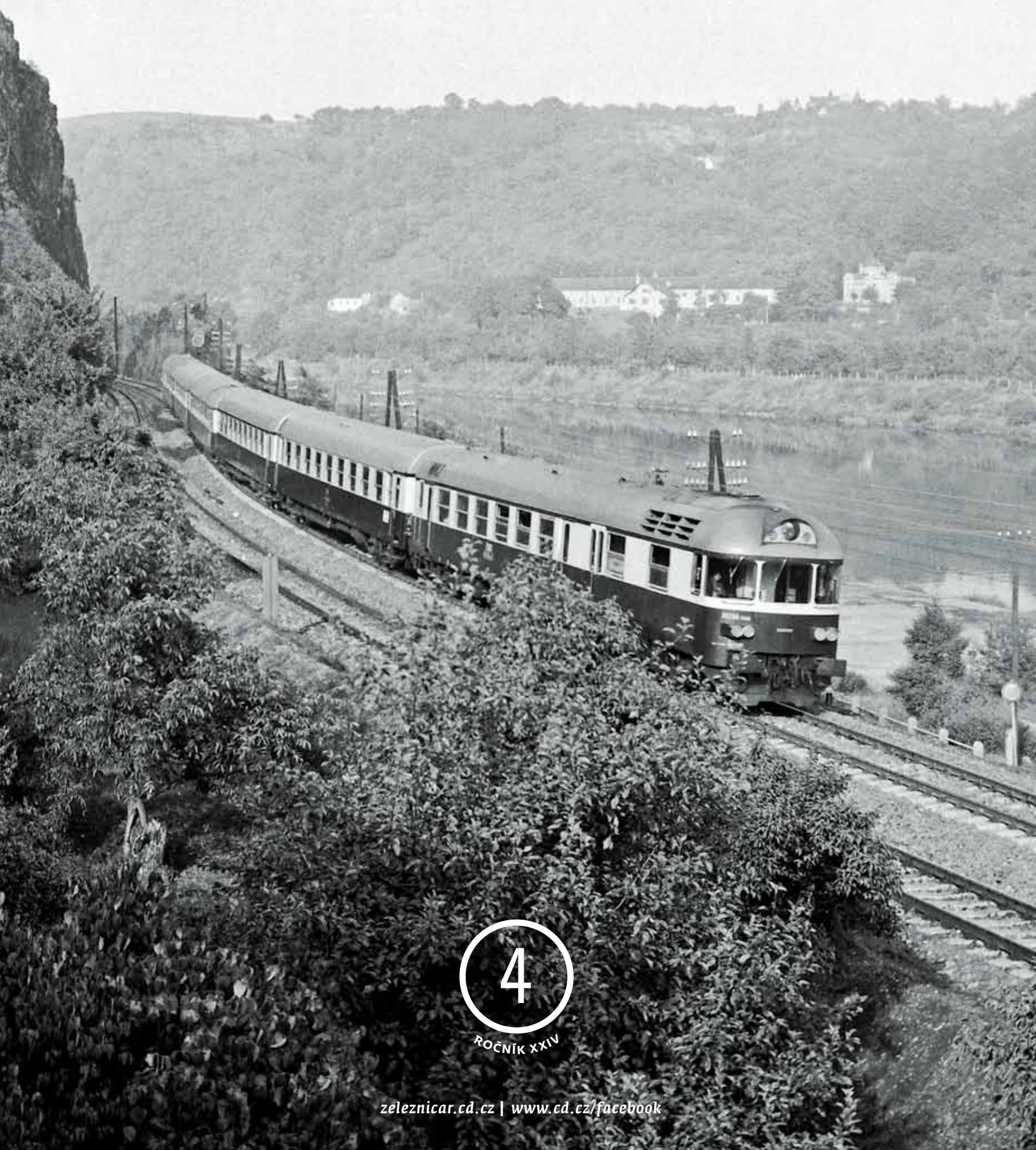


# Železničář

16. ÚNORA 2017 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



4  
ROČNÍK XXIV

6-7 **ROZHOVOR**

O důležité roli architektury při navrhování prostor pro cestující jsme hovořili s **Karlem Hájkem** z pražského architektonického ateliéru kAREK.



8 **ZPRAVODAJSTVÍ**

Na začátku února se **na lince U28** z Děčína do Rumburka přes Bad Schandau a Sebnitz objevila novinka. Tou je výrazně modernizovaná jednotka Siemens Desiro, která cestujícím nabízí mnohem pohodlnější cestování.



12-15 **TÉMA**

Asi neexistuje železniční fanda, který by neznal legendu jménem **Vindobona**. Ta by letos oslavila 60. narozeniny. Která vozidla se stala synonymem pro socialistický luxus na kolejích?

16-17 **RECENZE**

Krátce před Vánoce se na pultech modelářských obchodů objevila novinka ve velikosti TT. Jaký je **Kocour od Tilliga**? Pokoří domácí konkurenci od MTB?



18-19 **CESTOPIS**

**Berlín** může znít jako naprosto fádání cíl cesty. Víte ale, že vedle doopravdického Reichstagu najdete v německém hlavním městě i jeho čokoládový protějšek?

20-21 **HISTORIE**

**Oranžové expresy** byly v NDR něčím, co mělo připomínat prémiové spoje na západ od železné opony. Síť expresů spojující krajská města s východním Berlínem by nedávno oslavila 40 let od zahájení provozu. Oranžové expresy, jak se jim u nás říkalo pro oranžovo-krémový nátěr, u tuzemských železničářů vzbuzovaly zájem a možná i trochu závist.

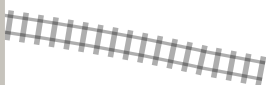


**Železničář**

**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](mailto:zeleznicar@cd.cz) | web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz)  
**ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUÍCÍ 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](mailto:balikova@gr.cd.cz) nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://www.cdprovas.cz/predplatne). **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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

**TITULNÍ FOTO:** ONDŘEJ ŘEPKA, M 296.1006 (+ 1007) jako MR 55 Vindobona v pražské Podbabě poslední srpnový den roku 1969.



UVÁZLO V REDAKČNÍ SÍTI



Milý snímek našeho nejmladšího předplatitele Matyáše Čakajdy z Trutnova nám poslala jeho maminka **Monika Čakajdová**. Malému milovníkovi železnice a mašinek je pouhých 5 let, ale už teď je rozhodnut stát se strojvedoucím. Držíme mu palce!

## SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

v médiích, ale i na jiných platformách, se v poslední době často skloňují otázky liberalizace trhu osobní drážní dopravy. Bohužel, ne vždy jsou závěry nyní aktuálně implementovaného tržního pilíře IV. železničního balíčku prezentovány tak, jak opravdu znějí. Nespekuluje, proč tomu tak je, ale za národního dopravce, jehož se tato nová legislativa bytostně dotýká, musíme uvádět mnohé záležitosti i opakovaně na pravou míru. V této snaze vytrváme už proto, že se celá legislativní změna dotkne našich zaměstnanců. Máme za sebou kupu tvrdé a poctivé práce, jakož i velký tým schopných a fundovaných provozních zaměstnanců a desítky let jsme postupně vyvíjeli a zdokonalovali technologie a odbavovací i informační systémy, jež mají našim zákazníkům zpříjemnit či ulehčit cestování anebo nám „jenom“ umožnit fungovat. Tím mám na mysli aplikace související s přístupem na dopravní cestu, ekonomické a účetní nástroje atd.

Od nepaměti iniciativně, sami od sebe pořizujeme technická vybavení, včetně těch specifických. Pro koho? Přece pro naše zákazníky, aby se u nás cítili dobře a veřejná doprava se pro ně stala dobře dostupnou a komfortní. Proto musíme s ještě větším důrazem reagovat na ty, kteří se snaží zaměnit účelovou rétorikou příčinu a důsledek tohoto procesu a běžně používají nefér argumenty, jimiž se snaží dehonestovat nebo bagatelizovat úspěchy národního dopravce. Proč se má začít považovat za normální, že ČD dobrovolně vyklídí pozice ve prospěch někoho jiného? To přece nedává, při racionálním úsudku, smysl. Má to být proto, že jako jediný subjekt dokážeme garantovat komplexní zajištění celosíťové veřejné železniční dopravy, maximální zapojení do integrovaných dopravních systémů, komplexní odbavení, přepravu handicapovaných občanů či řešení mimořádných událostí? Máme s tím zkušenosti a můžeme je prezentovat.

Vytrvale také vysvětlujeme rozdíl mezi správcem infrastruktury a vlastním dopravcem, kdy mediálně známé slovo „dráhy“ je mnohdy používáno pro zjednodušené vyjadřování, nicméně běžným lidem potom mizí onen podstatný rozdíl, který odděluje povinnosti a poslání SŽDC a ČD.

Jsem rád, že máme nadále důvěru našich zákazníků a že nám neubývají. Je to zavazující, a to i ve směru k našim zaměstnancům. Dělají svou práci dobře. Rostoucí důvěra cestujících nám dává další prostor jednat s objednateli o dalším našem zapojení do plnění přepravních potřeb státu a regionů. Přece nelze jen tak přehlédnout, co se vše udělalo a funguje. A je zákazníky vyhledáváno. Jistě, chyby se objevují, avšak ukazuje se, že se nejedná o systémová pochybení. Nikdo nemůže vyloučit individuální selhání nebo nešťastnou shodu okolností. Jsem přesvědčen, že i o těchto skutečnostech objednatel v potřebné míře přesvědčíme. Problémy a nedostatky nás mrzí rozhodně je pod koberec nezametáme.

Doufáme rovněž, že i naši dodavatelé – ať už opravci nebo dodavatelé kolejových vozidel, IT technologií či dalších služeb intenzivně pochopí, že firma České dráhy u nich odebírala mnohdy deset či více let služby nebo produkty a že má nárok po těchto letech úspěšné spolupráce i nadále vyžadovat náležitou kvalitu služeb, jež budou primárně poskytnuty dle schválených harmonogramů. A nikoli se zpožděním a v nekvalitě.

Vážení čtenáři, příznivci národního dopravce, milí kolegové a všichni fandové fair play, díky za podporu, kterou nám vyjadřujete nejen napřímo, ale i v různých diskuzních fórech. Vnímáme ji a je to pro nás zavazující. Chceme pro vás služby nadále zkvalitňovat. Je to naše milá povinnost.

Příznivé za této situace je, že IV. železniční balíček předpokládá ochranu národního trhu ČR. Tato legislativní úprava nepočítá s tím, že by došlo k rozbití trhu, zničení provázanosti či vzniku anomálií. Naproti tomu zřetelně počítá s ochranou práv cestujících a státu při naší povinnosti implementovat práva a povinnosti do legislativy.



**Michal Štěpán**

člen představenstva ČD  
zodpovědný za osobní dopravu



### Na konferenci se diskutovalo také o trati do Berouna

České dráhy a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) i letos pokračují ve společném projektu Železniční doprava pro kraje. Jeho cílem je především nalezení dlouhodobější vize efektivního využívání jednotlivých tratí a shody mezi potřebami krajů a možnostmi dopravce a správce infrastruktury. První letošní schůze se uskutečnilo začátkem února ve Vládním salóňku pražského hlavního nádraží. S železničáři se zde sešli zástupci hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Diskutovalo se například o vybudování zastávky Neratovice sídliště, dále o přípravách modernizace tratě mezi pražským hlavním nádražím a Smíchovem, modernizaci úseku z Hostivaře na hlavní nádraží, o opravě tratě do Berouna a Kladna nebo o výstavbě vysokorychlostní tratě pro odlehčení stávajících přetížených radiálních tratí směřujících do pražského uzlu. (hol)

### V Bruselu se mluvilo o 4. železničním balíčku

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek a místopředseda představenstva ČD Ludvík Urban se na přelomu ledna a února v Bruselu sešli s představiteli evropských institucí a společně s vedením Správy železničních dopravních cest (SŽDC) projednali aktuální problémy české železnice. Na stálém zastoupení Česka při Evropské unii se diskutovalo s pracovníky zastoupení v čele s ambasadorem Jaroslavem Zajíčkem. Poté se uskutečnil pracovní oběd s českými europoslanci pod záštitou Olgy Sehnalové. Jednání byl přítomen i Libor Lochman, výkonný ředitel Společenství evropských železničních společností (CER). Pavel Krtek představil postoj firmy k aktuálním otázkám: implementace a výklad politického pilíře 4. železničního balíčku. Diskutovalo se i o problematice investic do železničních kolejových vozidel z evropských prostředků. Účastníci setkání také konstatovali, že 4. balíček umožňuje nadále přímé zadání výkonů ve veřejném zájmu za stanovených podmínek pro zadavatele. (red)

## Ostravský uzel do dočká zásadní

Centrální komise Ministerstva dopravy ČR schválila studii proveditelnosti železničního uzlu Ostrava pro další postup projektové přípravy. V rámci rekonstrukce se předpokládá ztrojkolejnění pětikilometrového úseku mezi stanicemi Ostrava-Svinov a Ostrava hlavní nádraží, včetně zřízení nového mimoúrovňového pře-smyku, který odstraní kolizní jízdy vlaků v jednotlivých směrech. Díky modernizaci by tady



