky o další vozy na linkách z Prahy na Ostravsko a na Valašsko a od poloviny října také na lince do Luhačovic,“ upozornil náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Michal Štěpán.

MF Dnes 2. 11. 2018

Výpadek u Regiojetu: Vlaky nabraly velká zpoždění, pomáhají Bobiny

Regiojet postihla lokomotivní krize. Může za to výpadek hned několika lokomotiv, což způsobilo dlouhá zpoždění. Nejhůře na tom byl noční spoj z Košic do Prahy (1020), který přijel do Prahy ve 13:41 s téměř osmihodinovým zpožděním (469 minut). Problémy způsobily hlavně poruchy lokomotiv řady 162. Podle mluvčího Aleše Ondrůje u dvou z nich v noci na pondělí došlo ke zkratu a musely být odtaženy do Prahy k opravě. Jedna z nich táhla zmíněný vlak z Košic (zkratovala u Popradu), druhá měla vyrazit z Návší do Prahy. Dva vlaky z Návší musely být spojeny v jeden, který nyní jel s časovým mankem 236 minut. Osmnáctivozová spojená souprava jela i z Prahy do Havířova. Vlak z Prahy do Čadci měl více než hodinové zpoždění, podobně i další vlaky. Údajně jsou mimo provoz hned čtyři Peršingy. Situaci komplikuje i fakt, že firma nemůže nasadit Vectron a Traxx, první je na testech v Rakousku a druhý absoluje povinnou revizní zkoušku. Provoz tak zachraňují šedesát let staré Bobiny.

Zdopravy.cz 13. 11. 2018

Objednávky na rekreaci ZIMA 2018/2019 přijímáme do 21. 12. 2018

Nabídka dovolené LÉTO 2019 je postupně zveřejňována na našich webových stránkách www.cdtravel.cz (v sekci „Běžný uživatel“) a bude kompletní do konce listopadu 2018. Objednávat budete moci asi od 7. ledna 2019, kdy se nabídka objeví i v sekci „Zaměstnanci“ a ceny budou poníženy o dotaci.

Krásný podzim přejí
Zaměstnanci 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



**Náborový
příspěvek
50 000 Kč**

Vlak vám zajistí budoucnost

Hledáme:

- mechaniky elektronických zařízení
- elektromechaniky
- mechaniky kolejových vozidel
- soustružníky kovů
- posunovače

Získáte dlouhodobou perspektivu
a jistotu seriózní práce.

- zvýšená výměra dovolené
- příspěvek na stravování, rekreaci, životní pojištění a penzijní připojištění
- jízdní výhody po České republice a Evropě i pro rodinné příslušníky
- možnost pracovat kdekoliv v ČR
- možnost zvýhodněného ubytování v Praze
- pracovní oděv a pomůcky zdarma

Je to pro vás zajímavé? Životopisy zasílejte na karieraDKV@gr.cd.cz.



1. prosince 2018

Mikulášským vlakem na Valašský jarmek

První prosincový den se můžete svěřit parním vlakem do Valašských Klobouk na tradiční a vyhlášený Valašský jarmek. Historický vlak vedený lokomotivou 433.002 (Matěj) odjíždí z Valašského Meziříčí v 8:00 a přes Jablůnku, Vsetín (8:25–8:45 hodin), Valašskou Polanku a Horní Lideč s ním přijedete do Valašských Klobouk v 9:25. Než se vlak vydá stejnou trasou na zpáteční cestu (odj. z Valašských Klobouk ve 14 hodin), uskuteční ještě jednu jízdu tam i zpět mezi Valašskými Klobouky a Vsetínem. V parním vlaku budou procházet Valašské Meziříčí – Valašské Klobouky je za 140 Kč, pro děti 6 až 15 let za 70 Kč, za stejnou jízdenku pro úsek Vsetín – Valašské Klobouky zaplatíte 120 Kč, za dítě opět polovinu. Jízdenky na parní vlak doporučujeme pořídit v předprodeji ve stanicích Valašské Meziříčí a Vsetín. Kompletní jízdní řád parního vlaku a ceník jízdného najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice: Valašské Meziříčí/Vsetín/Valašské Klobouky ad.



24. a 25. listopadu, 1., 2., 8. a 9. prosince 2018

Vánoční prohlídky na zámku Žleby

Poslední listopadovou sobotu a neděli a první dva prosincové víkendy se na zámku Žleby konají vánoční prohlídky svátečně vyzdobených reprezentačních prostor. V rámci prohlídky zavítáte i do provoněné zámecké kuchyně, kde vás cukrářky a kuchtíci pohostí koláčky. Prohlídku si raději předem rezervujte na tel. 327 398 121 nebo e-mailu zleby@npu.cz. Pokud se do Žlebů vypravíte o víkendu 24. a 25. 11., najdete v areálu zámku předvánoční jarmark s dobovým tržištěm a těšit se můžete i na bohatý doprovodný program. Více na www.zamek-zleby.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Žleby



1. prosince 2018

Za moravskými vinaři na hrad Špilberk

Na hradě Špilberk se první prosincovou sobotu můžete setkat s nejlepšími moravskými vinaři a ochutnat na sto vzorků lahodných vín ze všech vinařských podoblastí Moravy. Od 10:30 do 17:00 hodin se tu totiž koná festival Víno z blízkosti na Špilberku. Pokud přijedete do moravské metropole vlakem, získáte po předložení jízdenky ČD s platností 30. 11. 2018 nebo 1. 12. 2018 slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě. Tyto zvýhodněné vstupenky si předem rezervujte na petra.weberova@nap.cz. Více informací o festivalu zjistíte na www.otevrenesklepy.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.



do 2. prosince 2018

Do Brna na výstavu modelové železnice

Pokud obdivujete práci železničních modelářů, přijďte se do Brna podívat na tradiční výstavu modelového kolejiště ve velikosti H0 o celkové ploše 65 m² a modulového kolejiště ve velikosti TT s námětem dnes už zrušené a částečně zlikvidované trati Čejč – Ždánice. Výstavu najdete v klubovně KMŽ Brno v ulici Křenová 19 v areálu bývalé továrny Mosila na v budově 24C. Na kolejišti H0 se prohánějí digitálně řízené modely lokomotiv a vozů ČSD a ČD z různých období provozu. Bližší informace o výstavě včetně vstupného najdete na www.kmz-brno.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.

Foto: Jiří Zápalka, Markéta Surovcová, Partnerství, o. p. s., KŽM Brno

Železničář

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

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