Nový web má moderní grafiku i funkce

Zákaznický portál Českých drah www.cd.cz se koncem ledna představil v nové podobě. Web má moderní flat design grafiku a nové funkce, které zákazníkům usnadní hledání spojení a nákup jízdních dokladů. Více se tak přiblížil uživatelsky oblíbené mobilní aplikaci Můj vlak. Nový web nyní běží současně se starými stránkami, aby měli zákazníci čas se s ním seznámit. Autoři se při vývoji zaměřili hlavně na zjednodušení odbavení. Zatímco dříve si zákazník vyhledal spojení, pak musel přejít do e-shopu, aby si koupil jízdenku, teď najde veškeré dostupné online informace o vybraném vlaku na jednom místě. Další novinkou je ČD Kredit. Zákazník si na něj uloží zvolený finanční obnos a z něj platí jízdenky při nákupu na e-shopu a od března i přes mobilní aplikaci Můj vlak. Při stornování jízdenky se peníze bez zbytečného prodloužení zákazníkovi zase vrátí. Vrácení jízdních dokladů se zatím řídí standardními pravidly jako dosud. K pro zákazníky příjemným změnám však dojde ještě letos. (red)



# modernizace

vlaky mohly jezdit rychlostí až 120 km/h. V plánu je také prodloužení nástupiště zastávky Ostrava-Stodolní až na délku 300 metrů, stejně jako rekonstrukce stanice Ostrava střed. V předstihu se již na ostravském hlavním nádraží buduje bezbariérový přístup k vlakům pomocí šesti na sebe navazujících výtahů, které by měly začít sloužit cestujícím na přelomu února a března. (mah)



FOTO: ČD

## Výtěžek z plesu pomůže postiženým

Tradiční reprezentační ples železničářů, který se odehrál v žofínském paláci v sobotu 4. února, přinesl vedle společenského zážitku i jeden charitativní počin. Generální ředitelé obou hlavních organizátorů, Pavel Krtek za České dráhy a Pavel Surý za Správu železniční dopravní cesty, předali přímo na pódiu šek na částku 234 600 Kč do rukou předsedy Národní rady osob se zdravotním postižením Václava Krásy. Zakoupením vstupenek přispěli i sami návštěvníci v pořadí již 26. ročníku plesu. Výtěžek půjde na pořízení euroklíčů, které postiženým usnadňují ovládání zařízení pro ně určená (plošiny, výtahy atp.). Vedle toho se hlavními hvězdami akce s podtitulem Cesta kolem světa za jedinou noc stali samozřejmě známí umělci. Vystoupila např. Hana Zagorová, Martin Chodúr, Michal David nebo Big Band Felixe Slováčka. Skvěle se bavící obecenstvo provedl večerem moderátor Petr Rychlý. (red)



## DKV Brno a Praha vedou noví přednostové

Na základě rozhodnutí představenstva Českých drah bylo od 1. února jmenováno nové vedení dvou Dep kolejových vozidel. Vedení DKV Praha se ujal František Kozel, do té doby vrchní přednosta DKV Brno, a na jižní Moravě převzal štafetu Zbyněk Rederer, dosavadní zástupce Františka Kozla. Oba noví vrchní přednostové jsou celý profesní život spjati s železnici. K personálním změnám došlo i na Odboru kolejových vozidel GŘ ČD. Novým zástupcem ředitele pro provoz se stal Tomáš Mohr, jenž dosud vedl oddělení dotací a ve funkci nahradil Miloslava Kotheru, jenž se stal vrchním přednostou Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka. Post zástupce ředitele pro techniku zastává Pavel Rešl, dříve působící na oddělení kvality a životního prostředí O 12, a vystřídal tak Jana Plomera, který bude pracovat jako specialista na kolejová vozidla pro skupinu ČD. (mah)



V jídelních vozech je od 15. února servírováno staronové sezonní menu, které připravila společnost JLV ve spolupráci s Asociací kuchařů a cukrářů ČR. A proč staronové? První letošní sezonní nabídka je totiž výběrem toho nejlepšího z let minulých. Cestující si tak opět mohou pochutnat na kulajdě s houbami, kuřecím stehně v omáčce z červených paprik nebo lívancích s vanilkovou omáčkou a jahodovým coulis. Trio doplňují vegetariánské bramborové noky se smetanou, kořenovou zeleninou, zeleným hráškem a modrým sýrem. Pro konzumenty bezlepkových jídel je připravena telecí kýta pečená na barevném pečívě, čočkový salát se zeleninou a telecím demi-glace. V nabídce nechybí salát s quinoou (semena merlíku chilského) a pečenou řepou nebo žitný sendvič s dýňovými semínky, plněný uzeným pstruhem a koprovným crême fraiche. Pro tradicionalisty je dobrou zprávou, že ze stále nabídky nevypadla svíčková na smetaně, kuřecí řízky s bramborovým salátem nebo gulášová polévka. (hol)

Jarní menu přináší evergreeny posledních let

# Cestující potřebují moderní a vstřícné prostředí

Dopravní stavby vždy představovaly kombinaci umění a techniky. Proto by i nová řešení měla spojovat inženýrské, dopravní a konstrukční stavitelství s urbanismem, designem a architekturou. Právě architektonické hledisko je z pohledu budoucího uživatele velmi důležité – cestující se jistě budou lépe cítit v příjemném, světlém a svěžím prostředí než v zatuchlých a tmavých prostorech. O důležité roli architektury při navrhování prostor pro veřejnost jsme si povídali s architektem Karlem Hájkem z pražského architektonického ateliéru kAREk.

MARTIN HARÁK | FOTO: AUTOR

## Jak vnímáte současnou roli železnice a služeb s ní spojených?

Železniční doprava prožívá bouřlivou renesanci a velký rozvoj, zvláště pak v rozvinutých evropských zemích, jejichž cestující požadují stále vyšší komfort. Do této skupiny, doufám, patří i Česká republika. To je pro mě osobně velká výzva, které se snažím se svým týmem zhostit, jak nejlépe to jde. Donedávna se rozvoj železnice řešil hlavně v oblasti infrastruktury, šlo tedy o zvyšování rychlosti nebo stavby vysokorychlostních spojení. Jde o jednoznačně pozitivní trend v silně urbanizovaných zemích se silnou hustotou obyvatelstva, není ale jediný a samospasitelný. Vysokorychlostní tratě jsou důležité pro spojení jednotlivých regionů nebo zemí a současně spoje na nich jezdící nastavily vysokou laťku v oblasti poskytovaných služeb a hlavně komfortu, podobný tomu v letecké dopravě. Proto zákazníci začali požadovat po konvenční železnici srovnatelný komfort a servis.

## Dá se tedy vyjít vůbec vstříc leckdy nesplnitelným požadavkům pro cestující na konvenčních drahách?

Určitě ano. Všimněme si, jak je nyní například každá moderní dálnice vybavena nejen čerpacími stanicemi, ale současně i nadstandardním zázemím, jako jsou bezbariérové toalety, odpočinkové zóny, klimatizované restaurace, prodejny s občerstvením nebo předměty denní potřeby. To vše nám dnes připadá jako úplně běžné a normální. Ale ještě před dvěma desítkami let to byla jen hudba budoucnosti. Proto si myslím, že by podobně měla být vybavena nejen železniční nádraží, ale především pak důležité dopravní přestupní terminály, hlavně mezi různými druhy dopravy. Jen takovým způsobem přesvědčíte uživatele automobilů, jichž je stále většina, aby nechali auta doma a na své cesty využili vlak. V západní Evropě na to už dávno přišli, a tak není divu, že v Německu nebo Rakousku, o Švýcarsku ani nemluvě, jezdí tak velké množství lidí vlakem. K samotné dopravě totiž mají pohodlí v podobě bohatého a rozmanitého servisu, na který jsou zvyklí z automobilů. Přitom cestování vlakem je nejenom bezpeč-

nější a ekologičtější, ale čas strávený v dopravním prostředku lze zároveň efektivněji využít. A v tom je celé kouzlo.

## Odborné veřejnosti jste známý svým nezaměnitelným rukopisem při rekonstrukci odbavovacích prostor výpravní budovy pražského hlavního nádraží. Co všechno jste museli řešit, aby se lidé u „pokladen“ cítili dobře?

Možnost spolupráce na tomto velmi rozsáhlém projektu pro mě byla velkou výzvou. Zároveň jsme se podíleli na rekonstrukci Fantovy budovy a západní části kolejí. Jsem přesvědčen, že hlavní nádraží v Praze je nejdůležitějším dopravním uzlem v České republice. Projekt se zabýval nejen doprovodnými obchodními plochami s různým druhem občerstvení, ale především výstavbou nového komplexního odbavovacího centra pro zákazníky národního dopravce. Nové ČD centrum tak nahradilo naprosto nevyhovující systém jednotlivých uzavřených pokladních okének, která navíc byla rozčleněna naprosto nešťastným způsobem podle jednotlivých druhů služeb. Dnes je celý prostor otevřený a uživatelsky přátelský už na první pohled. Je vybaven jednoznačným informačním systémem, a proto cestující nemusí dlouho a často zoufale hledat příslušné okénko.

## Odkud jste čerpal inspiraci pro tak neobvyklou a do té doby nevídanou přestavbu pokladních prostor?

Inspirovali jsme se v západní Evropě, konkrétně třeba v Německu, Rakousku a Nizozemsku, takže i pokladní Českých drah jsou při prodeji v přímém kontaktu se zákazníky, což je obrovský posun oproti původním uzavřeným prostorům. Německá dráha má s podobnými „open space“ pokladnami dlouholeté a dobré zkušenosti.

V případě přestavby pokladen na pražském hlavním nádraží jsme se inspirovali v západní Evropě, takže i pokladní Českých drah jsou při prodeji v přímém kontaktu se zákazníky.





## KAREL HÁJEK

Po absolvování studia na gymnáziu a posléze absolutoriu Fakulty architektury ČVUT roku 1996 začal pracovat jako architekt postupně ve dvou soukromých ateliérech. Roku 2002 ukončil doktorandské studium a stal se externím zaměstnancem ČVUT. O dva roky později se stal autorizovaným architektem a založil vlastní studio kAREK. Od roku 2015 působí jako docent oboru Architektura a stavitelství na Fakultě stavební ČVUT, zároveň přednáší na Fakultě dopravní ČVUT.

nosti, takže jsme se ani nesnažili objevovat již objevené, ale spíše zúročit zahraniční zkušenosti ověřené v praxi a implementovat je do českého prostředí. Troufám si říci, že se nám podařilo vytvořit důstojnou bránu do české metropole a odbavovací prostory se zařadily po bok i tak exkluzivním prostorům, jako jsou ty na nových hlavních nádražích ve Vídni a Berlíně. Vždyť Praha je navíc symbolicky na půli cesty této významné železniční spojnice...

### **Jakými dalšími projekty se ve vašem architektonickém ateliéru zabýváte?**

Letos by měla být dokončena rekonstrukce historické nástupištní haly pražského hlavního nádraží. Ta by měla výrazně přispět k vytvoření důstojného prostředí, odpovídajícího významu této stanice. V rámci pracovní skupiny spolupracuji na přípravě standardu přestupních bodů a zastávek Pražské integrované dopravy, který v těchto dnech dokončuje společnost RO-PID. Tento dokument má shrnovat moderní know-how integrované dopravy, popis kvalitativních principů při řešení zastávek a přestupních bodů, včetně zastávek linek S a být manuálem pro všechny, kteří ovlivňují umístění, podobu a vybavení bodů veřejné dopravy. Cílem je zajistit uživatelům pražské integrované dopravy do budoucna výrazné zlepšení komfortu stanic a zastávek PID.

### **Věnujete se i teoretické práci?**

Nedílnou součástí mého profesního života je výuka studentů na Fakultách stavební a dopravní na pražském ČVUT. Mladé lidi seznamuji se studiem řešení dopravních terminálů a připravuji je na tvorbu nejen studentských, ale současně i vědeckých prací, které později mohou uplatnit ve své praxi. Na zadávání konkrétních úloh často spolupracujeme s městy a obcemi. Příkladem může být návrh revitalizace přednádražního prostoru v Kolíně nebo úprava okolí železniční zastávky Praha Horní Měcholupy. ◆



ZPRAVODAJSTVÍ

## Desiro 2.0: novinka na lince přes České a Saské Švýcarsko

Cestující na lince U28, která spojuje Děčín s Rumburkem přes německý Sebnitz, se mohou vozit čerstvě modernizovanou jednotkou Siemens Desiro. Tu na začátku února představili oba spolupracující dopravci (České dráhy a DB Regio) u příležitosti Dne se železnici Národního parku. Jednotka podstoupila omlazení za pouhé dva měsíce. Co nového nabízí?

JOSEF HOLEK | FOTO: JAN CHALOUPKA

Na lince U28, která nese marketingový název Dráha Národního parku, byl provoz zahájen v létě 2014. Spuštění nové linky umožnilo kolejové propojení pohraničních stanic Sebnitz a Dolní Poustevna, které fungovalo až do roku 1945, kdy bylo přerušeno. Zájem o znovuoobnovené spojení předčil i nejmělejší oce-

kávání. Linka je velmi využívána zejména turisty z obou zemí, a to i mimo hlavní sezonu. Před bezmála třemi lety provoz zahajovaly standardní motorové jednotky Desiro, jedna z nich čerstvě prošla zajímavou modernizací. Oba spolupracující dopravci modernizací demonstrují fakt, že i kolejová vozidla se starším datem výroby jsou po příslušných změnách schopna splnit všechny požadavky kla-



### NÁDRAŽÍ NÁRODNÍHO PARKU

V rámci Dne se železnici NP bylo nádraží v saském Sebnitz přejmenováno na Nádraží Národního parku. Podobný krok mají v plánu i Češi. Nového přízviska se v brzké době dočká Děčín. „Už jsme podnikli první kroky, a pokud vše dobře půjde, v nastávající turistické sezoně už by mělo nádraží fungovat i pod tímto názvem,“ řekl Tomáš Salov, mluvčí Správy Národního parku České Švýcarsko. „V budoucnu bychom tímto názvem chtěli doplnit i nádraží v Krásné Lípě. Tedy tam, kde sídlí správa parku. Bylo by zároveň i protějškem Bad Schandau, kde sídlí naši němečtí kolegové.“ V Lípě to ale vypadá na „běh na delší trať“, neboť budova není v dobrém technickém stavu. Vedení NP už nyní jedná se SŽDC i s vedením obce o rekonstrukci. Nádraží jsou a budou vždy doplněna o velkoformátové fotografie přírodních krás parku, obří turistické anebo na zdech kreslené panoramatické mapy. Přízviska jsou však pouhými marketingovými názvy, v oficiálních informačních systémech a jízdních řádech budou vždy uvedeny názvy oficiální, tedy např. Děčín hlavní nádraží.

dené na moderní regionální dopravu. Němci jednotku dokonce v nadsázce nazvali Desiro 2.0 a novinářům ji představili v příhraničním městečku Sebnitz.

### Veselejší cestování nejen pro děti

„Rekonstruovaná jednotka VT642 Desiro prošla kompletní interiérovou přestavbou. Má nová sedadla s lepším tvarováním, lino, obložení stěn, osvětlení, klimatizaci, dětský koutek, wi-fi, elektrické a USB přípojky ve vysokopodlažní části a nový je i vnější lak, který už není jen červený, ale v kombinaci s modrou,“ vyjmenoval novinky Vladimír Štochl, ředitel Regionálního obchodního centra ČD v Ústí nad Labem s tím, že v první třídě je šest kožených sedadel. Změn doznalo i celkové vnitřní uspořádání, Desiro se tak může pyšnit druhým víceúčelovým prostorem určeným především pro jízdní kola, původní velkoprostor bude sloužit hlavně vozičkářům. Příjemné prostředí dotváří i stolky s křídly na vybraných místech anebo informační systém se čtveřicí obrazovek.

Technici z podniku RailMaint v Delitzsch zvládli modernizaci jednotky Desiro za dva měsíce. Přitom položili 110 m<sup>2</sup> nové podlahové krytiny, více než jeden kilometr kabelů a přidali dvě nové a rozměrné police na zavazadla. U čtveřice vstupních dveří jsou nové a pevně namontované osmcentimetrové schůdky. Zmenšují mezeru mezi vozem a nástupištěm, umožňují pohodlný nástup a jsou zároveň v povoleném obrysu vozidla.

### Devítka párů denně

Na lince U28 jezdí denně osm párů přímých vlaků, devět v pracovních dnech. O cestování do Národních parků České a Saské Švýcarsko (kdysi známé pod spojením Českosaské Švýcarsko) je velký zájem hlavně v turistické sezoně. Podle Štochla ČD zaznamenávají velký nápor cestujících i před Vánoci, neboť tyto vlaky jsou využívány jako přípojné k německým spojům do Drážďan, kde se konají adventní trhy. Hlavním dopravním uzlem je pak Bad Schandau, kde lze přestupovat i na vlaky kategorií EC, S-Bahn nebo autobusy či lodě. ◆



# Zájem o práci strojvedoucího roste, ale úspěšnost uchazečů klesá

S nárůstem rozsahu železniční dopravy v posledních letech se zvyšuje také personální potřeba strojvedoucích. Zájem o tuto zodpovědnou profesi je, ale ne každý projde hustým sítím kvalifikačního řízení spojeného s důkladnými zdravotními a psychologickými prohlídkami a příslušnými zkouškami. Přesto eviduje Drážní úřad (DÚ) rekordní počet zájemců o udělení licence.

JOSEF HOLEK | FOTO: ČD

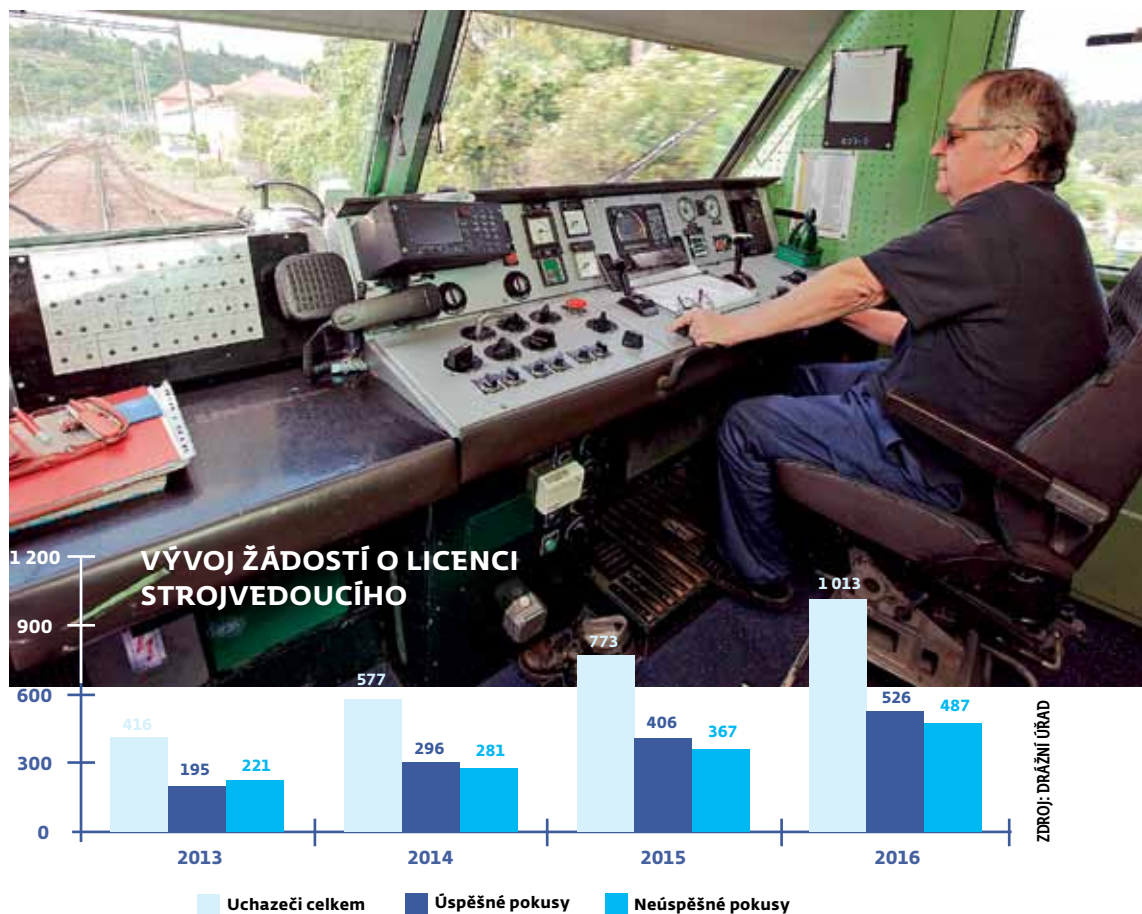
Každý měsíc nastupují do výcvikového kurzu Českých drah vedoucího k udělení licence strojvedoucího dvě až tři desítky uchazečů a každý měsíc šplhá na stanoviště lokomotivy stejný počet úspěšných absolventů. Českým drahám chybí do naplnění tabulek zhruba padesát lidí, vyškolit jich však musí hodně přes dvě stovky.

Jiří Lukeš, vedoucí oddělení vzdělávání odboru personálního ČD míní, že je nutné rozlišovat dvě věci. „Tou první je to, kolik nám chybí strojvedoucích v tabulkových stavech, a druhou je, kolik je jich nutné každý rok vyškolit. Musíme počítat i s těmi, kteří odchází do důchodu anebo profesi opouští,“ vysvětluje. Počet lidí, které by měly ČD v letošním roce vycvičit na danou pozici, je zhruba 220. Neříká to však informace o tom, že dopravci chybí 220 strojvedoucích. „Počítáme s určitým demografickým vývojem. Poslední dva až tři roky je trend podobný, za minulý rok jsme vyškolili a zacvičili dvě stě šedesát lidí,“ vypočítává s tím, že strojvedoucí si národní dopravce ve většině případů sám vycvičí.

## Rekordní rok

Za rok 2016 DÚ eviduje celkem 1 013 podaných žádostí ke zkouškám, jejichž úspěšné zvládnutí znamená pro žadatele získání licence strojvedoucího. Prošlo ale jen něco málo přes polovinu zájemců, konkrétně jich bylo 526, což znamená, že v průměru u zkoušek uspěl každý druhý. „Pokud žadatel neprojde napoprvé, může se pokusit uspět v dalších pokusech. Legislativa počet zkoušek neomezuje, o to ale více hlídáme, aby uchazeči byli na funkci řádně připraveni,“ podotýká ředitel DÚ Jiří Kolář.

Rekordní zájem byl také o vydání průkazu způsobilosti, který opravňuje



je k řízení lokomotiv na vlečkách. V uplynulém roce DÚ zaevidoval 679 žádostí, v roce 2015 to bylo o 193 žádostí méně. Zde je však poměr úspěšnosti oproti licencím zcela odlišný. V loňském roce neuspělo pouze 73 žadatelů.

## ŠANCE PRO MLADÉ **ČeDés** Stipendijní program

České dráhy dlouhodobě podporují žáky dopravních škol, kteří mají zájem uplatnit se v oblasti železniční dopravy. Dopravce proto vyhlásil výběrové řízení do již 9. běhu Stipendijního programu ČeDés. Ucházet se mohou žáci 9. ročníku ZŠ a také ti, kteří již na partnerské škole vybraný maturitní obor studují. Program je určen pro zájemce o uplatnění na pozici strojvedoucí nebo vlakvedoucí. Příhlašku je možné posílat do 28. února 2017. Více informací najdete na webových stránkách [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz) v sekci Kariéra. V případě dotazů nás můžete kontaktovat na e-mailové adrese [stipendium@gr.cd.cz](mailto:stipendium@gr.cd.cz) nebo na tel. 972 232 763.

## Stačí maturita

A kdo dnes může pomýšlet na profesi strojvedoucího? „Strojvedoucí musí mít maturitu, věk minimálně dvacet let, musí splňovat zdravotní a psychologické předpisy a úspěšně absolvovat zhruba roční výcvik, kurzy a zkoušky,“ vyjmenovává Jiří Lukeš.

Při ročním kurzu čeká na strojuvčovského eléva dílenský výcvik – to proto, aby si lokomotivy řádně „osahali“ a v rámci pasivního jízdního výcviku se několikrát svezli na stanovišti. Dále jdou na měsíc do České Třebové, kde je čeká kurz, který vede k získání licence. O zkoušku pak žádá Drážní úřad, skládají ji tamtéž. „Poté nastoupí do jízdního výcviku a zhruba po měsíci jdou opět do Třebové na další měsíční kurz, ve kterém už se školí na konkrétní typy strojů.“ Ani tím však celý kolotoč kurzů a různých zkoušek nekončí. „Následují další jízdní závěky a technické a dopravní zkoušky,“ teprve uzavírá výčet vedoucí Lukeš.

## Musí odsloužit alespoň pět let

Žadatelé jsou v době závěky u ČD zaměstnaní a pobírají mzdu, byť nejsou produktivní. Dopravce však za to požaduje minimálně pětiletý závazek. Nesplní-li, čeká dotyčná úhrada nákladů.

# Otevírání dopravního trhu v ČR:

## 4. železniční balíček musí mít jen jeden výklad

V souvislosti s diskuzemi o liberalizaci osobní železniční dopravy v následujících letech je často slyšet pojem „IV. železniční balíček“. Jedná se o soubor legislativních úprav tržního prostředí osobní železniční dopravy v následujících letech, jehož obsah je ale nezřídka interpretován nepřesně, neúplně, či dokonce protichůdně. Je neoddiskutovatelné, že tyto úpravy zásadně ovlivní fungování národního dopravce České dráhy, proto se této problematice budeme věnovat v *Železničáři* detailněji a nabídneme i názor odborníků.

JOSEF HOLEK FOTO: ČD, ARCHIV

**P**ro tento balíček je určující především novela Nařízení o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (Nařízení 1370/2007) a novela Směrnice o vytvoření jednotného železničního prostoru (Směrnice 2012/34/EU). Tyto dokumenty tvoří tzv. tržní pilíř liberalizačního balíčku, který vstoupil v platnost 24. 12. 2016, kdy byl publikován v Úředním věstníku EU.

Směrnice musí být do českého práva aplikována do 25. prosince 2018, s tím, že:

- Od 1. ledna 2019 bude směrnici otevřen trh vnitrostátní železniční osobní dopravy. To znamená, že dopravci získají právo přístupu k železniční infrastruktuře ve všech členských státech za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek bez ohledu na to, zda k implementaci směrnice do českého práva došlo či nikoli.
- Otevření trhu nemá vliv na možnost příslušného orgánu udělit výlučná práva nebo uzavřít smlouvu o veřejných službách přímo.
- Členský stát má právo omezit práva přístupu na železniční infrastrukturu, pokud by to ohrozilo ekonomickou vyváženost smlouvy nebo smluv o veřejných službách uzavřených na stejnou či alternativní trasu. Dopad do ekonomické vyváženosti smlouvy posuzuje regulační úřad na základě objektivní hospodářské analýzy.

### Přímé zadání EU nevyklučuje

Nařízení 1370/2007 tedy zachovává členským státům EU možnost objednávky dopravních služeb ve veřejném zájmu formou přímého zadání z rozhodnutí objednatele bez uvedení jakéhokoli důvodu, při zachování transparentnosti postupu, ještě po dobu přechodného období trvajícího 6 let, konkrétně až do 25. prosince 2023. Tyto smlouvy mohou být uzavírány na období až deseti let, což znamená, že téměř do konce roku 2033 mohou jednotlivé členské státy svůj trh vnitrostátní železniční osobní dopravy ponechat v zásadě uzavřený. Poslední termín pro uzavření zakázky na zajištění dopravní obslužnosti formou přímého zadání je 25. 12. 2023 a tato smlouva může být maximálně desetiletá, a může platit tedy až do poloviny prosince 2033. Tímto postupem tak stát může chránit svůj vnitřní trh železniční dopravy v České republice a řešit zajištění dopravních služeb prostřednictvím svého dopravce, kterého si k tomu zřídil Zákonem 77/2002 Sb. Takový

### Názor odborníka:

Aby byl v procesu liberalizace dosažen pozitivní výsledek, je nutno postupovat s rozvahou. V tomto ohledu lze za správný považovat postoj současného vedení Českých drah požadující, aby otevření trhu osobní železniční dopravy mělo předem jasně nastavená pravidla, jež budou výsledkem spolupráce ministerstva dopravy s odbornou veřejností a dotčenými subjekty. Co se vlastně myslí slovem liberalizace – otevření trhu a souběžný provoz vlaků konkurenčních subjektů, anebo soutěžení závazkové dopravy? Bylo by vhodné odbornými debatami definovat kdy a jaký podíl veřejné osobní dopravy má liberalizace zasáhnout. Je důležité podotknout, že železniční balíček neznamená okamžitou a bezvýjimečnou povinnost od 1. 1. 2019 otevřít železniční trh, ale umožňuje státům využít přechodné období, které připouští provoz železniční dopravy na základě přímého zadání až do roku 2033. Snad se tedy před dalším otevíráním železničního trhu dočkáme konstruktivního dialogu.



**VÁCLAV CEMPÍREK**

vysokoškolský profesor,  
dopravní expert

postup tedy není protizákonný ani pohybuje se na hranici zákona. Je s ním plně v souladu. Ve IV. železničním balíčku dále není stanoven žádný princip vzájemnosti otevírání trhu mezi státy EU. Z toho plyne, že může velmi brzy nastat situace, kdy ČR svůj trh otevře,

### Názor odborníka:

Otevírání železničního trhu v Česku postrádá jasná pravidla, na tom se shodne hodně odborníků. To je samozřejmě špatně. Co mi však v této problematice vadí neméně, jsou emoce, které otázka liberalizace a souvisejícího cílového postavení společnosti České dráhy vyvolává. Svaz dopravy opakovaně požaduje, aby byla vedena seriózní diskuze nad nedořešenými otázkami, jakož i nad definicí standardu veřejné drážní dopravy. Do těchto debat se chceme zapojit. Není možné rozehrávat nějaký směr a přitom neříct, zda stát chce nebo nechce rozsah služeb a komfortu, včetně informačních systémů osobní přepravy, jež už dneska fungují. Nebo je cílem začít vše budovat od začátku? Tomu věřit nechci...



**PETR KAŠÍK**

výkonný ředitel  
Svazu dopravy České republiky

a umožní tak vyčlenění výkonů svého národního dopravce ve prospěch jiných dopravců z ostatních států EU, naproti tomu ale Česko nezíská přístup na trh v jiném členském státě EU, protože příslušný stát svůj trh železniční dopravy prostě neotevře. Tento fakt může mít pro České dráhy poměrně zásadní dopady, které se sekundárně přenesou do ekonomiky celé ČR.

### Budou rozhodovat termíny

U přímo uznaných desetiletých smluv je důležité datum 2. 12. 2019. Smlouvy uzavřené přímým zadáním do tohoto data lze následně prodloužit až o polovinu doby platnosti v případě uskutečnění významných investic během jejich platnosti, tedy desetiletá smlouva uzavřená v listopadu 2019 bude platit do sklonku roku 2029 a může být ještě prodloužena maximálně do roku 2033. U smluv uzavřených po 2. 12. 2019 možnost prodloužení již nebude, tedy smlouva podepsaná např. 15. 12. 2019 může platit nejdéle do 14. 12. 2029.



Po skončení přechodného období bude možnost smluvního zajištění dopravních služeb formou přímého zadání z rozhodnutí objednatele, avšak pouze ve vymezených důvodech, nebo ve výjimečných případech popř. při výjimečném postupu. Teprve potom (tedy od 26. 12. 2023) bude mít forma nabídkového řízení vedoucí k zadání zajišťování dopravních výkonů jasnou přednost.

### Objednatelé také musí ctít zásady

Legislativní zásady IV. železničního balíčku dávají rovněž důležitou povinnost objednatelům (kraje, stát) ve smlouvě o veřejných službách jasně vymezit závazek veřejné služby. Vymezení musí obsahovat seskupení služeb způsobem, který zajistí pozitivní síťový vliv z hlediska jak kvality služeb, tak sociální a teritoriální soudržnosti a efektivity sys-

tému veřejné dopravy. Uvedené povinnosti tedy dávají relevantní možnost výkladu, aby objednatel nevynechal závazek pouze výběrem jedné linky, bez zajištění síťového efektu. Neboli: k zajištění dopravních služeb se nabízí provozní soubory linek (tratí), nikoli pouze jedna linka.

Objednatel dále musí v rámci dokumentace nabídkového řízení také chránit práva zaměstnanců dopravců, a to pro případ, že dopravce by nebyl vítězem v navazující zakázce na zajištění přepravních potřeb. V praxi to znamená, že při změně dopravce bude nutno zajistit zachování práv zaměstnanců, obdobně jako při prodeji části závodu.

Klíčovou otázkou pro národního dopravce bude, jak se k aplikaci příslušné legislativy v praxi postaví jednotliví objednatelé veřejné dopravy v ČR, tedy ministerstvo dopravy a kraje. Stávající znění legislativních změn otvírá trhu železniční dopravy dává i nadále legitimní možnost objednat si komplexní dopravní výkony u národního dopravce. ČD však musí umět nabídnout odpovídající kvalitu a v praxi ji plnohodnotně garantovat. Je důležité vnímat, že tato legislativní úprava nedává rovnítku mezi přímým zadáním a národním dopravcem.

#### Názor odborníka:

Po Českých drahách se požaduje udržet všechny možné služby – při poskytnutí minimálních jistot. Tuto skutečnost alespoň trochu napravilo podepsání desetiletých smluv o závazku veřejné služby s jednotlivými kraji a státem v roce 2009. České dráhy mohly začít smysluplně plánovat a realizovat postupný nákup kolejových vozidel a stanovit střednědobou strategii. Faktem ovšem je, že objednatelé byli značně netrpěliví a do smluv zakomponovali značné požadavky na rychlost realizace nákupu kolejových vozidel. To s sebou neslo značné finanční nároky a vedlo k poměrně masivnímu zadlužení ČD. To je jeden z důvodů, proč by orgány státní správy a samosprávy měly ještě i pro další období realizovat závazky veřejné služby v železniční přepravě prostřednictvím přímého zadání Českým drahám a případná liberalizace by měla postupovat nanejvýš obezřetně.



**VLADISLAV VOKOUN**

*předseda Podnikového výboru OSŽ*

#### Názor odborníka:

Čtvrtý železniční balíček především přispěje k zmenšení handicapu, který má železniční osobní doprava vůči ostatním, již plně tržním dopravním odvětvím. České dráhy se nemusí této liberalizace bát. Mají dostatek schopností a zkušeností, aby do rozšířené soutěže o závazky veřejné služby vnesly ještě lepší kvalitu než doposud. A určitá ztráta domácího monopolu ČD může být vykompenzována možnostmi pronikat pod vlastní vlajkou do zahraničí, což se dosud nedělo. A České dráhy za hranicemi mají co nabídnout. Je však třeba, aby stát zajistil pomocí mezinárodních dohod stejné podmínky pro dopravce pronikající do České republiky a naše dopravce pronikající do zahraničí. Také musí lépe zajistit síťovost dopravy a pokročit v přípravě systému jednotné železniční jízdenky.



**EMANUEL ŠÍP**

*ekonomický a dopravní konzultant,  
Dopravní sekce Hospodářské komory ČR*

#### Názor odborníka:

Veřejná doprava v ČR byla v roce 2005 tzv. regionalizována. Z toho vyplývá, že je výhradně v kompetenci kraje jako objednatel veřejné regionální dopravy, koho a jak si vybere za provozovatele svých veřejných služeb v přepravě osob po železnici. Těmi, kdo za tyto služby nesou finanční odpovědnost, jsou totiž v konečném důsledku – i přes určitý příspěvek ze strany státu – právě kraje. Jestliže je veřejně prezentováno, že uzavření smluv na zajištění závazku veřejné služby v železniční přepravě je možné pouze nabídkovým řízením, pak toto tvrzení neodpovídá platné evropské ani národní legislativě. Výjimečnost přímého zadání musí být chápána právě ve významu podmíněnosti přímého zadání naplněním legislativních podmínek, a pokud objednatel tyto podmínky dodrží, je pouze na něm, který postup zvolí. Realizování nesystémové liberalizace poškodí zejména cestující.



**DANIEL HAVLÍK**

*předseda výboru pro dopravu  
Moravskoslezského kraje*



# LEGENDÁRNÍ VINDOBONA

**Neuvěřitelných šedesát let uplynulo v lednu od chvíle, kdy se na kolejích prvně objevil luxusní a pro tuzemské cestující poměrně neobvyklý vlak s názvem Vindobona, který propojil Berlín, Prahu a Vídeň. Nejprve se 13. ledna roku 1957 vydal na zkušební jízdu se zástupci médií, do pravidelného provozu byl zařazen až od května stejného roku, kdy se měnil jízdní řád.**

JIŘÍ POHL, MARTIN HARÁK (SPOLUPRÁCE MARTIN ŽABKA)

Vindobona, na niž byly nasazovány až do roku 1979 výhradně motorové jednotky, se odlišovala i vizuálně od ostatních rychlíkových spojů vedených lokomotivami různých trakcí. Díky tomu byla někdy přirovnávána k západoevropským luxusním vlakům Trans Europ Express. Dnes sice již neexistuje přímé spojení Berlína s Vídní přes Prahu, nicméně z Prahy do Vídně jezdí moderní railjety a Prahu s Berlínem spojují vlaky kategorie EuroCity.

První jízda tohoto spoje byla v lednu 1957 určená pouze pro novináře a měla představit no-

vě, rychlé a komfortní spojení široké veřejnosti. Vznikl i krátký propagační film. Mezi Prahou a východním Berlínem, tehdejším hlavním městem Německé demokratické republiky, se mohl svést takřka každý Čechoslovák, ale z Prahy přes Tábor do „kapitalistické“ Vídně už jen málokdo. Aby byli občané socialistického, ale i kapitalistického tábora řádně „prověřeni“, tak se již od Tábora směrem k hodně vzdálené státní hranici ve vlaku odehrávalo složité celní a pasové odbavení.

Jak vypadá motorový vlak uvnitř, věděl jen málokdo. Vyloučená vnitrostátní přeprava a povinná místenka „nežádoucí“ cestující

účinně odfiltrovaly. Bez cestovního pasu, výjezdní doložky, devizového příslibu, celního prohlášení a potvrzení o odevzdání vojenské knížky pohraniční stráž nikoho z bývalého Československa za hranice nepustila. Každá cesta do zahraničí vzbuzovala ve stranických komunistických orgánech obavy, zda jim dotyčný pracovník neuteče. Taková byla realita, let minulých.

## Přes železnou oponu na Západ

Až do roku 1989 navíc Vindobona patřila mezi několik málo pravidelných spojů, které překonávaly železnou oponu směrem do západní Ev-



Unikátní záběr Vindobony pod taktovkou ČSD na starém vídeňském nádraží Františka Josefa na přelomu šedesátých a sedmdesátých let

# SPOJILA VÝCHOD SE ZÁPADEM

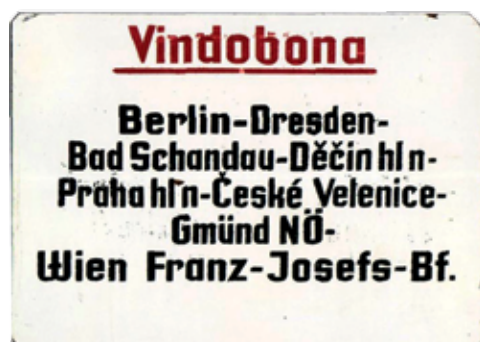
ropy. Vlak byl původně veden z Berlína přes Prahu, Tábor a České Velenice dále na Sigmundsherg a Vídeň. Současné cestování z Prahy do Vídně je naopak dostupné opravdu již komukoli. Railjety linky Praha - Vídeň - Graz zajišťují rychlé a pohodlné spojení každé dvě hodiny. Avšak není to tak dávno, kdy vše bylo jinak. Chybějící a až nyní postupně dostavovaná druhá traťová kolej, léta za provozu prováděná modernizace čtvrtého národního železničního koridoru a dosud neuskutečněná elektrizace úseku Veselí nad Lužnicí - České Velenice snižují význam někdejší Dráhy císaře Františka Josefa (FJB) z Prahy přes Tábor a České Velenice do Vídně a staví ji poněkud do pozadí. Navíc nepropojuje kromě koncových bodů, s výjimkou Tábora, na své trase žádná velká města. Proto je v současnosti linka Praha - Vídeň vedena přes Brno. Ale v dobách provozu expresu Vindobona zažívala tato trať období slávy.

Jen nemnoho železnic je natolik atraktivních, že se samy o sobě stávají cílem cesty. Po-

dobnou ikonu vytvořil expres Vindobona. Znali a obdivovali jej všichni nadšenci, nicméně jen hrstka vyvolených měla možnost s ním cestovat. Ladné aerodynamické tvary a pestré nátěry motorových jednotek, silně kontrastující s fádni černí parních lokomotiv a zašlou zelení osobních vozů, výjimečnost vlaku ještě umocňovaly. Nejen železničáři,

ale lidé všeobecně věnovali projíždějící Vindoboně vždy zasněný pohled. Byl to vlak vzbuzující přirozený respekt, který proslavila především jeho jedinečná vozidla.

K pochopení jejich příběhu musíme zpět až do roku 1933, kdy začal mezi Berlínem a Hamburkem jezdit „Létající Hamburčan“ tvořený aerodynamicky tvarovanou dvouvozovou diesel-elektrickou jednotkou. Rychlost 160 km/h, zařízení pro kontrolu bdělosti Sifa a bodový vlakový zabezpečovač Indusi posunuly hranice aplikované techniky o hodně vpřed. Kromě dvouvozových jednotek byly stavěny i třívozové a souhrnně byly označeny řadou SVT 137. Tyto jednotky, které měla ve správě i východoněmecká železnice Deutsche Reichsbahn (DR), zajišťovaly v prvních třech letech provozu (1957 až 1960) spoje expresu Vindobona. Od května 1960 převezaly na dva roky vozbu Vindobony Československé státní dráhy a využily k tomu motorové jednotky řady M 495.0, které vyrobila v letech 1953 až 1958 maďarská továrna Ganz.





Modrý blesk rakouských dráh

Foto Wikipédia / Richard Jakl



Sbírka Ivo Mahel

# Vindobona

## V péči libeňského depa

Provoz jednotek řady M 495.0 nebyl jednouchý. Jednotky patřily mezi vozidla v mnohém připomínající krásné dívky z titulních snímků na obálkách časopisů. Jejich funkční dokonalost a zejména spolehlivost poněkud zaostávaly za exkluzivním zevnějškem a ladnými tvary. Péče o ně připadla nově vybudovanému motorovému depu Praha-Libeň a jak správčárna, tak strojní čtyři věnovaly hodně úsilí tomu, aby prestižní vlaky jezdily ke spokojenosti cestujících a včas. Nebylo to snadné. Už sama skutečnost, že depo se zázemím pro údržbu vozů neleželo na konci vozebního ramene, ale uprostřed, byla nemalou komplikací. Vindobonu tvořila dvojice spřažených motorových jednotek, kdy jednu z nich bylo možno v Praze vystřídat a druhá poskytovala přímé spojení Vídně s Berlínem. Celkem bylo v oběhu pět jednotek. Nezřídka však bylo nutno vozidla přes noc opravit ve Vídni či v Berlíně, což se ne vždy podařilo, a vlak pak přijel do Prahy v závěsu parní lokomotivy.

Z dnešního pohledu bylo strojové personální obsazení vlaku silné. Posuďte sami: v předním čele přední jednotky byli dva strojvedoucí, plus k nim v zahraničí pilot východoněmeckých drah DR, respektive rakouských spolkových drah ÖBB, v zadním čele přední jednotky pomocník strojvedoucího, na předním čele zadní jednotky pomocník strojvedoucího. Z dnešního pohledu neuvěřitelné, že? Avšak s uvážením délky vozebního ramene, jízdy bez vlakového zabezpečovače, absence diagnostiky či péče o nepříliš dokonalé vozidlo a dalších úkonů (topení v kamnech) to až tak přehnané nebylo. Slabinou Ganzů zůstaly třínápravové trakční podvozky 1B typu Rónay s nepříznivými silovými účinky na trať a tendenci k vykolejování.

jízdní řád	železnice	vozidlo
57/58	DR	SVT 137
58/59	DR	SVT 137
59/60	DR	SVT 137
60/61	ČSD	M 495.0
61/62	ČSD	M 495.0
62/63	ÖBB	5045
63/64	ÖBB	5045
64/65	ČSD	M 495.0/M 498.0
65/66	ČSD	M 298.0
66/67	DR	SVT 137/ VT 18.16
67/68	DR	VT 18.16
68/69	DR	VT 18.16
69/70	ČSD	M 296.1
70/71	ČSD	M 296.1
71/72	ČSD	M 296.1
72/73	DR	175
73/74	DR	175
74/75	DR	175
75/76	DR	175
76/77	DR	175
77/78	DR	175
78/79	DR	175

Poznámka: DR řada VT 18.16 přeznačena v roce 1970 na řadu 175, ČSD řada M 498.0 přeznačena v roce 1965 na M 298.0

## Modrý Blesk, nové Ganzy a Delfíni

Od května 1962 až do změny jízdního řádu v roce 1964 zajišťovaly spoje Vindobony poprvé „kapitalistické“ čtyřvozové jednotky rakouských spolkových drah ÖBB, tvořené dvojicemi diesel-elektrických čelních motorových vozů řady 5045 a vložených netrakční vozů řad 7645 a 7745, nazývaných pro svůj charakteristický

vzhled Modrý Blesk (Blau Blitz). Mezi léty 1964 až 1966 expres vozily opět ČSD, zprvu motorovými jednotkami M 495.0, které postupně vystřídaly nové čtyřvozové maďarské jednotky Ganz řady M 498.0. Jejich vozová část byla ve srovnání s předchozími jednotkami řady M 495.0 výrazně modernější. Velkým přínosem byl odklon od používání třínápravových trakčních podvozků a poloautomatické spřáhlo Scharfenberg. A pak, až na krátkou tříletou epizodu, o níž ještě bude řeč, zabezpečily od května 1966 až do ukončení provozu motorovými jednotkami v roce 1979 tuto exkluzivní vozbu východoněmecké dráhy DR. Díky tomu ČSD plně pokryly expresy Hungaria zánovnými jednotkami řady M 498.0, od roku 1965 nově označenými jako M 298.0.

Provoz Vindobony zajišťovaly DR od května 1966 ještě s diesel-elektrickými jednotkami SVT 137, od září téhož roku již novými čtyřvozovými dieselhydraulickými jednotkami řady VT 18.16. Jejich nevšední design evokující spíš před dopravního letadla dal vlaku skutečně impozantní zjev a ten dostal přezdívku Delfín. Pečlivě byl řešen i interiér s cílem vytvořit pohodlné vozidlo pro dálkové cestování. Jednotky byly vnímány jako výkladní skříň bývalého NDR a kromě Vídně jezdily i do Dánska a Švédska. Delfíni (později přeznačené na řadu 175) se na Vindobonu vrátili v květnu 1972. Druhé období vozby Vindobony jednotkami Delfín trvalo sedm let. Spolu s prvním, tříletým obdobím, tedy sloužili vlaku celkem deset let a stali se pro něj charakteristickými. Podle počtu vozů nabízel Delfín místo pro 157 až 300 cestujících. V motorových vozech byly velkoprostorové oddíly 2. třídy se sedadly uspořádanými jako v letadle, naopak první třída nabízela klasický od-



Foto dr-bahn.de



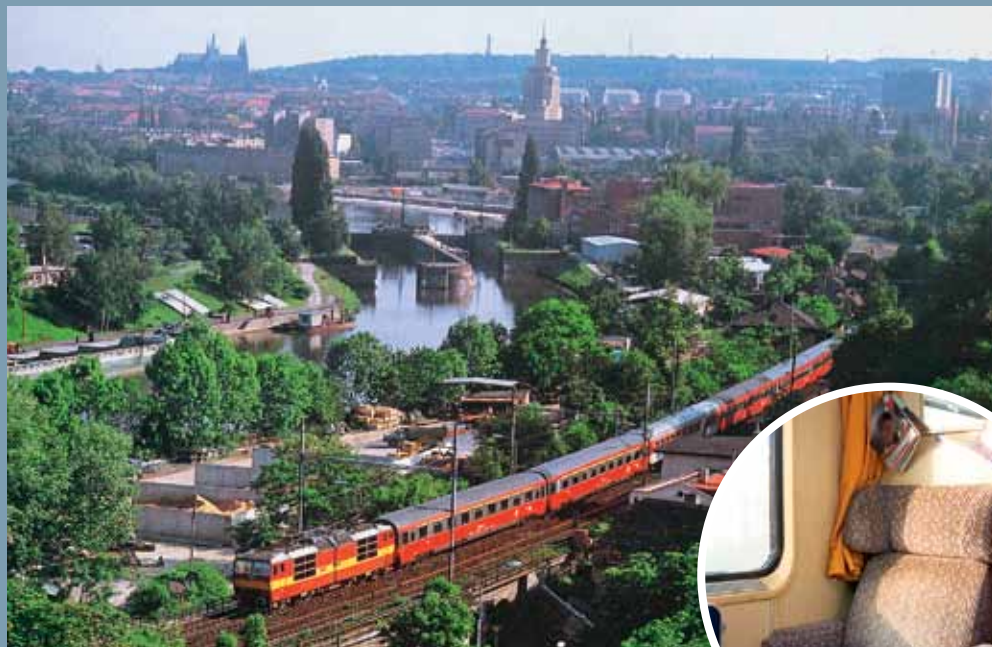
**Střídání jednotek 1. srpna 1969, kdy německé Delfiny na tři roky vystřídaly československé M 296.1.**

díl pro šest osob a cestující měli k dispozici také restaurační vůz s 23 místy.

Od srpna 1969 převzaly Vindobonu ještě jednou Československé státní dráhy (ČSD). Vagónka ve Studénce dostala zakázku na výrobu souprav složených z motorových vozů tehdejší řady M 296.1 a vložených vozů Aam, Bam a BRam. V zásadě šlo o modifikaci podobných vozidel pro běžný vnitrostátní provoz M 296.2 a BaIm, nyní 854 a 054. Zpočátku byly používány k vozbě Vindobony šestivozové soupravy (M 296.1 + Aam + Bam + BRam + Aam + M 296.1). Zejména po zavedení povinné výjezdni doložky do kapitalistických zemí dramaticky poklesl počet cestujících v mezistátní dopravě, proto se jako plně postačující ukázala čtyřvozová souprava v řazení M 296.1 + Aam + BRam + M 296.1. To ostatně velmi prospělo trakčnímu agregátu, neboť jízdy lehčího vlaku umožnily nezatěžovat spalovací motor a hydrodynamickou převodovku plným výkonem. Náhrada ucelené jednotky samostatnými vozidly umožnila změnu technologie vozby. V Praze byla vždy po třech dnech služby, tedy po absolvování jednoho oběhu, měněna polovina soupravy.

### Konec éry motorových vlaků

Od května 1979 skončila na Vindoboně éra používání motorových jednotek a nahradily je lokomotivy. Na cestě z Vídně do Berlína se jich vystřídalo celkem pět. Na území Rakouska to byly čtyřnápravové dieselhydraulické lokomotivy ÖBB řady 2143 s pomocným dieselelektrickým agregátem pro napájení vytápění vozů. Přes hranice převážela vlak ještě do roku 1980 dokonce parní lokomotiva řady 556.0. Z Českých Velenic do Prahy dopravovali Vindobonu Brejlovci T 478.3 z tehdejšího Lokomotivního depa České Budějovice, z Prahy pokračovaly lokomotivy téže řady, avšak z děčínského depa. V Děčíně od nich přebíraly vlak šestinápravové lokomotivy DR řady V 180 (později přechíslované na řadu 118), později i stroje řady 119. V soupravách bylo možné nalézt vozy první a druhé třídy ČSD, ÖBB i DR, a to včetně vozů jídelních.



**Počátkem devadesátých let znovu získala Vindobona status prestižního spoje zahrnutím do sítě vlaků EuroCity.**

Foto: Jaroslav Kocourek (2x)/zm

Použití obyčejných lokomotiv a vozů a běžných technologií představovalo pro provoz úlevu. Čas potřebný na výměnu lokomotiv v pohraničních přechodových stanicích v té době bohatě pokryla doba nezbytná k celním a pasovým prohlídkám. Vlaků zůstalo z jeho výjimečnosti už jen jeho jméno, stal se tuctovým mezistátním spojem. Od května roku 1992 opustila Vindobona mezi Prahou a Vídní svoji

tradiční trasu přes Tábor a byla vedena v elektrické trakci přes Havlíčkův Brod a Brno, pak v návaznosti na modernizaci tranzitních železničních koridorů od roku 2000 přes Českou Třebovou. To přispělo nejen k rychlejší jízdě, ale i k zapojení dalších větších měst do její trasy. Naposledy jela Vindobona v roce 2014, kdy byla nahrazena na jižní větvi rychlovlakem railjet a na severní spoji EuroCity. ◆



**Osmdesátá léta a Vindobona jako klasický rychlík vedený lokomotivou.**

Sbírka Martin Žabka / Wikipedia



## VINDOBONA – MINIPRŮVODCE

Legendární vlak z Berlína do Vídně nesl název podle latinského názvu pro Vídeň, což je právě Vindobona. Jezdil od roku 1957 až do prosince 2014, kdy bylo přímé spojení ukončeno a nahrazeno systémem vlaků railjet, které jezdí mezi Prahou a Vídní každé dvě hodiny. Z Prahy do Berlína, případně až do Hamburku jezdí naopak vlaky EuroCity. Vindobona jezdila v letech 1957 až 1991 v trase Berlín – Praha – Tábor – Vídeň, poté byla až do roku 1999 přetrasována z Prahy na plně elektrifikovanou trať přes Kolín, Havlíčkův Brod a Brno. Od roku 2000 vlak vyrážel z Kolína do Brna přes Pardubice a Českou Třebovou po prvním tranzitním koridoru. Trasa se změnila i v Německu nebo v Rakousku. Z Berlína byl vlak prodloužen až do Hamburku a z Vídně do Villachu. Délkou přes 1500 kilometrů se jednalo o jednu z nejdélejších tras transevropských expresů EuroCity. Postupně nesl spoj Vindobona řadu různých číselných označení.



# Lokomotiva T 466.2 ČSD

Příznivci velikosti středu se prakticky na poslední chvíli před vánočními svátky dočkali dlouho vyhlášeného modelu stroje T 466.2 ČSD od firmy Tillig. Spolu s MTB je to druhý výrobce, který nabídl model jako sériový. Po vlně pozitivní i negativní kritiky produktu MTB byli všichni zvědaví, jak se s úkolem popasují sousedé ze Saska.

MICHAL BEDNÁŘ | FOTO: AUTOR

Do Kocoura od Tilliga byly vkládány velké naděje a již předem se argumentovalo tím, že bude mnohem lepší, preciznější a pečlivěji zpracován. Do velké míry tomu tak skutečně je, ovšem i zde jsou nějaká „ale“. Model pro napsání této recenze poskytl firma TT modelář Brno.

## Vzhled a vybavení

Výrobek je uložen v molitanu, pro ochranu zábradlí před poškozením jsou na ochozy vsunuty vložky. Přibalen je manuál, standardní rámeček s háky, brzdovými hadicemi a topnými spojkami, přiložen je ještě výlisek střešních žaluzií. Předmětem dohadů a spekulací dlouho před uvedením na trh byly pluhy. Jejich technické řešení není špatné, ale má rezervy. Vyklánějí se spolu s kinematikou, na níž drží díky malému čepu a na kon-

ci se opírají o kónický výstupek. Nedrží však pevně, mají vůli. Doporučuji je na kinematiku fixovat například bílým lepidlem (lze kdykoli odstranit). Kladně hodnotím snahu o minimální otvor v pluhu a jeho instalaci na kinematiku, ale lze to provést lépe, viz modely Piko. Pluhy samy o sobě tvarově odpovídají předloze, jen je možná bude nutné v některých případech mírně přihnout, aby získaly „šípovitější“ tvar.

Zábradlí je součástí bočnice rámu, je to bíle nabarvený výlisek s průměrem trubek 0,5 – 0,65 mm. Madla, respektive stupačky na skříně jsou rovněž vyhovující, mají i správný tvar na správných místech. Jsou z probarveného plastu, což je při pozornějším pohledu viditelné. Na fotografiích působí mohutněji, ovšem „naživo“ vypadají vcelku přirozeně.

Popisky na skříně i na rámu jsou precizní a ostré, soutisk barev na hvězdě i na logu ČKD je perfektní. Ovšem tabulka s číslem

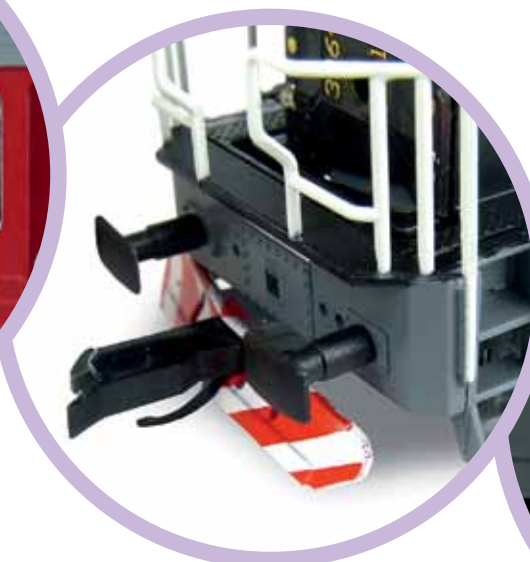
na bočnicích kabiny je příliš velká, měří 7,65 x 1,96 mm místo správných 6,5 x 1,7 mm. Nelze ji odstranit, je součástí výlisku, takže se s ní majitelé budou muset smířit. Bočnice kabiny jsou dosazeny zvláště. Krásně líčují a nikde není žádná rušivá spára.

Osvětlení je řešeno pomocí SMD ledek, tří teple bílých, dvou červených. Ač jsou bílá i červená světla těsně nad sebou, neprosvítají do sousedních otvorů, neboť na DPS jsou od sebe vzdáleny cca 3 mm, bílé ledky sedí výše a svedeny do reflektorů jsou dobře izolovanými světlovody. Neprosvítají ani stěny skříně. Za pluhem však proniká z modelu na koleje slabý pruh světla z čelního osvětlení. U horních reflektorů si lze všimnout, že jsou ledky vyosené. Není to chyba, ale konstrukční záležitost, ledky jsou skutečně umístěny mírně mimo osu, neboť jsou zde dvě. Jedna teplá bílá, vedle ní studená bílá.

Na střeše se nacházejí ventilátory. Jejich znázornění je pojato poněkud originálně, avšak působí dobře. Jedná se o průhledný plast, na němž jsou natištěny mřížky i obrysy lopatek. Lopatky jsou ze spodní strany znázorněny i plasticky a nabarveny šedou, částečně transparentní barvou. U některých verzích však budou ventilátory ukryté pod střešními žaluziemi. Pokud je modelář nepouži-







je, bude mít ve střeše další čtyři otvory. Pokud je použije, budou mu vystupovat otevřené lamely nad úroveň „zahrádky“, což je špatně. Jednak ani otevřené lamely nepřečnávají přes okraj, jednak se otevírají zároveň s bočními žaluziemi, jež jsou na modelu zavřené.

Okna budky jsou z čirého plastu a orámovaná precizním „gumovým“ těsněním, nechybí na nich ani stěrače. Čelní okna mají správnou velikost i umístění, ve dveřích jsou menší a níže položená. Okna u stanoviště pokračují výstupkem dovnitř kabiny. Ten je nabarven typickou zelenou barvou a imituje část řídicího pultu, stejně jako vnitřek rámu v místě stanoviště. Znázorněny jsou i dveře kabiny včetně pantů a stříbrných klik. V ochozu se nacházejí dekly písečnicku, plech rovněž působí přirozeně. Na střeše skříň nechybí zvedací háky, kryty reflektorů, antény, píšťala a houkačky nad kabinou. Houkačky by ale měly být vyosené a posunuté nad první okno, anténa TRS na tomto provedení nemá být vůbec, anténa u ventilátorů je navíc úplným nesmyslem.

Skříň na rámu drží dva zámky uprostřed lokomotivy. Pronikají rámem a dostaneme se k nim po sejmutí nádrže. Podotýkám, že stáhnutí skříňe z rámu mi chvíli trvalo. Je nutno brát zřetel na zábradlí a madla, takže musíme model držet opatrně, zámky dost pruží a jejich odehnutí se současným povysunutím skříňe vyžaduje špetku trpělivosti a cviku a stažení skříňe chce trochu síly. Po sejmutí skříňe se dostaneme k DPS, k ní jsou připojeny dvě čelní desky s osvětlením. Rozhraní Next18 je umístěno u čela v delším představku zesponu DPS a lze jej instalovat bez její demontáže. Prostor pro reproduktor se nachází ve vybrání nad motorem. Počítá se s malou kostkou Zimo, ovšem s odříznutou ozvučnicí. Kontakty reproduktoru by se měly spojit s kontakty na spodní straně DPS.



Délka modelu přes nárazníky činí 113,4 mm. Po přepočtu vychází 13.600 mm, na rámu je uvedeno 13,58 m. Průměr dvojkolí svými 8 mm odpovídá reálným 960 mm, nová dvojkolí na skutečném stroji měřila 1000 mm, opotřebená 920 mm. Sběr proudu obstarává všech osm kol.

#### Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje špólový motor Mashima opatřený dvěma setrvačníky o průměru cca 11,5 a síle 5,5 mm. Jízda je po zasetí klidná, tichá a plynulá. Výkon je přenášen na všechny čtyři nápravy, dvě kola jsou opatřena bandážemi. Převody jsou dostatečně promazány, což se po pár hodinách projevilo mastnotou a nečistotou na sběračích. Díky kovovému rámu



činí hmotnost 131 g. Rozjezd nastává při napětí 3,2 V s odběrem 44 mA rychlostí přibližně 10 km/h. Při napětí 12 V jede model přepočtenou rychlostí 90 km/h, což je nejvyšší rychlost předlohy, a odebírá 51 mA. Dojezd při přerušení napájení v maximální rychlosti je 33 mm.

#### ZÁVĚR

Model má několik negativ. Některá lze vyřešit reklamací, jiná svépomocí, další vůbec. I přesto na mě působí velmi dobře, a to z několika důvodů. Jednak se až na výjimky celkem přesně drží správných rozměrů, což je jeden ze základních předpokladů, jednak má výborně provedenou povrchovou úpravu. To jsou pro mě spolu s dobrými jízdními vlastnostmi a celkovým dojmem stěžejní záležitosti, které by v dnešní době a při současných technologiích měly být samozřejmostí. Zjistěte nelze téměř nikdy očekávat 100% věrný a přesný model, mrzí mne ale fakt, že se výrobce dopustil v několika případech zbytečných chyb, bez nichž bychom se do zajisté obešli. Možná by bylo vhodné při vývoji více naslouchat modelářům a jejich námětům, ta možnost zde byla.

Rozšířenou verzi recenze naleznete na [www.trainmania.info](http://www.trainmania.info).



- Povrchová úprava
- Jízdní vlastnosti
- Velká rozměrová věrnost
- Dobře vyřešené ozvučení

- Křivé masky podvozků
- Velká tabulka s číslem
- Volné pluhy
- Prvky, které na tuto verzi nepatří



# Do Berlína vlakem nejen za

Jako železničář nemám praktický žádný problém podívat se vlakem do různých koutů Evropy. Poněkud komplikovanější však je, pokud bych někam chtěl jet i s rodinou. Platí pro ně již určitá omezení. A tak jsem začal vymýšlet, jak se i se svými nejbližšími podívat třeba do Berlína, aniž bych přitom zruinoval rodinný rozpočet.

RADEK HORTENSKÝ | FOTO AUTOR

Díky radě z dceřiné společnosti Českých drah ČD travel volba padla na „Včasnou jízdenku“, k níž v době našeho výletu šlo využít akcí „dítě k jízdence“. Potomek do 15 let v rámci této nabídky cestoval téměř zadarmo – zpáteční jízdenka pro dítě do Berlína přišla na pouhých 39 Kč. Bylo rozhodnuto a my jsme mohli směle vyrazit za zážitky do víru tohoto německého velkoměsta.

## Vzhůru na Reichstag

Z pohodlného klimatizovaného vlaku EC vystupujeme na hlavním Berlínském nádraží. Náš první cíl je Reichstag. Budova Říšského sněmu v Berlíně byla postavena jako sídlo původního parlamentu Německé říše. V současné době se v budově nachází sídlo německého spolkového sněmu a od roku 1994 se zde koná každých pět let Spolkové shromáždění, které volí prezidenta Německa.

Každému, kdo bude mít v Berlíně alespoň dvě hodiny čas, návštěvu vřele doporučuji. Ale pozor, prohlídka vyhlídkové kopule nad Reichstagem je sice zadarmo, musíte ale mít rezervaci. Vstup do Reichstagu pak ze všeho nejvíce připomíná důkladnou letištní kontrolu. Nejprve kontrola totožnosti a rezervace dle dokladů, pak prohlídka zavazadel rentgenem a procházení bezpečnostním rámem. Kapesní nožičky jsme museli odevzdat do úschovny. Poté následoval odchod s doprovodem – nikdo se totiž nesmí pohybovat sám – ke dvojitým vstupním bezpečnostním dveřím, které se otvírají postupně pod dohledem přísného dozoru ostrahy. Odtud pokračujeme s dalším pracovníkem ochranky, jenž nás pod bedlivým dohledem dovede k patnáct metrů vzdálenému výtahu. V něm se samozřejmě nachází další člen ostrahy. Z výtahu už vycházíme svobodně okolo recepcce, kde si lze půjčit audio průvodce v šesti jazykových mutacích, na střechu Reichstagu. Na střeše a v prosklené kopuli se již pohybujeme sami a může si naplno vychutnávat výhledy na velkoměsto. Přes prosklenou střechu jednací síně nahlížíme dovnitř. Na přistavených panelech prohlížíme fotografie, z nichž se dozvíme stručnou, ale o to více zajímavou historii této impozantní budovy. Trochu jsem měl obavy, jaké procedury člověk bude muset postoupit při opuštění budovy, ale k mému překvapení žádné. Kromě bezpečnostních dveří si nás nikdo nevšímá a my se můžeme svo-



bodně pohybovat v přiděleném koridoru. Asi už nejsme žádné bezpečnostní riziko. A tak se na závěr prohlídky fotíme svobodně na schodech Reichstagu, zatímco za námi pod dohledem pečlivého strážného postupuje další skupinka návštěvníků k bezpečnostním dveřím v semknutém pochodovém útvaru.

## Památník sovětských vojáků

Na jih od Reichstagu se nachází v rozsáhlém parku Tiergarten jeden z památníků 80 tisíc obětí sovětských vojáků, padlých při dobývání Berlína. Paradoxně, ač se památník nacházel v britské části Berlína, tedy Západním Berlíně, u něj čestnou stráž až do roku 1993 drželi vo-

# čokoládou



jáci Rudé armády. Nedaleko na východ sťojí notoricky známá Braniborská brána. Pamatuji si, jak jsem se jako malý kluk dostal s rodiči pouze na dohled od této majestátní stavby, která se nacházela v hraničním pásmu, a přístup k ní střežili vojáci. Dnes se pod tímto symbolem Německa můžete klidně procházet a fotit jak s vojáky, tak i s medvědy coby symbolem Berlína a v jeden čas dokonce i s temným rytířem Darth Vaderem, i když nevím, co ten tu pohledával.

Na jih od Braniborské brány se na rozsáhlém pozemku nalézá Památník Holocaustu. Je zde celkem 2 711 betonových šedých kvádrů různých výšek připomínající vlnící se moře. Procházet se mezi kvádry můžete, jak chcete, a je to vskutku zajímavý pocit. Takový stísněný až tajemný. Ale pozor, pořád je to památník a v případě, že byste chtěli na jeden kvádr vylézt, hned vás některý z hlídačů důrazně upozorní, že vaše chování je velmi nevhodné. Pár metrů jižně od památníku je obvyčné parkoviště, ani nějak zvlášť upravené a mnoho lidí ho i mine, alespoň kromě těch, kteří se zastaví u informační cedule. Z textu na ní se dozvídáme, že v těchto místech měl Hitler svůj rozsáhlý bunkr.

Uhýbáme trochu na západ a dostáváme se na Postupimské náměstí. Z bývalého území „divokých králíků“ – místo se nacházel na hranici západního a východního Berlína – se stalo významné kulturní a společenské centrum, vždyť ve zdejších kině se koná přehlídka filmů Berlinale. Dominantou náměstí jsou sice výškové domy Sony Centrum“ ale za povšimnutí stojí i replika jedno z prvních semaforů v Evropě. Po čáře na zemi, která značí, kde stála Berlínská zeď, jdeme dál k muzeu Topografie teroru. Dokumentační středisko vyrostlo na místě bývalého velitelství SS a Gestapa. Při prohlíd-

ce fotografií a dalších dokumentů až mrazí, a to i když je venku neskutečné vedro. Radši pokračuje dál, okolo Trabi safari, kde mají spousty kdysi nenáviděných, dneska však už rozkošných Trabantů až k dalšímu turistickému lákadlu Checkpoint Charlie. Šlo snad o nejznámější přechod mezi západním a východním Berlínem. Na velkoformátových fotografiích se každý může seznámit s vývojem tohoto přechodu. Od dob co proti sobě stály v roce 1961 tanky, přes první drobné zátarasny až po regulérní osmiproudový hraniční přechod. Dnes se zde nachází muzeum i volně přístupná expozice a uprostřed silnice malý strážný domek obstavený pytlí písku, kde se můžete za drobný peníz vyfotit s americkými vojáky.

## Na závěr trochu čokolády

Vydáváme se na sever do ulice Charlottenstraße kde navštívíme Čokoládový dům. Pro milovníky této sladké pochutiny učiněný ráj na zemi. Starý rodinný podnik, kde najdete neskutečný výběr různých druhů čokolády s různým procentem kaka. Z čokolády jsou zde vyrobeny i hotová umělecká díla, jak jinak nazvat model přes dva metry dlouhého Titaniku, maketu Reichstagu, obřího medvěda, funkční čokoládovou sopku, globus, ale i drobnosti typu dámských loďček. Nakonec neodoláme a několik vzorků čokolády si kupujeme a bereme s sebou.

Po majestátní bulváru Unter den Linden kráčíme zpátky na nádraží, kde na nás už čeká náš vlak na cestu zpět do Čech. Na závěr za sebe mohu jen říct, cíl byl splněn: vytáhnout rodinku do ciziny a přitom nezlikvidovat rodinný rozpočet. Podařilo se, všichni jsme si výlet užili. ◆

## ROZDĚLENÝ A SJEDNOCENÝ BERLÍN

Berlín je hlavní město a zároveň i spolková země Spolkové republiky Německo. Metropolí se stal roku 1991 a od sjednocení země (a tím i obou částí města) Berlín patří k největším městům v Evropě a je druhým největším v EU. Leží na severovýchodě Německa, zhruba 70 km západně od hranic s Polskem, je obklopen spolkovou zemí Braniborsko. V roce 2013 měl přibližně 3,4 milionu obyvatel. Po druhé světové válce, kdy město bylo z velké části zničeno, se Berlín rozdělil do čtyř okupačních sektorů. Počátkem studené války se Berlín dostal do středu konfliktů mezi vítěznými mocnostmi. Již roku 1948 dochází k Berlínské blokádě a poté k politickému rozdělení města. Fakticky byl rozpuštěn stavbou Berlínské zdi 13. srpna 1961. Po jejím pádu v roce 1989 začala nová kapitola města. Berlín se stává městem se zázemím a hlavním městem SRN.





# Oranžové expresy by oslavily čtyřicátiny

Východoněmecká síť expresů spojující krajská města s východním Berlínem by nedávno oslavila 40 let od zahájení provozu. Oranžové expresy, jak se jim u nás říkalo pro neobvyklý oranžovo-krémový nátěr, u tuzemských železničářů vzbuzovaly zájem a svou odlišností možná tak trochu i závist.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ | FOTO: WERNER & HANSJÖRG BRUTSER, WIKIPEDIA, ARCHIV

Vznik východoněmeckých expresů oficiálně pojmenovaných Städteexpress – městský expres, je třeba hledat už v roce 1960, kdy byla zavedena síť rychlíků umožňujících jednodenní cesty z krajských měst do Berlína. Bývalá Německá demokratická republika (NDR) nebyla rozdělena jako současné Německo na spolkové země, ale měla krajské uspořádání podobné tomu našemu.

V 70. letech obdržela německá železnice DR úkol od stranického vedení SED, období naší komunistické strany, zlepšit kvalitu spojení mezi krajskými metropolemi a hlavním městem. Několik let se to přetížené železnici nedařilo. Ani německý vagonářský průmysl zavalený zakázkami pro železnice ve východním socialistickém bloku neměl kapacity na dodávku modernějších vagonů pro lepší spojení. Až v roce 1976 se nečekaně otevřela cesta k zavedení nové sítě expresních vlaků. Tehdejší ČSD totiž od-

mítly převzít 103 vagonů 1. třídy typu Y/B-70 z vagonky v Bautzenu a vozy díky tomu obdržela DR.

Vagóny byly vyčleněny pro chystanou síť Städteexpress. Obdržely neobvyklý oranžovo-krémový nátěr, který je jasně odlišil od všech ostatních vlaků a stál za jejich německou přezdívku Bananenzüge – banánové vlaky nebo také Apfelsinenzüge – pomerančové vlaky. Méně romantická přezdívka, která souvisela s určením vlaků pro služební cesty regionálních stranických, vládních, hospodářských, ale také vojenských a policejních funkcionářů do Berlína byla Bonzenschleuder. Doslovný překlad by byl udavačský prak nebo odstředivka, lidově bychom nejspíš řekli bonzácký vlak.

Ale zpět k samotnému provozu. DR upravila 60 vozů na 2. třídu a časem provedla další úpravy, například brzdu Dako nahradila v Německu obvyklou brzdou Knorr. Soupravu

ještě doplnily modernizované jen 18,7 metru dlouhé restaurační vozy řady WRge s 24 místy k sezení.

## Výrazný krok kupředu

Nové expresy zavedly ve východní Evropě některé standardy, které byly zatím obvyklé jen za „železnou oponou“. Ve 2. třídě se použilo pouze šest míst k sezení a v řazení vlaku byl uplatněn systém západoněmeckých InterCity – dvě skupiny vozů 1. a 2. třídy oddělené restauračním vozem. Vlaky měly běžně 10 až 13 vozů a ve špičkové dny byly posilovány až na 16vozové. Byly příplatkové a navíc i místenkové. Nejezdily v taktu, nýbrž se jednalo pouze o jeden pár vlaků směřující z daného směru do Berlína s příjezdem mezi 8. a 10. hodinou dopoledne a odjezdem odpoledne mezi 15. a 17. hodinou. Städteexpressy byly zavedeny pro krajská města ležící dále než 150 kilometrů od Berlína. Později na některých linkách





Meziměstské expresy DR bylo možné rozpoznat na velkou vzdálenost podle jejich výrazného oranžovo-krémového nátěru, který je odlišoval od všech ostatních spojů. Byly jimi opatřeny všechny používané vozy, ať to byly krátké vozy UIC-Y, dlouhé UIC-Z2 nebo jen 18-metrové modernizované restauranty.



přibýly i protisměrné páry vlaků. O kvalitu služeb i celých souprav se staraly mládežnické kolektivy organizace FDJ, období našeho Socialistického svazu mládeže.

V jízdním řádu obdržely nové vlaky prestižní čísla z číselné řady 100. První spoj nové kategorie Ex 150/157 Rennsteig z Meiningenu do Berlína vyjel 25. října 1976. Do konce roku ho následovaly Ex 100/107 Elstertal z Gery (1. 11. 1976), Ex 170/177 Elbflorenz z Drážďan (8. 11. 1976), Ex 121/126 Stoltera z Rostocku (15. 11. 1976), Ex 172/175 Sachsenring z Zwickau (22. 11. 1976), Ex 141/146 Börde z Magdeburgu (29. 11. 1976) a Ex 131/126 Petermännchen ze Schwerinu (6. 12. 1976).

V čele Städtexpressů se vystřídaly nejruznější lokomotivy DR. Na neelektrifikovaných tratích to byly německé hydrauliky BR 118 a všudypřítomné sovětské Ludmily řady 132. Na elektrifikovaných tratích pak starší BR 211, šestnápravové BR 250 i nejmladší BR 243. Vozový park byl v 80. letech doplněn o moderní 26,4 metrů dlouhé vagóny UIC-Z2 z Halberstadtu. Pro posilovnou dopravu bylo upraveno několik vozů Bmh se středními vstupy a na konci 80. let posloužily Städtexpressy ke krátkému testování nové komfortní soupravy DR.

### Nejrychlejší vlaky NDR

Oranžové expresy patřily po celou dobu provozu mezi nejrychlejší vlaky NDR. Při maximální rychlosti 120 km/h dosahovaly cestovní rychlost mezi 70 a 90 km/h. Rekordmanem byl Petermännchen mezi Berlínem a Schwerinem s cestovní rychlostí 93 km/h. V letech 1978 a 1979 atakovala podle jízdního řádu dokonce 99 km/h. Vlaky Elbflorenz do Drážďan a Stoltera do Rostocku měly cestovní rychlost 89 km/h. Naopak nejpomalejší s pouhými 73 km/h byl vlak Rennsteig do Meiningenu v hornaté oblasti na pomezí Durynska, Bavorska a Hesenska.

Později byla síť východoněmeckých „InterCity“ vlaků doplněna o spoje Lipsia do Lipska (27. 5. 1979), Fichtelberg do Karl-Marx-Stadtu, dnes Chemnitz (3. 6. 1984), Berlin-Express do Drážďan (2. 6. 1985), Berliner Bär do Erfurtu (1. 6. 1986) a Thomaner do Lipska (27. 5. 1990). Na základě rozhodnutí socialistické strany SED měla vzniknout i další spojení mezi jednotlivými krajskými městy, k tomu však nedošlo. Pád Berlínské zdi a sjednocení Německa způsobily konec Städtexpressů. Ty se vydaly na poslední cestu 31. května 1991. Od jízdního řádu 1992/93 byly dílem zrušeny a dílem integrovány do jednotné německé sítě dálkových vlaků.



### Trať z Prahy do Berouna nutně potřebuje rekonstrukci

Často využívám vlaky Českých drah. Pravidelně jezdím na trati z Prahy do Berouna do Prahy a zpět. Bohužel se mi opakovaně stává, že vlak má buď velké zpoždění, nebo je odřeknut zcela. Když jsem se ptal vlakvedoucích, co zatím je, odpověděli, že za mimořádnosti může především nevyhovující stav trati. Kdy se s ní začne něco dělat?

JAROSLAV KOLEK, BEROUN

Michal Štěpán, člen představenstva ČD: Včasnost jízdy vlaků na trati 171 je již delší dobu neuspokojivá. Jedná se o důležitou linku, kde na rozdíl od jiných příměstských linek pražské aglomerace se neustále musíme vypořádávat s následky opakovaných provozních poruch infrastruktury. Technické závady na zařízení SZDC byly v minulém období v převážné míře prvotní příčinou zpoždění, v několika případech se pak bohužel přidaly i závady vlakových souprav, jež jdou za národním dopravcem. Rozhořčení cestujících je pochopitelné a mrzí nás. Neuspokojivý stav svršku bude napraven během výluk, které nás na trati 171 čekají v březnu a dubnu, ale i v dalších měsících. O výlukách budeme informovat nejen v železničářích, ale i na webu ČD. Věřme, že po skončení výluk dojde ke zlepšení včasnosti jízdy vlaků.

### Průvodčí ve vlaku Vsacan skvěle vyřešil problém starší cestující

Ráda bych se vyjádřila k jednání vašeho zaměstnance, velmi příjemného průvodčího. Jeho jednání mě motivovalo k napsání těchto řádek. Jednalo se o jízdu vlakem v sobotu 21. ledna 2017, a pokud si dobře pamatuji, bylo to vlak Vsacan ze Žiliny do Prahy, konkrétně úsek Valašské Meziříčí (11:12) – Olomouc. Pan průvodčí se hned po rozjezdu vlaku setkal se starší paní, která si stěžovala na to, že jí jiná zaměstnankyně drah poslala do prvního vagonu, kde údajně měla být 1. třída. Tam ovšem byla klasická 2. třída a paní byla lehce podrážděná a vzhledem k jejímu pokročilému věku bylo celkem pochopitelné, že netouží přes celý vlak za jízdy se trmácet na jeho druhý konec. Onen muž jí jednou větou vše vysvětlil tak, že paní naprosto obrátila. Průvodčí projevil tolik úcty a zájmu, že tato paní na cestu jen tak nezapomene. Vše nakonec vyřešil tím, že ženě vzal veškerá zavazadla a kabát, nabídl jí rámě a odvedl ji na místo, které si zaplatila. Byl to pohled v dnešní době nevidaný, pokud bych se ve vlaku setkala s takovým přístupem personálu pokaždé, cestovala bych 7x týdně.

BAJČA TRUNA

Odpověď redakce: Vlak Ex 128 Vsacan doprovázela vlaková četa RP ZAP Praha, SVČ Praha hl. n., vlakvedoucí René Petratur a průvodčí-steward Michal Čadský.

## ZAUJALO NÁS

### Italské dráhy Trenitalia mají desetiletou smlouvu

Italské státní dráhy Trenitalia si mohou oddechnout. Od státu dostaly po dvouletém provizorii desetiletou smlouvu na provoz dálkových a nočních vlaků Intercity. Zakázku zadala vláda přímo. Informoval o tom International Railway Journal (IRJ). Smlouva platí do konce roku 2026 a italské dráhy si během její platnosti přijdou v přepočtu téměř na sto miliard korun. Vlaky Intercity ujedou na základě kontraktu každoročně přes 25 milionů kilometrů, což představuje sedmiprocentní nárůst oproti minulému období. V přepočtu na kilometr dostanou italský železničář zhruba 390 korun. České dráhy dostávají za tuzemské rychlíky v průměru zhruba 130 korun na kilometr. Pro Trenitalia jde zřejmě o jedno z posledních přímých zadání. Evropská unie totiž přijala nedávno takzvaný čtvrtý železniční balíček, podle kterého budou muset zadavatelé vypisovat na provoz dotovaných vlaků soutěže. Přímé zadání bude možné do konce roku 2023, a to rovnou na deset let. Vlaky dotované bez soutěže tak budou Evropu brázdít do roku 2034.

E15 8. 2. 2017



Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz).

### Nákup jízdenek ČD přes internet se výrazně zjednodušil

České dráhy výrazně zjednodušily nákup jízdenek přes internet a po vzoru soukromých dopravců začaly nabízet možnost koupit jízdenky přes nabitý kredit. Na rozdíl od konkurence ale rušení jízdenek nebude stále jednoduché, okamžité vrácení peněz má přijít v příštích měsících. Státní dopravce nově zavádí službu ČD Kredit, kde si cestující mohou přednabít svůj účet určitou částkou a z něj pak jednoduše za jízdenky platit bez nutnosti mít u sebe například platební kartu. Výhodou je především rychlost, na nákup stačí dvě kliknutí. Na ČD Kredit se současně budou vracet i peníze za stornované jízdenky. Tuto službu ale spustí České dráhy až během roku. Do té doby poběží starý systém, kdy se o vrácení peněz žádá a ČD pak mají několik dnů až týdnů na zpětný převod. Nový web převzal podle Českých drah to nejlepší z mobilní aplikace Můj vlak. Vývoj portálu trval zhruba rok a půl. Se současnou podobou stránek, která funguje sedm let, se budou zákazníci setkávat přibližně do března, kdy budou mít souběžně k dispozici oba weby. Mezi starým a novým systémem je možné jednoduše přepínat. Přechod na novou verzi se předpokládá na přelomu března a dubna.

iDnes.cz 1. 2. 2017

### RegioJet končí s dálkovými vlaky mezi Bratislavou a Košicemi

Soukromý železniční dopravce RegioJet českého podnikatele Radima Jančury končí s provozem svých dálkových vlaků mezi Bratislavou a Košicemi. RegioJet informoval, že jeho vlaky na zmiňované hlavní železniční trati na Slovensku přepravily za více než dva roky přes dva miliony lidí. Společnost již dříve oznámila, že na konci ledna ukončí přepravu cestujících na 445 kilometrů dlouhé trase mezi dvěma největšími městy na Slovensku, na kterou nasazoval tři páry vlaků denně. Svě rozhodnutí dopravce ze skupiny Student Agency zdůvodnil státními zásahy do železniční dopravy na Slovensku, a to zejména zavedením bezplatné přepravy dětí, studentů a seniorů ve státěm dotovaných vlacích. RegioJet dálkové vlaky mezi Bratislavou a Košicemi provozoval na své komerční riziko. Po obnovení vlaků vyšší kategorie InterCity (IC) státním slovenským dopravcem ZSSK navíc podle RegioJetu není šance, aby se na trati mezi Bratislavou a Košicemi uživilo více komerčních přepravců. Žluté vlaky mezi slovenskou metropolí a Košicemi začal RegioJet provozovat na konci roku 2014. Poprvé tak v zemi nastala situace, že si na hlavní vnitrostátní trati konkurovali dva osobní železniční dopravci.

ČTK 31. 1. 2017

### Další cenová válka. RegioJet zavádí vozy bez obsluhy za 99 korun

Necelé dva měsíce od přidělení části spojů na trati mezi Brnem a Prahou přichází soukromý dopravce RegioJet s výrazným snížením ceny. Ke stávajícímu „standardu“ ve svých žlutých vlacích oznámil zavedení nové třídy. „Spustíme ji začátkem března,“ poznamenal mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Třída s názvem „low-cost“ bude v každém vlaku zastoupena alespoň v jednom vagonu, tedy nejméně pro 54 cestujících. A s kreditovou jízdenkou se cena mimo špičku vagonu až na 99 korun. Bez ní bude začínat na 140 korunách. Z „low-cost“ vagonů zmizí personál, který nabízí jídlo. Cestující ale i nadále budou mít zdarma k dispozici internetové připojení, noviny, lahev vody nebo připojení k palubnímu terminálu. České dráhy tvrdí, že s podobným krokem konkurence počítaly. „Rozpoutání cenové války ze strany RegioJetu jsme předpokládali. Jsme na to připraveni a budeme reagovat,“ podotkl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Slíbená březnová nabídka ovšem není jedinou novinkou, kterou RegioJet nachystal. Od února rozdělil vlaky na špičkové a mimošpičkové podle dnů i časů odjezdu. V druhé kategorii mohou cestující s kreditovou jízdenkou zaplatit jen 140 korun místo 175.

MF Dnes, E15 3. 2. 2017

### České dráhy otevřou depa konkurenci, mohou na tom vydělat

Národní železniční dopravce ztratí absolutní vládu nad svým vlastním majetkem. Podle novely drážního zákona, která začne platit od dubna, budou muset České dráhy otevřít depa konkurenci. Ta dostane nově právo využívat například českodrážní čerpací stanice, myčky, dílny, fekální či odstavné koleje. Stane se tak v rámci liberalizace evropského železničního trhu. České dráhy proto horečně pracují na proměně své struktury. Uvedená zařízení včetně personálu vyčleňují do samostatné jednotky. Podle Miroslava Kupce, člena představenstva ČD pro techniku, servis a majetek, se České dráhy musejí nové situaci přizpůsobit a snažit se na ní vydělat. Příslušné služby totiž bude podnik poskytovat za úplatu, která ovšem nesmí žádnou firmu diskriminovat. Nejtvrdsích odsudků se novela dočkala od odborů, které chtějí věc v únoru řešit na dopravní i velké tripartitě. Právě dělí vyhláška je totiž stále v legislativním procesu a lze ji ladit, například upřesnit seznam všech přístupných zařízení. Předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša s příchodem novely očekává i vlnu sporů mezi železničními společnostmi o přístup k infrastruktuře.

E15 2. 2. 2017



### DOVOLENÁ NA KRÉTĚ

hotel Marilisa<sup>\*\*\*</sup>, Kokkini Hani, polopenze  
 rodinný hotel 50 m od písčité pláže, dítě do 12 let pouze za cenu letenky  
 studia Anatoli, Stalida, bez stravy  
 zrekonstruované studía 50 m od pláže, 3. osoba za cenu letenky  
 Více info Handrejchová, 972 243 055, [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)



### DOVOLENÁ V BULHARSKU

hotel Kiparisite<sup>\*\*\*\*</sup>, Slunečné pobřeží, polopenze  
 velice pěkný hotel se zajímavě členitě řešeným bazénem,  
 100 m od písčité pláže,  
 1. dítě do 12 let pouze za cenu letenky  
 Více info Štěchová, 972 243 053, [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)

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

## ČD Taxi



### Pohodlně na vlak i z nádraží

- zvýhodněná cena pro zákazníky ČD
- Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Kunovice, Liberec, Olomouc, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Praha, Staré Město, Uherské Hradiště
- stanoviště vždy v blízkosti nádraží
- NOVĚ nonstop na tel. **800 252 252** s uvedením hesla „ČD Taxi“

[www.cd.cz/cdtaxi](http://www.cd.cz/cdtaxi)

Lepší cesta každý den



**ČD** České dráhy  
 Národní doprava

Jedeme  
vlakem!



Foto: archiv KČM Ostrava

18. A 19. BŘEZNA 2017

### Tradiční výstava železničních modelů v Ostravě

O víkendu 18. a 19. března proběhne v prostorech bývalé ZŠ Zálom v Ostravě tradiční výstava železničních modelů. Akci pořádá ostravský Klub železničních modelářů. Tak jako v loňském roce organizátoři výstavu koncepčně rozdělili do více sekcí. Hlavní atrakcí bude opět velké segmentové kolejiště ve velikosti Ho dlouhé přes 30 metrů. Zpracování i charakter provozu na kolejišti odpovídá době 60.–80. let 20. století. Na výstavě budou k vidění i menší panelová kolejiště, která návštěvníkům představí možnosti využití menšího prostoru pro realizaci vlastní modelové železnice. Dvě z nich ztvářejí oblíbený motiv úzkokolejných železnic v měřítku H0e, další dvě budou ve velikosti „zlatého středu“, tj. TT. Dětem jistě uçařují velké modely v měřítku 1:45 (velikost o) a vítaným zpestřením pro ně bude Sičova drobná železnice, která provozuje modely v měřítku 1:8 pod širým nebem. Aktuální informace získáte na [www.kzmostrava.net](http://www.kzmostrava.net).

**Nejblížší železniční stanice:**  
Ostrava-Svinov



PO CELÝ ROK

Foto: archiv Resortu Hrubá Voda

### Za sportem a relaxací do Hrubé Vody

Loni v Hrubé Vodě otevřeli moderní volnočasový areál. V zimě patří hlavně příznivcům sněžových radovánek. Lyžařům jsou tu k dispozici čtyři sjezdové tratě, pohodlná čtyřsedačková lanovka a tři vleky. Služby nabízejí lyžařská školička, ski půjčovna a servis a také dvě restaurace přímo u svahu. V areálu nechybí ani wellness centrum s venkovní zónou a zážitkovou sauna arénou a oblíbená je také jedna z nejbezpečnějších bobových drah u nás. V Resortu Hrubá Voda můžete prožít desítky zážitků a hodiny zábavy, aktivního odpočinku a relaxace po celý rok. Najdete tu koňskou jízďárnu, dětská hřiště a víceúčelové hřiště s umělým povrchem pro míčové hry. Zájemci si mohou zahrát minigolf, discgolf, stolní tenis nebo třeba vyzkoušet lukostřelbu. Více informací na [www.hrubavoda.cz](http://www.hrubavoda.cz). Z olomouckého hl. n. vás do Hrubé Vody dovezou osobní vlaky ČD asi za půl hodiny.

**Nejblížší železniční zastávka:**  
Hrubá Voda



PO CELÝ ROK

Foto: Grévin Praha

### Pobavte se ve společnosti celebrit!

Chystáte se na výlet do Prahy? Pak nevynechte návštěvu muzea voskových figurín Grévin v Celetné ulici. V něm se setkáte s českými i světovými legendami z oblasti sportu, kultury, historie, politiky a showbyznysu. Na špičkovém provedení více než 80 voskových soch spolupracovaly s početným uměleckým týmem odborníků ateliérů Grévin Paris i samotné žijící osobnosti. Nejde ale jen o přehlídku voskových celebrit. Originální scénografické ztvárnění do detailu ilustruje dobu a dodává celému zážitku realistický nádech umocněný hudbou a světelnými efekty. Muzeem vás provede mobilní aplikace Grévin Praha. Jde o obrazového a zvukového průvodce, který umožňuje také hrát hry a kvízy, fotit selfie a získat odměny. Ty vyměníte za slevy v muzejním obchodě. V muzeu se pravidelně konají zajímavé víkendové programy a kulturní představení. Více na [www.grevin.com](http://www.grevin.com)

**Nejblížší železniční stanice:**  
Praha Masarykovo nádraží



PO CELÝ ROK

Foto: Glassworks Novosad & son Harrachov

### Do Harrachova na pivní degustaci

Pokud přijedete do Harrachova vlakem na lyže, získáte po předložení jízdenky ČD slevu 20 % na dvoudenní permanentky (více na [www.cd.cz/cdski](http://www.cd.cz/cdski)). Až se dostatečně unavíte na svahu, občerstvit se můžete třeba v pivovarské restauraci, kterou najdete v areálu sklárny Novosad. V ní čepují pivo přímo z pivovarských tanků. V nabídce jsou tři druhy kvasnicových nepasterizovaných piv – světlé Huťské výčepní (8%), tmavý ležák Čerták (12%) a světlý ležák František (12%) – připravované pouze z přírodních surovin. K jejich výrobě používají vodu z vlastní, půldruhého století staré studny. V pivovarské restauraci je možné přes prosklenou stěnu pozorovat práci sklářů. Odpoledne lze z restaurace vyjít i na ochoz hutní haly, kde je z pečí příjemné teplo. A jestli budete mít ze sportování bolavé tělo, v areálu sklárny využijte služeb pivních lázní a rekondiční terapie.

**Nejblížší železniční zastávka:**  
Harrachov